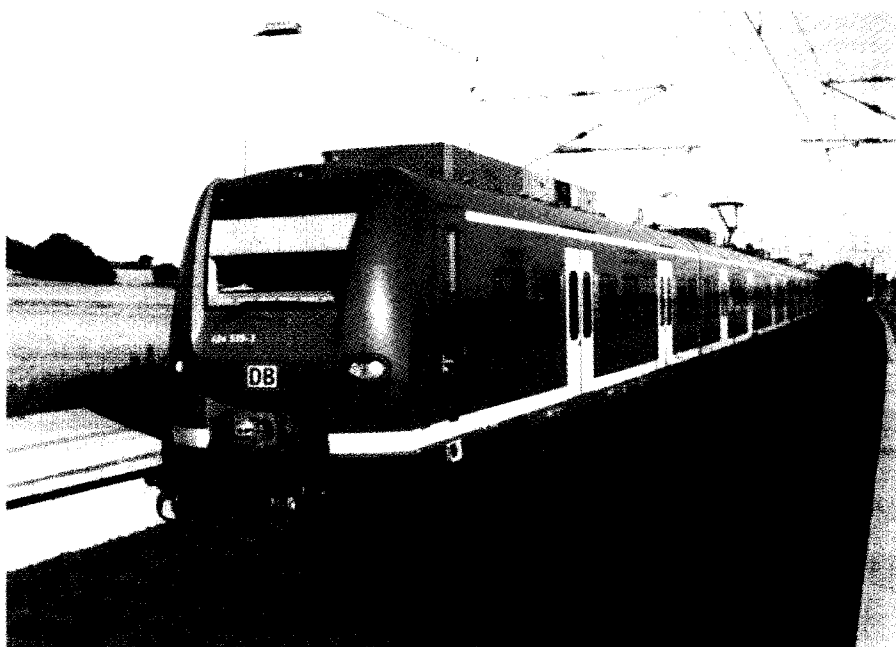


Schutzgebühr 2,- DM

Bahn

Nr. 3 & März 2000

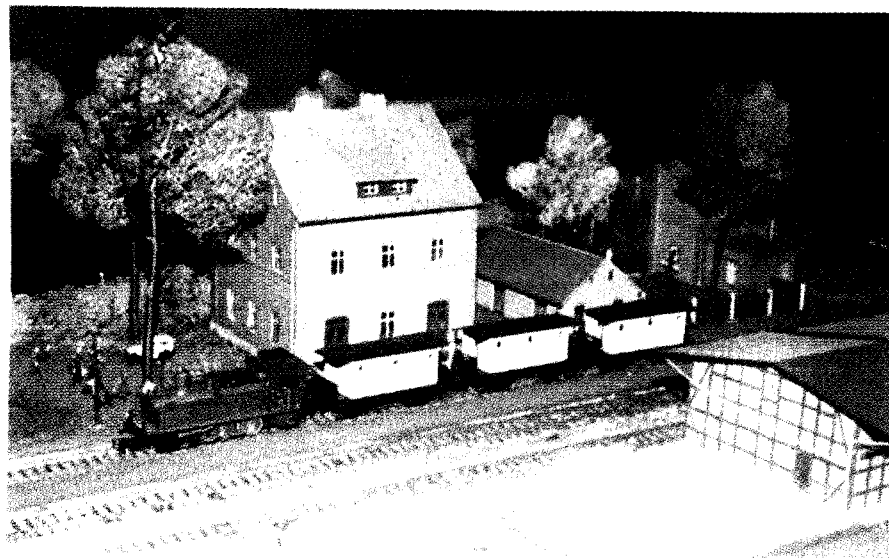
Modell



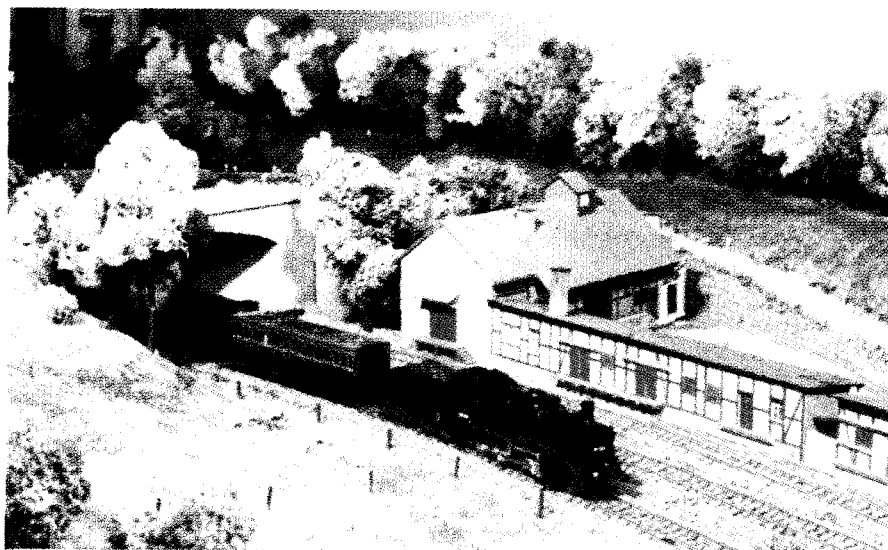
Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs
Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Stiftung
Bahn-Sozialwerk





Einfahrt eines Personenzuges aus sächsischen Abteilwagen, gezogen von einer 39.2-3 (PIKO) in den Bahnhof Beiern-Langenleuba auf der gleichnamigen Anlage der BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Bw Leipzig Süd.
So richtig „lebt“ dieser Anlagenausschnitt natürlich durch die vielen Bäume.



Ein sächsischer Personenzug, gebildet aus 4.-Klasse-Wagen, gezogen von einer VT (PIKO), am Empfangsgebäude des Bahnhofs Beiern-Langenleuba in H0; man beachte auch die Bäume im Gelände.

Inhaltsverzeichnis

<u>Vorwort</u>	2	<u>Rezension</u>	
<u>Vorgestellt</u>		Wenn die Schwarzen erzählen...!	29
BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt	3	Eine Modellbahn soll es werden – Ratschläge nicht nur für Ein- steiger	30
Zehn Jahre BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof (EMBB) zu Leipzig (1. Teil)	4	Neu erschienen	30
BSW-Freizeitgruppe IG Dampflo- Nossen	9	<u>Spurensuche</u>	
<u>Portrait</u>		80 Jahre Deutsche Reichsbahn	31
100 952 – Köf 5752	10	Pioniere des Eisenbahnfort- schritts (1)	
Das ist mein Leben	11	Julius Pintsch	32
<u>Berichte/Meldungen</u>		Mai 1990: „Arenshausen – Eichenberg“ und „Thomaner begrüßen den IC 155“	33
Wertvolles sammeln, behüten und kundtun	15	Wappen und Namen auf Schienen- Fahrzeugen	36
Alt-Herren-Treffen der BSW-KFG „Eisenbahnfreunde Witten“	15	<u>Adreßbuch</u>	
Mit der Deutschen Bahn AG zur EXPO 2000	16	Anschriften der Beauftragten in der Region Freizeitbereich Historische Bahn/Modelleisen- bahn/Eisenbahngeschichte	44
DB-EXPO 2000-Projekt „Haller Willem“; FunkFahrBetrieb FFB	17	Anschriften BSW-Freizeitgruppen Regionen West, Mitte, Süd und Südwest	45
Der BSW-SVT 175 015/016 am neuen Standort	20	<u>Terminkalender</u>	51
<u>Erfahrungsaustausch</u>		<u>Impressum</u>	58
Laubbäume für die Modellbahn	21	<u>Nachlese</u>	59
Das 2. in Schulenberg/Harz – Nr. 3 in Schwarzburg/Thüringer Wald	27		

Vorwort

Hans-Joachim Kirsche

Nun liegt die neue vor uns: Ausgabe 3 von Bahn & Modell. Groß war das Interesse vieler Gruppen, sie mit zu gestalten. Das ist am Umfang dieser Ausgabe zu sehen. Dafür allen Autoren und Informanten Dank und Anerkennung.

Leider gibt es auch mindestens ebenso viele Gruppen, die sich bei den Terminen nicht an den Redaktionsschluß des folgenden Heftes halten können.

Wenn die Schriftleitung schreiben muss „Keine Termine gemeldet“, so kann das eigentlich gar nicht sein, denn das würde ja bedeuten, dass sich die Gruppen eines Bezirkes überhaupt nicht betätigen. Deshalb der Hinweis an alle Leiter der Gruppen und an die Beauftragten in den Regionen: Unser Freizeitbereich wird über die in Bahn & Modell genannten Termine aller Bereiche bewertet. Und was die Termintreue betrifft, hatten wir uns auf die gemeinsame Formel verständigt: Ehrenamtliche sollten Ehrenamtliche nicht enttäuschen!

Dass die ehrenamtliche Tätigkeit oft auf Schwierigkeiten stößt, ließ uns die Modellbahngruppe Mainz wissen. Sie schrieb: „Aufgrund verschärfter Bestimmungen für den Aufenthalt im Gleisbereich der DB AG (Eisenbahnunfallkasse EUK, GUV 5.7, GUV 15.2 und Unfallverhütung 132.0118, gültig ab 01. Januar 2000) bestehen erhebliche Bedenken, die seitherige Praxis weiterzuführen. Ein gefahrenfreier Zugang zum Clubwagen (Abstellplatz in Gleis 129) ist für Besucher nicht mehr erlaubt. Demzufolge sind die Aktivitäten unserer Gruppe stark eingeschränkt.“

Für welche Gruppen gibt es ähnliche Auswirkungen? Sind die Beauftragten in der Region bzw. der Hauptbeauftragte darüber unterrichtet?

Wer zu diesen Problemen seine Sorgen los werden will oder seine Gedanken äußern möchte, wer gar Vorschläge für Lösungen bei ähnlich gelagerten Fällen parat hat: In unserem Mitteilungsblatt „Bahn & Modell“ gibt es auch die Rubrik „Erfahrungsaustausch“.

Eine Sorge erreichte die Schriftleitung aus dem Bezirk Essen. Dort gab es mit der Freistellung eines DB AG-Mitarbeiters für die von der Stiftung BSW jährlich zweimal einberufenen Redaktionssitzungen Schwierigkeiten. Zitat aus dem Brief: „Kein Mensch, selbst Leute nicht, die schon für das BSW tätig waren und eigentlich um die Probleme wissen sollten, kennt dann die Stiftung BSW, geschweige die **Freiwillige Gesamtbetriebsvereinbarung zwischen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und dem Gesamtbetriebsrat der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für die Förderung der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) vom 1. März 1997**.“ Letzten Endes kommt man zu dem Schluss, dass es in den mit so viel Entbürokratisierungs- und Vereinfachungsmaßnahmen in das Leben gerufenen Aktiengesellschaften, die Angst (vor wem?) und das Nicht-Verantwortung-Übernehmen größer zu sein scheinen als es bei der so oft geschmähten Behördenbahn je war.“

Wie wir erfuhren, gab es bei der Zustellung der Ausgabe 2 unseres Mitteilungsblattes wieder Verspätungen. Sie gehen nicht zu Lasten der Druckerei, die den Versand vornimmt. Es liegt also an den Bezirken, wo die Sendungen eingehen. Mittlerweile müsste ja auch bei den Gruppen bekannt sein, dass unser Mitteilungsblatt einmal im April und im Oktober erscheint. Zu dieser Zeit also einmal beim Bezirksvorstand nachfragen.

BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt

Heinz Nees, Stellvertretender Leiter der Gruppe

Die Eisenbahnmodellbaugruppe im BSW, Ortsstelle Darmstadt II, wurde im April 1967 gegründet. Sie besteht also nunmehr 33 Jahre. In der wechselvollen Geschichte der Gruppe gab es – wie überall – viele Höhen und Tiefen. Die Mitgliederzahl stieg von drei Kollegen bei der Gründung auf zwischenzeitlich 47, heute sind es 40.

Unser erster Werkraum war ein Keller unter der damaligen Bahnmeisterei Darmstadt gegenüber dem Hauptbahnhof. Dort wurde mit dem Aufbau einer Eisenbahnmodellanlage begonnen.

1969 bekamen wir ein Buch mit dem Titel „50 Jahre Main-Neckar-Eisenbahn“ (M.N.B.) in die Hände. Es handelte sich um eine Festschrift zum Jubiläum dieser Bahn zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg über Darmstadt. Sitz der Verwaltung der M.N.B. war Darmstadt, ebenfalls in Darmstadt waren der Centralbahnhof und die Hauptwerkstätte für Lok- und Wagenreparatur errichtet worden. Die M.N.B. wurde am 01. August 1846 in ihrer ganzen Länge eröffnet. Nachdem wir diese Festschrift gelesen hatten, stand für uns fest, dass wir den Darmstädter Centralbahnhof mit seinen Werkstätten, Loks und Wagen nachbauen und dieses Werk am 01. August 1971 in Darmstadt ausstellen wollten. Nachdem wir aus der Bibliothek der Technischen Universität Darmstadt Originalpläne aus dem Jahre 1846 bekamen, gingen wir ans Werk.

Pünktlich zur 125jährigen Wiederkehr des Eröffnungstages konnten wir unser Werk im Darmstädter Justus-Liebig-

Haus 14 Tage lang ausstellen. Die Resonanz in der Öffentlichkeit war überwältigend. Nach der Ausstellung bekamen wir Räume im Bahnhof Darmstadt Süd überlassen. Dort fand das Modell des Centralbahnhofs zunächst seinen Platz. Wenig später bezogen wir die aufgelassenen Diensträume des Bahnhofs Darmstadt Nord noch dazu. Wir haben das Modell dann in den Nordbahnhof umgesiedelt und an vielen Wochenenden „Tage der offenen Tür“ veranstaltet.

Nach etwa zwei Jahren mussten wir die Räume im Nordbahnhof leider verlassen. Die historisch wertvolle Anlage fand als Dauerleihgabe in den Räumen des Eisenbahn-Museums Darmstadt-Kranichstein eine angemessene Bleibe.

Nach der Ausstellung im Liebig-Haus erhielten wir vom Werbe- und Auskunftsammt der Deutschen Bundesbahn verschiedene Aufträge zum Bau von Modellen im Maßstab 1:20, darunter drei Adler-Lokomotiven, zwei passende Wagenzüge zu je vier Wagen und den 32achsigen Schwerlastgüterwagen, der im Maßstab 1:29 immerhin eine Länge über Puffer von 3,17 m besitzt.

Nachdem diese Arbeiten beendet waren, haben wir im Südbahnhof damit begonnen, eine große Modellbahnanlage zu bauen, die uns auch heute noch vollauf beschäftigt. Zur Zeit ist eine Modulanlage mit dem Thema „Odenwaldbahn“ im Entstehen. Wir beginnen mit dem Nachbau des Bahnhofs Darmstadt Ost und hoffen, dass wir unsere Werkräume noch lange nutzen können.

**Zehn Jahre BSW-Kultur- und Freizeitgruppe
Eisenbahn-Museum Bayrischer Bahnhof (EMBB) zu Leipzig
Ein Eisenbahn-Museum „Zum Anfassen“ im ehemaligen
Bahnbetriebswerk (Bw) Leipzig-Plagwitz
Betriebsfähiges Dampflo-Bw (1. Teil)**

Johannes Raddatz, Wilhelmshaven

Der Bayerische Bahnhof zu Leipzig gilt heute als der weltweit älteste, in seinen wesentlichen Teilen noch im Original erhaltene, in Betrieb befindliche Kopfbahnhof.

Noch zu DDR-Zeiten waren Pläne ausgearbeitet worden, den Bayerischen Bahnhof als Museums-Bahnhof der Deutschen Reichsbahn mit Aufstellplatz für historische Zug-Garnituren zu gestalten. Allerdings ist dieses Vorhaben nie über das Planungs-Stadium hinausgekommen. Erst nach der "Wende" kam wieder Bewegung in diese Pläne, leider jedoch ohne Erfolg; so sind von der Glanzzeit des Bayerischen Bahnhofs heute nur noch die Erinnerung und der Name geblieben.

Zuvor waren durch einige Eisenbahner - vorwiegend Lokführer des Bahnbetriebswerkes Engelsdorf bei Leipzig - am 5. Juli 1989 die "IG Traditionslok Bayerischer Bahnhof" - heute EMBB e.V. - und im Dezember 1989 in München der (heute nicht mehr existierende) "Verein Freunde des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig e.V." gegründet worden.

Ziel der "IG Traditionslok Bayerischer Bahnhof" waren Erhalt, Aufarbeitung und Erwerb von Dampflokomotiven. Viele von ihnen, vormalig beim Bw Engelsdorf beheimatet, führten zu dieser Zeit auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs als achtlos abgestellter Beinahe-Schrott ein klägliches Dasein mit ungewisser Zukunft.

Als Ziel stand auf dem Programm: die Errichtung eines Eisenbahn-Museums in Leipzig durch private Initiative, unterstützt durch städtische Institutionen und die Deutsche Reichsbahn - heute Deutsche Bahn AG. Trotz manchen Rückschlages konnte dieses Vorhaben bis heute in einem durchaus beachtlichen Umfang verwirklicht werden - wenn auch in einem ganz anderen als dem ursprünglich geplanten Rahmen. Jedoch soweit war es zu dieser Zeit noch lange nicht.

Im Jahr 1990 bereits hatte der Verein seinen heutigen Namen erhalten, Eisenbahn-Museum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. (EMBB), und ist seit 1991 auch als Kultur- und Freizeit-Gruppe des Bahnsozialwerkes Deutsche Reichsbahn (heute Stiftung Bahnsozialwerk BSW) tätig.

Der Bayerische Bahnhof wurde in der folgenden Zeit immer wieder durch Bahnhofs-Feste, Ausstellungen und Sonderfahrten des EMBB e.V. zu neuem Leben erweckt, jedoch das ursprüngliche Ziel, Errichtung eines Eisenbahn-Museums im Bayerischen Bahnhof, konnte nicht verwirklicht werden.

1994 erlebte der Bayerische Bahnhof sein vorletztes großes Fest "150 Jahre Bayerischer Bahnhof zu Leipzig", an dem auch EMBB-Lok 52 8154-8 teilnahm. Ein Jahr später verließ jedoch auch der EMBB zu Leipzig e.V. die im Bayerischen Bahnhof genutzten Räumlichkeiten und das Bw Engels-

dorf, in dem der Verein seinerzeit gegründet worden war.

Dank größten Entgegenkommens der Deutschen Bahn AG konnte der Verein noch im selben Jahr den Lokschuppen des ehemals preußischen Lokomotiv-Bahnhofs Leipzig-Plagwitz als neues Domizil zur Nutzung übernehmen. Noch im gleichen Jahr begann der Umzug in das nunmehr als Lokschuppen I bezeichnete ehemalige Bw Leipzig-Plagwitz.

In Plagwitz existierten bis zum 01. Oktober 1934 zwei Bahnhöfe, ein preußischer und ein sächsischer: Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (ab 1886 Preußische Staatseisenbahnen) und Plagwitz-Lindenau der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Bahnhof Plagwitz-Lindenau der K. Sachs. Sts. E. B. wurde am 01. September 1879 mit Eröffnung der ersten "Secundairbahn" in Sachsen, der Strecke Gaschwitz - Plagwitz-Lindenau, in Betrieb genommen. Der Bahnhof wurde vom Jahr 1900 an erweitert und auf dem Gelände der Sächsischen Staatseisenbahn wurde ein Lokschuppen und auch ein "Übergabe-Bahnhof" errichtet.

Heute hat der sächsische Lokschuppen keine Bedeutung mehr. Dem Verfall preisgegeben, stand er jahrelang leer und dient heute als Lager sowie als Garage für eine private Sammlung historischer Fahrzeuge und Lkw aus ehemaliger DDR-Produktion. Das gleiche Schicksal des Verfalls teilt auch die 15-m-Drehscheibe vor dem 6-ständigen Lokschuppen.

Der Bahnhof Plagwitz-Lindenau der vormalig Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, dann Preußischen Staatseisenbahnen, befindet sich an der am 20. Oktober 1873 durch die

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft eröffneten Strecke Barneck - Zeitz. (Barneck, ab 1895 Leutzsch)

Mit der grundlegenden Umgestaltung der Leipziger Bahnanlagen in den Jahren 1902 bis 1907 wurde auch der Bahnhof Plagwitz-Lindenau umgebaut und erweitert. Der Bau des preußischen Lokomotivbahnhofs erfolgte ebenfalls in dieser Zeit.

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 wurde der Übergabebahnhof zwar funktionslos, es bestanden jedoch nach wie vor zwei Bahnhöfe in Plagwitz; der preußische gehörte von nun an zur Rbd Halle, der sächsische zur Rbd Dresden.

Am 01. Oktober 1934 übernahm die Rbd Halle den westsächsischen Raum und fortan gab es nur noch einen Bahnhof Leipzig-Plagwitz, wie die offizielle Bezeichnung ab 1920 lautete.

Das Bahnbetriebswerk Leipzig-Plagwitz wurde im Jahr 1935 durch die Deutsche Reichsbahn gegründet. Auch das Bw hat heute keine Bedeutung mehr. Die Gleise des Güterbahnhofs Leipzig-Plagwitz stehen nahezu leer. Der Bahnhof benötigt kein Bahnbetriebswerk, ja noch nicht einmal eine Lok-Einsatzstelle mehr.

Von Anfang an war Plagwitz ein typisches Tenderlok-Bw. Schlepptender-Lokomotiven waren hier erst nach 1949 in nennenswerten Stückzahlen beheimatet. Die 15-m-Drehscheiben erlaubten hier allenfalls den Betrieb mit Lokomotiven der Baureihe 55. Das Ende des Bw Leipzig-Plagwitz kam zum 31. Dezember 1963. Bis dahin war Leipzig-Plagwitz selbständiges Bahnbetriebswerk; danach - ab 01. Januar 1964 - wurde Plagwitz Lok-Einsatzstelle (Est) des Bw Leipzig-Wahren.

1991 wurde die Drehscheibe ausgebaut, und bis etwa Mitte 1995 diente

der Lokschruppen I dem Oberbauwerk Leipzig als Gleisbau-Maschinenschuppen.

Im Jahr 1995 wurden die noch vorhandenen Anlagen und der ehemals preußische Lokschruppen durch den Einzug des Vereins EMBB zu Leipzig e.V. zu neuem Leben erweckt.

Der Verein zählt heute über 50 Mitglieder. Sie alle stammen aus den verschiedensten Altersgruppen und Berufen und sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt wohnhaft.

Seit Juni 1999 haben im Museums-Bw außerdem die Engelsdorfer Eisenbahnfreunde e.V. - ebenfalls eine Kultur- und Freizeitgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk - ihre neue Heimstatt gefunden. Von ihnen wird die historische Ellok E 94 056, die zum Museums-Bestand der DB AG zählt, betreut und bei Sonderfahrten mit Personal besetzt. Zweimal im Jahr wird im Museums-Bw ein "Tag der offenen Tür" veranstaltet. Ob am Modellbahn- oder Souvenir-Stand, bei Bratwurst und Bier, Kaffee und Kuchen, im Bw-Gelände mit all der Technik "zum Anfassen" oder bei einer Fahrt mit der Hebeldraine, erfreuen sich diese Betriebstage stets größter Beliebtheit. Gelegentlich sind anlässlich der Betriebstage aber auch verschiedene Triebfahrzeuge, Lokomotiven, Wagen u.v.a.m. der Deutschen Bahn AG oder auch anderer Vereine auf dem Gelände des Museums-Bw zu sehen und zu besichtigen.

Besonders stolz ist unser Verein auf seine gute Zusammenarbeit mit dem BSW und natürlich auch mit der Deutschen Bahn AG.

Aber auch mit anderen Auftraggebern arbeitet unser Verein sehr oft und gut zusammen, ob mit Sonderzügen zu den verschiedensten Anlässen, bespannt mit 52 8154-8, Präsentations-

fahrten oder beim Pendelverkehr von Messe-Sonderzügen.

Fahrzeuge und Wagen im Museums-Bw: Hauptbestandteil der Fahrzeug-Sammlung sind die Dampflokomotiven, so z.B. die betriebsfähige und EBA-zugelassene Reko-Lok 52 8154-8, 1943 von der Firma Maschinenbau und Bahnbedarf Babelsberg (MBB) gebaut. Im Januar 1988 fuhr sie ihre letzte planmäßige Güterzugleistung bei der Deutschen Reichsbahn. Am 30. Januar wurde sie ausgewaschen und kalt abgestellt.

Im Jahre 1992 ging der Verein an die Aufarbeitung der Lokomotive und erwarb sie 1993 käuflich von der Deutschen Reichsbahn. 45 Jahre lang stand sie unermüdlich im Güterzugdienst und fährt heute, nach über 55 Jahren, immer noch und erfreut "Jung und Alt" mit ihren Sonderfahrten, obwohl diese sogenannten "Kriegslokomotiven" eigentlich nur für eine Betriebsdauer von 5 bis 6 Jahren konzipiert worden waren. Am 29. September 1995 wurde 52 8154-8 unter Denkmalschutz des Freistaates Sachsen gestellt und zum technischen Kulturdenkmal der Stadt Leipzig erklärt.

Die 1991 erworbene DR-Lok 52 5448-7 wurde ebenfalls 1943 gebaut. Sie ist eine der letzten von ehemals 200 Maschinen mit einem Barrenrahmen und deshalb erhaltungswürdig. 52 5448-7 wurde am 29. September 1995 ebenfalls unter Denkmalschutz des Freistaates Sachsen gestellt.

Außerdem konnten einige Bahndienstwagen, ein Schienenrotenkleinwagen (SKl) der Bauart "Schöne-weide", eine Rangier-Diesellok "V 15" sowie ein Eisenbahn-Drehkran "EDK 6" in die Sammlung des Vereins eingereiht werden.

Weiterhin befinden sich zwei Kran-Schutzwagen (Niederbordwagen), ein

betriebsfähiger O-Wagen (als Bw-Schlackewagen) sowie ein Personen-/Güterzug-Packwagen Pwg 88 in der Fahrzeug-Sammlung des Museums-Bw.

Seit Anfang 2000 ist unser Verein Eigentümer eines heute bereits schon historischen Schnellzuges. Es handelt sich dabei um fünf D-Zug-Wagen (Einheits-Reisezugwagen Typ Y) der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Diese Wagen sollen im Ausbesserungswerk Delitzsch einer vollständigen Aufarbeitung unterzogen werden. Dabei sollen die Wagen in Farbgebung, Beschriftung und Einrichtung in den Zustand um 1970 zurückversetzt werden.

Weiterhin wird der Erwerb eines zugehörigen Speisewagens im Wert von ca. 40 000 DM derzeit noch in Erwägung gezogen bzw. bereits darüber verhandelt.

Als Zuglok steht uns ab 01. März 2000 eine der letzten für die Deutsche Reichsbahn gebauten Dampf-Lokomotiven als Dauer-Leihgabe des Nürnberger Verkehrsmuseums für eine Vertrags-Dauer von 25 Jahren zur Verfügung.

Hierbei handelt es sich um die nach der Umstellung auf Computer-Nummern bei der DR als 35 1113-6 bezeichnete, letzte gebaute Personenzug-Lokomotive der Baureihe 23, ex. 23 1113.

Allerdings muß die Lok durch unseren Verein im Ausbesserungswerk Meiningen einer vollständigen Aufarbeitung als fahrbereite Museums-Lokomotive unterzogen werden.

Insgesamt müssen für die Aufarbeitung des Zuges einschließlich der Lokomotive Kosten von rund zwei Millionen DM veranschlagt werden - eine enorme Summe für unseren Verein.

Da aber ein Zug in dieser Zusammenstellung der 70er Jahre unseres Wissens heute in der gesamten (Eisen-

bahn)-Welt wohl einzigartig wäre und darüberhinaus auch schon gesichert ist, dass der Zug bei der DB Regio AG eingestellt und in ganz Deutschland eingesetzt werden wird, hat sich unser Verein zur Verwirklichung dieses Projektes entschlossen.

Allerdings können wir diese Kosten keinesfalls aus eigener Kraft aufbringen und so sucht unser Verein Partner und Spender, die uns bei diesem Vorhaben unterstützen.

Außerdem sind neue (aktive oder passive) Vereins-Mitglieder, aber auch Eisenbahn-Freunde, die für uns "Türen öffnen", ständig gesucht und jederzeit herzlich willkommen.

Spenden-Konto

Für den betriebsfähigen Erhalt unserer 52 8154 und Fahrzeuge sowie für die geplanten Neuerwerbungen

Konto-Nr.: 340 283 100
BLZ 860 700 00, Deutsche Bank (Taucha)

Da unser Verein als gemeinnützig anerkannt ist, erhält jeder Spender, sofern Name und Anschrift vollständig angegeben wurde, eine Spendenbescheinigung der Stadtkämmerei Leipzig zugeschiedt, die das Absetzen der Spende anlässlich der nächsten Steuererklärung ermöglicht.

Am besten erreicht man unser Museums-Bw in Leipzig-Plagwitz mit der Straßenbahn: Mit der Linie 4 bis zur Haltestelle "Kötzschauer Straße" sowie mit der Linie 1 oder 8 bis zur Haltestelle "Kurt-Kresse-Straße".

Mit der S-Bahn (S2), bis Haltepunkt "Schwartzestraße", erreicht man unser

Bw ebenso wie mit der Bus-Linie 67 bis zur Haltestelle "Dreiecksweg". An allen Veranstaltungstagen ist der Fußweg zum Museums-Bw stets gut ausgeschildert und nach jeweils etwa 10 Minuten Fußweg ist unser Bw erreicht.

Unsere Post-Anschrift, Telefon- und Fax-Nummer:

EMBB zu Leipzig e.V.
Schönauer Str. 113, D-04207 Leipzig

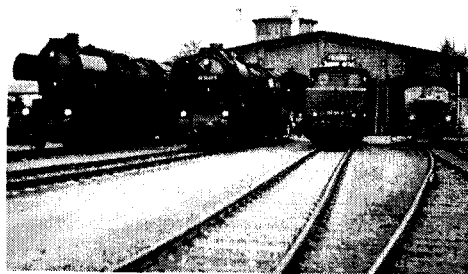
Tel.: 0341/968 2687 - Fax: 0341/968 2514

Das Museums-Bw ist nicht nur ein lebendiges Eisenbahn-Museum „zum Anfassen und voll betriebsfähiges Dampflok-Bw, es existiert auch als HO-Modell im Maßstab 1:87. Darüber mehr im nächsten Mitteilungsblatt.



52 8154-8 mit Messe-Sonderzug für die Leipziger Messe GmbH bei der Durchfahrt in Leipzig-Schönefeld am 23. März 1996.

Foto: Rieger



Kleine Lok-Parade auf dem Gleisfeld vor dem Lokschuppen – Teil der Fahrzeugschau im Museums-Bw des EMBB anlässlich eines Betriebstages im Jahre 1995.

Foto: Rieger

BSW- Freizeitgruppe IG Dampflok Nossen e.V.

Mario Elsner, Freiberg

Die BSW-Freizeitgruppe wurde 1993 aus der bereits früher beim Bw Nossen existierenden Betreuergruppe der letzten für die DR gebauten Neubaudampflokomotive 23 1113 gegründet. Der Verein hatte sich Ende 1994 zum Ziel gesetzt, die seit 1977 für den Personenverkehr stillgelegte Strecke Nossen - Freiberg in Zusammenarbeit mit einem privaten Betreiber zu übernehmen. Dies scheint nun nach sechs Jahren zäher Verhandlungen erreicht zu sein. Der zukünftige Betreiber der Strecke, die Deutsche Regionalbahn, konnte Ende Januar den Vorvertrag für die Übernahme der Strecke unterzeichnen.

Im Jahr 1995 wurden dennoch schon fünf Bghw- Wagen beschafft, um einen Museumsverkehr auf der 24 km langen Strecke anbieten zu können. Im Jahr 1998 war es dann soweit. Anlässlich des 125-jährigen Jubiläum der Strecke Nossen - Freiberg fuhr nach vielen Jahren wieder ein Personenzug, gezogen von einer Dampflokomotive, durch die reizvolle Altbergbaulandschaft mit Wäldern und weiten Fluren.

Seit Anfang 1998 ist es uns möglich, einen großen Teil unserer Fahrzeuge im seit 1993 unter Denkmalschutz stehenden Ringlokschuppen des Bw Nossen einzustellen, da sich der ehemalige Geschäftsbereich Nahverkehr der DB AG zum Fahrplanwechsel '98 endgültig aus Nossen verabschiedet hat. Hier haben wir uns als Aufgabe gestellt die Infrastruktur des Bw- Geländes im Zustand der 70er/80-er Jahre zu erhalten, denn außer dem Lokschuppen stehen auch die anderen Anlagen unter Denkmalschutz.

Zum weiteren Fahrzeugbestand gehören:

- 44 2193, 50 3690, 52 8047
- 1 Dampfspeicherlokomotive
- 1 Diesellokomotive 201 101
- 2 Kleindiesellokomotiven V10 B
- 1 Kleindiesellokomotive Kö 100 498
- 1 Kleindiesellokomotive Kaluga
- 1 Kleindiesellokomotive N4b

sowie verschiedene Bahndienstfahrzeuge und Güterwagen.

Ein weiteres Betätigungsfeld ist der Bahnhof Großvoigtsberg mit seinen seit 1996 unter Denkmalschutz stehenden Anlagen. Als Ausstellungsfläche für die Streckengeschichte der "Zellwaldbahn" und für die Eisenbahnsicherungstechnik steht uns das gesamte Erdgeschoß des Bahnhofs zur Verfügung. Der Raum des Fahrdienstleiters spiegelt das Flair der 70/80er Jahre wieder. Das alte Signalkurbelwerk von 1898 ist eine Rarität der Stellwerkstechnik. Viel Zeit und Kraft wurde bisher in das Gebäude und die Außenanlagen gesteckt. So entstand der Bahnsteig 2 wieder neu, und der Freibrückentritt wurde restauriert. Auch im Inneren des Gebäudes wurden mit viel Einsatzfreude unserer Mitglieder die Räume der ehemaligen Gaststube und der Post in den jetzigen Zustand versetzt. Die dort gezeigte Ausstellung ist lange noch nicht vollständig, denn es wartet noch viel zusammengetragenes Ausstellungsmaterial auf die Aufarbeitung.

Ansprechpartner: Mario Elsner Tel./ Fax: 03731/33 365 ab 19 Uhr
Postanschrift: IG Dampflok Nossen e.V. 01683 Nossen, Döbelner Str. 19.
Weitere Informationen im Internet unter <http://www.zellwaldbahn.de>

100 952 – Köf 5752

Ronald Xanke, Beauftragter in der Region Schwerin

Als Anfang der 30er Jahre der LKW im Nahgüterverkehr zu einer ersten Konkurrenz für die Bahn wurde, reiften Pläne zum Einsatz von Motorlokomotiven auf Unterwegsbahnhöfen. Die dort stationierten Maschinen sollten den Betrieb flüssiger gestalten, die Aufenthaltszeiten der Güterzüge verringern und die Anschlüsse bedienen. Verbunden damit waren alle anderen einfachen Rangieraufgaben.

Eine einfache Bedienung sollte den Einsatz von nicht besonders qualifiziertem Triebfahrzeugpersonal ermöglichen. Die Einmannbedienung war eine Grundvoraussetzung, und wegen gering zu haltender Kosten waren Rädergetriebe und Rollenkettenantriebe vorzusehen.

Die heute als 100 952 bezeichnete Lokomotive wurde im Jahre 1939 mit der Fabriknummer 634 von den Deutschen Werken in Kiel gebaut. Abgenommen vom „Bahnbevollmächtigten in Stettin“ am 9. Februar 1939, weist sie das Betriebsbuch als dieselhydraulische Bauart der Leistungsgruppe II, Type 110 B, aus. Auftraggeber war die Prenzlaue Kreisbahn.

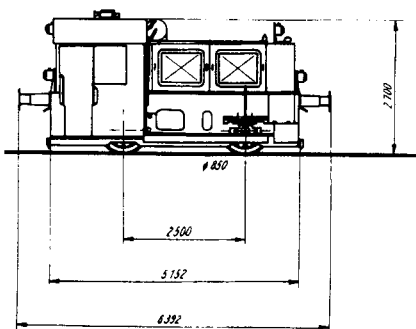
Auf Grund von Kriegseinwirkungen ist das ursprüngliche Betriebsbuch verlorengegangen. Das vorliegende wurde am 1. April 1955 vom Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Dessau angelegt. Somit sind vorherige Beheimatungen schwer nachweisbar.

Ab dem 1. Juni 1955 ist die Beheimatung im Bahnbetriebswerk (Bw) Neustrelitz bis zum 24. Januar 1956 nachgewiesen. Damals trug sie die Betriebsnummer Köf 5752 (bis 30. Juni 1970). Weitere Stationen waren bis 15. Juni 1967 das Bw Eberswalde, bis 30. Oktober 1985 das Bw Neubrandenburg.

Rechnungen des Raw Dessau aus den Jahren 1956 und 1959 weisen die Lok jedoch dem Bw Stralsund, eine Rechnung aus dem Jahre 1958 dem Kraftwagenbetriebswerk (Kbw) Greifswald zu.

Ab 1. Juli 1970 heißt die Betriebsnummer 100 952. Am 1. Januar 1984 war die Lok in Neubrandenburg beheimatet. Das Bw Schwerin ist zum 1. Oktober 1985 die neue Heimat. Der Triebfahrzeugeinsatzstelle (TEU) Parchim zugeordnet, versah 100 952 auf dem Bahnhof Grabow zuverlässig ihren Dienst. Im Juni 1991 von einem Raw-Aufenthalt in Halle (Saale) zurückgekehrt, wurde die Lok nicht mehr benötigt und in Parchim abgestellt.

Um die 100 952 zu erhalten, kaufte die BSW-Kultur- und Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ diese Lokomotive, da sie in ihrer konstruktiven Ausfertigung als Einzelgänger zu werten ist.



Ausgewählte technische Daten:

Länge über Puffer	6450 mm
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
geschleppt	
Masse	24 t

Das ist mein Leben!

Ulrich Neumann, Wirges

Können Gegenstände ein Eigenleben führen, Empfindungen verspüren, gar denken? Nehmen wir an, es wäre möglich.

Gestatten, mein „Name“ ist 44 508. Ich bin eine schwere Güterzug-Dampflokomotive der Bauart 1'E+2'2'h3 mit Schlepptender. Bei der Firma Krupp wurde ich unter der Fabriknummer 16113 hergestellt. Im Kriegsjahr 1941 wurde das erste Mal das Feuer in mir entfacht. Unbeschadet überstand ich die folgenden Kriegsjahre und war in den verschiedensten Bahnbetriebswerken zu Hause. Meine Aufgabe: Die Beförderung schwerer Güterzüge, am Tage und in der Nacht. So verrichtete ich klaglos meinen Dienst auf den Strecken der Reichsbahn, später bei der Deutschen Bundesbahn. Wenn etwas in oder an mir nicht mehr richtig funktionierte, wurde im Bw oder Aw der Fehler behoben.

Beängstigend war das Auftauchen des elektrischen Fahrdrabtes Ende der 50er und zu Beginn der 60er Jahre. Neue Lokomotiven ohne Dampfkraft brausten über die Strecken der DB. Moderne Elloks, kalt, fremdartig.

Anders bei mir: Der Geruch von heißem Öl und Fett, das Zischen von Dampf, die Glut des Feuers. Wenn der Kesseldruck steigt, das Manometer den richtigen Druck anzeigt, der Meister den Regler öffnet, der heiße Dampf durch die Rohre expandiert, in die Zylinder strömt und sich meine Räder kraftvoll in Bewegung setzen.

Das ist mein Leben!

Viele Brüder und Schwestern bevölkern noch die Gleise der Bundesbahn; überall werden Personen- und Güter-

züge von rauchenden Schornsteinen und fauchenden Zylindern befördert, noch kann der Mensch nicht auf uns verzichten.

Doch die schnellen Flitzer mit ihren starken Motoren und glänzenden Stromabnehmern werden immer mehr. In den letzten Jahren habe ich viele von meiner Art sterben sehen. In langen Reihen stehen sie auf Abstellgleisen, werden von Schneidbrennern zerschnitten und gelangen als Schrott schließlich in die Hochöfen. Bald gehören wir alle zum alten Eisen. Ende der 60er Jahre sind nur noch wenige Hauptstrecken für noch weniger Dampfzöcher übriggeblieben.

Einige verrichten Dienste auf den Nebenstrecken, welche nicht elektrifiziert werden, andere sind als Rangierloks im Einsatz. Hier hat sich die Bundesbahn für den Dieselmotor entschieden, starke leistungsfähige Diesellokomotiven verdrängen die letzten Tenderloks von den Gleisen. Anfang der 70er Jahre wird es so richtig schlimm. Veralterte Technik, nicht mehr zeitgemäß, nicht leistungsfähig. Das Ende des Dampflokalzeitalters naht. Im Ruhrgebiet und im Emsland sind unsere letzten Einsatzstrecken.

Zuerst nur vereinzelt, schließlich in kleineren Gruppen, bevölkern die wahren Dampflokalfreunde unsere letzten Einsatzorte, stehen an den Schienen und fotografieren. Sonderfahrten werden veranstaltet, teilweise mit mehreren Dampfzöchern als Zuglokomotiven. Viele Eisenbahnfreunde trauern der Dampflok-Ära nach.

Stets haben wir unser Bestes gegeben, allein oder zu weit vor schweren Güterzügen haben wir mit der „veralteten“ Technik jahrzehntelang treu gedient. Um die Jahrhundertwende haben wir zu zigtausenden die Gleise der

Länderbahnen, später der Reichsbahn bevölkert. Einige Tausend waren nach dem zweiten Weltkrieg in beiden Teilen Deutschlands im Einsatz.

Bei der Deutschen Bundesbahn fährt im Jahre 1977 der letzte Zug mit einer Dampflokomotive.

Drüben, in der DDR, stehen noch viele Maschinen meiner Art unter Dampf.

Einige Dampflokomotive erfüllten sich ihren Jugendtraum mit dem Kauf einer abgestellten Dampflokomotive. Gegen Erstattung des Schrottpreises blieb manche Dampflokomotive der Nachwelt erhalten.

Selbst bei der DB wurden an verschiedenen Orten einige Maschinen hinterstellt. Andere wiederum stehen als Denkmallokomotiven in Grünanlagen oder in Bahnhofsnähe aufgestellt und erinnern den Betrachter an die nicht wieder kehrende „gute alte Zeit“. Dampflokomotivverbot auf den Gleisen der Bundesbahn, tönt es aus der Hauptverwaltung der DB. Jahrelang behält es seine Gültigkeit. Vereinigungen entstehen, sammeln allerlei Eisenbahnmateriale, Dampflokomotiven werden betriebsfähig aufgearbeitet, auf den Strecken privater Eisenbahnen beginnt die Renaissance der Dampflokomotive. Restaurierte Maschinen befördern nostalgische Personenzüge über reizvolle Eisenbahnstrecken in Deutschland und im benachbarten Ausland. Eisenbahnmuseen entstehen, Dampflokomotiven werden zu begehrten Ausstellungsstücken.

Das Interesse an einer vergangenen Epoche beginnt zu wachsen.

Mein letztes Heimat-Bw ist Gelsenkirchen-Bismarck. Seit meinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bleibe ich hier abgestellt. Als rollfähiges Ausstellungsstück werde ich auf verschiedenen Bahnhofsfesten und Veranstaltungen gezeigt, posiere unzählige Male für Eisenbahnfotografen, werde von der jüngeren Generation bestaunt. Für diese ist es schwer vorstellbar, wie sich die schwarzen Un-

getüme aus eigener Kraft bewegen können, geschweige denn, lange Zugschlangen in Bewegung zu setzen. Andere wiederum kennen mich von meinen früheren Einsätzen her, mancher Heizer und Meister denkt wehmütig an alte Zeiten – sie sind für immer dahin.

Wenn ich nicht auf Veranstaltungen herumgezeigt werde, stehe ich im Rundlokschuppen Gelsenkirchen-Bismarck. Plötzlich besinnen sich die Verantwortlichen der DB auf ihre alten Dampftrömer. Woher dieser Gesinnungswandel?

Das Eisenbahn-Jubiläum 150 Jahre deutsche Eisenbahnen steht vor der Tür. Im Jubiläumsjahr 1985 dampfen rund um Nürnberg DB-Dampflokomotiven.

Aufhebung des Dampflokomotivverbots nur für DB-Loks. Diese Ehre wird jedoch auch einigen Maschinen von privaten Vereinen zuteil. Ohne die Mitarbeit und das rollende Material vieler Eisenbahnvereine hätte die DB nicht viel vorzuweisen gehabt. In den folgenden Jahren wird das Dampflokomotivverbot gelockert und schließlich aufgehoben.

In meiner unmittelbaren Umgebung wird von der BSW-Gruppe Gelsenkirchen-Bismarck die 41 360, eine ölgefeuerte Güterzug-Dampflokomotive, betriebsfähig aufgearbeitet. Rege Tätigkeit erfüllt den alten Lokschuppen, wenn die Mitarbeiter der BSW-Gruppe an der Maschine arbeiten.

Schließlich, im Jahre 1986, kann die 41 360 vor Sonderzügen eingesetzt werden. Seitdem hat sie vielen tausend Fahrgästen, jung und alt, die Schönheit und den Glanz einer längst vergangenen Epoche vorgeführt.

Am 30. Oktober 1987 muss ich meinen bisherigen Standort verlassen. Hinter einer Diesellokomotive, der 221 137, werde ich in den Westerwald geschleppt, zwar langsam, aber ich rolle noch.

Der Grund: Die neugebildete BSW-Freizeitgruppe „Historische Fahrzeugbetreuung Koblenz“ hat das Verkehrs-

museum Nürnberg um eine Dampflokomotive zur Aufarbeitung gebeten. Dem Wunsch wird entsprochen und ich wurde ausgewählt.

Siershahn im Westerwald..., hier war ich doch schon einmal. Genau, zum Jubiläum „100 Jahre Westerwaldbahnen“ war ich als rollfähiges Ausstellungsstück dabei. Vor drei Jahren an Christi Himmelfahrt belebten Tausende begeisterte Besucher und Fahrgäste den Bahnhof Siershahn.

Ganz anders am 30. Oktober 1987. Trist und trübe das Wetter, die Landschaft, meine Laune, was soll ich hier an diesem verlassenen Ort? Siershahn, das kennt doch keiner. Dieses sollte sich aber bald ändern.

Doch der Reihe nach. Die Bw-Außenstelle Siershahn besteht aus einem vierständigen (Rund-) Lokschuppen und funktionsfähiger Drehscheibe, welche für meinen Achsstand der Lok mit Tender von 19190 mm ausreichend ist. Alle Achtung, für so große Pötte ist das Bw ausgelegt. Von der 221 137 auf die Drehscheibe geschoben, wollen mich die Helfer mit einer Winde auf das Schuppengleis ziehen. Fleißige Hände mühen sich vergeblich, das Stahlseil reißt! Belastet durch mein Gewicht von 130 t hat sich die Drehscheibe etwas abgesenkt. Der Höhenunterschied zum Schuppengleis ist für die Ausrüstung der Helfer unüberwindlich. So verbringe ich die erste Nacht in meiner neuen Heimat im Freien. Am nächsten Tag, samstags morgens, gelingt das Vorhaben endlich mit einer Seilwinde der örtlichen Feuerwehr. Einige Zeit muß ich mein neues Domizil mit den Dieselloks der Baureihen 212 und 213 teilen, welche nach Dienstschluss im Schuppen abgestellt werden.

Wo aber bleiben nun meine Helfer, welche mich zu neuem Leben erwecken wollen. Erst einmal geschieht so gut wie gar nichts, allerlei Gerätschaften tauchen nach und nach auf. Heftige Debatten werden geführt. Der Lok-

schuppen soll abgerissen werden, von einer Umgehungsstraße ist die Rede. So ein Blödsinn, warum bin ich dann hierher gekommen. Die Wogen der Erregung glätten sich wieder.

Im Juli 1988 werde ich beim Bahnhofsfest in Koblenz gezeigt. Langsam wächst das Interesse; zumindest unter den Eisenbahnfreunden spricht es sich herum, was im Siershahner Lokschuppen steht.

Zurückgekehrt aus Koblenz, wird der Schlepptender abgetrennt. Zerfressen vom Rost, oder besser vom „Zahn der Zeit“, sind die Stahlwände vom Wasser- und Kohlenkasten. Die Aufarbeitung kommt einem fast völligen Neubau des Kastens gleich. Kein leichtes Unterfangen, wenn man feststellt, mit welcher einfachen Mitteln das hier geschieht. Es ist eben keine Werkstatt mit den erforderlichen Spezialmaschinen vorhanden, wie sie z.B. ein Bundesbahn-Aw aufzuweisen hat.

Stets und ständig ist „Addi“, Adolf Bongartz, darum bemüht, die vielfältigen Arbeiten voranzutreiben, ständige Mitarbeiter zu finden, welche ihre freie Zeit opfern, um aus mir wieder eine ansehnliche Maschine zu machen. Eine Energieleistung, welche ich vom ersten Tage an nur bewundern kann. Sach- und fachkundig gibt „Addi“ stets seinen Mitarbeitern und immer wieder sich einfindenden Besuchern Auskunft. Werter Leser, schauen sie doch auch einmal an einem Samstag hier herein. Vielleicht macht auch Ihnen diese Arbeit Spaß. Sie werden staunen, was es hier alles zu sehen gibt.

Der Kreis der fleißigen Mitarbeiter ist mittlerweile angewachsen. Eisenbahner und Nicht-Eisenbahner aus den verschiedensten Berufen gehören der Gruppe an. Alle sind zuversichtlich, dass das große Werk gelingen wird – ich auch!



Die 44 508 (links) in ihrer aktiven Zeit mit ihrer „Schwester“, der 44 318, in Gelsenkirchen-Bismarck am 22. Dezember 1976.

Foto: Kohlmeier

Ausgekramt, Sätze...

- auf Vermeidung der Schneeüberwehungen und Schneeverwehungen ist schon bei Anlage des Planums die sorgfältige Rücksicht zu nehmen.
- Jede Eisenbahn, sie mag ein- oder zweispurig sein, muß einen elektromagnetischen Telegraphen haben.
- Bei Endstationen sind die Anlagen für die Beförderung der Personen von denen für die Güter zu sondern.
- Die geheizten Lokomotiven müssen von den nicht dienstthuenden getrennt stehen.
- Wo sehr lange Züge einander kreuzen, können die Ausweichungen

auch ausserhalb der Stationen liegen.

(aus: **Schriftwerk Deutscher Eisenbahn-Techniker, Berlin 1850**)

- Voraussetzung für die ordnungsgemäße und wirksame Prüfung der Fahrausweise ist die genaue Kenntnis der Bestimmungen über die Lochung der Fahrausweise.

(aus: **Die verkehrlichen Aufgaben des Reisezugschaffners, 1957**)

herausgefunden und
zusammengestellt von Diko

Wertvolles sammeln, behüten und kundtun

Dieter Koschmann, Beauftragter des Vorstandes des BSW für den Freizeitbereich „Historische Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte“

Kaum eine BSW-Kultur- und Freizeitgruppe des Freizeitbereichs „Historische Bahn/ Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte“, die nicht im Verlauf ihres Bestehens Publikationen aller Art gefertigt und Fotos „geschossen“ hat, die bereits als historisch zu werten sind.

Anlässe gab und gibt es zahlreiche: Streckenjubiläen, besondere Fahrzeuge, Bahnhöfe, Brücken, andere Hochbauten, Betriebsanlagen u.v.m. Der Fachausschuss „Eisenbahngeschichte“ möchte im Interesse aller Gruppen des Freizeitbereichs und darüber hinaus, die bisher (und auch künftig) erarbeiteten Materialien nach Sachthemen und Territorien zentral sammeln, registrieren und zur späteren

Nutzung vorhalten. Selbstverständlich zählen, das sei nochmals unterstreichen, auch Fotos (Textangaben nicht vergessen!), Skizzen und Pläne aller Art.

Unsere Bitte an die Leiter der Freizeitgruppen und an die Bezirksbeauftragten/Beauftragte in der Region: Unterstützt das sinnvolle Anliegen des Fachausschusses „Eisenbahngeschichte“. Sendet die vorhandenen Hefte, Broschüren und Fotos direkt oder über den zuständigen Bezirksbeauftragten an den Sprecher des Fachausschusses, Herrn Helmut SCHMIDT, Friedensstraße 24, 34497 Korbach. Vielen Dank für die Unterstützung!

Alt-Herren-Treffen der BSW-KFG „Eisenbahnfreunde Witten“

Manfred van Kampen, Witten

Um unseren Mitgliedern, die über 70 Jahre alt sind, auch die Möglichkeit zu geben, am Vereinsleben teilzunehmen, ohne unsere ziemlich steile Treppe im denkmalgeschützten Wittener Hbf heraufzukraxeln zu müssen, hatten wir zum ersten Mal zu einem Alt-Herren-Treffen in einem Lokal aufgerufen.

Dieses Lokal mußte folgende Bedingungen erfüllen: Bahnhofsnähe, befriedigende Anbindung an den ÖPNV, Parkplätze und Zugang – auch zu den Toiletten – ohne Stufen und Treppen. So kamen zum ersten Treffen im November 1999 bereits neun Mitglieder in

das Restaurant des Parkhotels Witten, die sich innerhalb von wenigen Minuten nach Beginn bereits sehr angeregt unterhielten und die neuesten Eisenbahn-Nachrichten austauschten.

Der Vorstand hofft, daß sich dieser Stammtisch zu einer Einrichtung entwickelt, an der auch interessierte Nichtmitglieder oder Mitglieder anderer Vereinigungen, aus dem Bahn-Sozialwerk oder den Gewerkschaften, von Zeit zu Zeit teilnehmen, um u.a. die Schwierigkeiten der Bahn AG aus einem anderen Blickwinkel zu diskutieren.

Mit der Deutschen Bahn AG zur EXPO 2000

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Wer zur Expo 2000 nach Hannover kommt, wird bestimmt die Züge der dortigen S-Bahn benutzen und dabei Bekanntschaft mit neuen Zügen schließen. Zunächst werden es die S-Bahn-Züge der Baureihe 423 sein, und ab November 2000 werden die neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 424 zum Einsatz kommen, wie sie auf dem Titelbild dieser Ausgabe abgebildet sind. Wie aber erst einmal nach Hannover kommen? Nun, die Deutsche Bahn als offizieller Carrier (die ICE-Züge weisen darauf schon lange hin) fährt von und nach Hannover in den Monaten Juni bis Oktober pro Tag bis zu 152 Zusatzzüge. An Spitzentagen in den Monaten August und September sollen sie bis zu 70.000 Besucher in die EXPO-Stadt bringen. Außerdem sollen alle Züge, die die Strecke Hannover – Göttingen befahren, im Bahnhof Hannover Messe/Laatzten halten.

Um die Fahrgastströme möglichst gleichmäßig auf die Zusatzzüge verteilen zu können, sollen die mit der Bahn anreisenden Besucher der

Weltausstellung schon im Reisezentrum „identifiziert“ werden. Das soll so vonstatten gehen: Beim Kauf eines „EXPO-Tickets“, also der kombinierten, preiswerteren Fahr- und Eintrittskarte, muß sich der Fahrgast auf einen Zug festlegen und in ihm Plätze reservieren. Die Verkäufer im Reisezentrum sollen im Reservierungssystem auf ihrem Terminal sofort sehen können, ob der betreffende Zug bereits ausgebucht ist. Wenn das der Fall ist, muß vom Fahrgast ein anderer Zusatzzug gewählt werden. Um diese Zusatzzüge ausschließlich für die Benutzer des „EXPO-Tickets“ freizuhalten, stehen die Züge nicht im Kursbuch oder im Fahrplan, sondern sind nur für die Verkäufer im Reisezentrum auf ihren Bildschirmen sichtbar.

Erstmals kommen zur EXPO 30 neue ICE 3 zum Einsatz, außerdem 10 Neotech-ICE-T. Die ICE-3-Garnituren werden als EXPO-Züge u.a. zwischen Hannover und Amsterdam, Basel sowie Strasbourg verkehren.



Mit dem Expo-Logo werben die ICE-Züge für die Weltausstellung.

Foto: DB AG/ Gaertig

DB-EXPO 2000-Projekt „Haller Willem“, FunkFahrBetrieb FFB

Helmut Schmidt und Dieter Rohrbach, Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen

Zur EXPO 2000 wird auf der Strecke Bielefeld-Brackwede-Dissen/Bad Rothenfelde (KBS 402) erstmalig SIMIS-FunkFahrBetrieb (FFB) erprobt.

Die Einführung des digitalen Mobilfunksystems GSM-R (Global System of Mobile Communication for Railways) bietet erstmals die Möglichkeit, auf Funk basierende Betriebsverfahren einzusetzen. Eine Lösung dafür ist das „SIMIS-FFB“ (Sicheres Mikrocomputersystem von Siemens). Es basiert auf bewährten Komponenten der Eisenbahnsicherungstechnik und verwendet ein europäisch standardisiertes Verfahren zur sicheren Datenübertragung über das digitale Mobilfunksystem GSM-R. Es beinhaltet die Funkübertragungsverfahren an den Schnittstellen zum digitalen Mobilfunksystem.

Beim Funkfahrbetrieb (FFB) werden die herkömmlich einem Stellwerk zugeordneten Funktionen des Stellens und Sicherens der Fahrwegelemente von vor Ort installierten Fahrwegelementrechnern und von Fahrzeugrechnern wahrgenommen. Die sicherungstechnischen Kommandos und Meldungen werden über Funk übertragen. Von einer FFB-Zentrale aus regelt ein Fahrdienstleiter den Betrieb auf der Regionalstrecke. Er kann gleichzeitig Dispositionsaufgaben wahrnehmen.

Der Betrieb auf der 30 km langen Projektstrecke umfaßt 42 Personenzug- und 6 Güterzugfahrten pro Tag. Sie wird mit 35 Bahnübergangs-Sicherungsanlagen, 4 Weichen, 10 Schlüsselsperren und einer Selbstblockanbindung ausgerüstet sein. Für Rangierbewegungen sind 4 temporäre Rangierbereiche vorgesehen.

Das Simis-FFB besteht aus drei Konfigurationen:

FFB-Zentrale

- realisiert am Fahrdienstleiter-Arbeitsplatz die Aufgaben Disposition, Zuglaufverfolgung und Fahrwegzuweisung. Im Betriebszustandsbild des Fahrdienstleiter-Arbeitsplatzes werden die im Bereich der Regionalstrecke befindlichen Fahrzeuge und die ihnen aktuell zugewiesenen Fahrwegabschnitte angezeigt. Über eine Start-Ziel-Bedienung kann der Fahrdienstleiter einer Fahrzeugeinrichtung neue Fahrwegabschnitte zuweisen. Der Fahrdienstleiter kann abgegrenzte temporäre Rangierbereiche einrichten und aufheben sowie verfahrensgesicherte Einzelbedienungen zum hilfsweisen Stellen und Sichern von Weichen und Bahnübergangs-Sicherungsanlagen vornehmen.

- ermöglicht den Fahrzeugen ohne oder mit defekter FFB-Ausrüstung das Befahren der FFB-Strecke durch die Lotsen-Funktion im Fahrwegrechner.

- stellt im Fahrwegrechner sicher, dass ein Fahrwegabschnitt nur einem Fahrzeug zugewiesen wird.

- verwaltet die Streckenatlasdaten zentral. Sie können ggf. auf einem Streckenatlas-Arbeitsplatz modifiziert werden. Der Streckenatlas enthält die für den FFB-Betrieb nötigen Streckendaten.

- überprüft durch den Schnittstellenrechner, ob die Bedieneingaben zulässig sind.

sig sind und stellt die Anzeigen über den Betriebszustand zur Verfügung.

Fahrzeugeinrichtung

- verwaltet im Fahrzeugrechner die Zustandsdaten des eigenen Fahrzeugs und die von der Zentrale zugewiesenen Fahrwegabschnitte.

- ortet sich selbst mit Hilfe von passiven Balisen (kabellos), Wegimpulsgebern und optimalem Radar.

- meldet freigekehrte Fahrwegabschnitte an die Zentrale zurück,

- bestimmt den optimalen Zeitpunkt zur Einschaltung von Bahnübergangs-Sicherungsanlagen aus seiner aktuellen Position, der Sollgeschwindigkeit und dem Brems- und Beschleunigungsvermögen des Zuges,

- stellt Weichen per Funk und schaltet Bahnübergangs-Sicherungsanlagen per Funk ein,

- überwacht die Gefahrenpunkte in den zugewiesenen Fahrwegabschnitten und ermittelt die zugehörigen Brems-einsatzpunkte,

- löst, falls erforderlich, Bremsvorgänge aus,

- gibt dem Triebfahrzeugführer die für die Fahrt notwendigen Informationen anhand einer umfassenden Führerstandssignalisierung auf dem Triebfahrzeugführer-Display. Über das Display erfolgt auch die Eingabe der Zugdaten durch den Triebfahrzeugführer.

Dezentrale Streckeneinrichtung

- erhält rechtzeitig vor Befahren einen Stellbefehl, der selbständig durch das

Fahrzeuggerät an einen Fahrwegelementrechner übermittelt wird,

- überwacht die systemgesteuerten und systemüberwachten Fahrwegelemente im Fahrweg-Elementrechner. Er stellt und sichert die Elemente und meldet deren Status auf Anforderung des Fahrzeugrechners,

- meldet selbständig eventuell auftretende Störungen an die Zentrale.

Die DB ist der Auffassung, dass auf Regionalstrecken ein funkbasierter Fahrbetrieb wirtschaftlich sinnvoll ist und folgende Vorteile bietet:

- Kostenminimierung:
 - keine Streckenverkabelung
 - keine Signale
 - keine Gleisfreimeldeeinrichtungen
 - keine Einschaltkontakte von Bahnübergangs-Sicherungsanlagen
- Kostenminimierung durch Zusammenfassen von Zugfolgesicherung und Disposition in der FFB-Zentrale
- flexible Anpassung an veränderte betriebliche Anforderungen möglich durch Umprojektieren des Streckenatlas. So kann z.B. eine geforderte höhere Zugfolge durch die Projektierung einer kleineren virtuellen Blockteilung realisiert werden.
- niedrigere Systemkosten durch Mehrfachausnutzung von Übertragungswegen.
- hohe Zuverlässigkeit
- geringe Instandhaltungskosten

Quelle: Produktankündigung Siemens AG/Verkehrstechnik



Fahrzeugeinrichtung für den FunkFahrbetrieb (FFB) im Führerstand eines Triebwagens der Baureihe 628.

Foto: DB AG

Ausgekrant, Sätze...

- Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum angewiesen und hat sich innerhalb der ihnen angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu zeigen.
- Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.
- Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechsel vermieden werde.

- Auf den Hauptstationen sind verpflichtete Gepäckträger, welche unter dienstlicher Aufsicht stehen und durch Dienstabzeichen erkennbar sind. Sie sind mit einer gedruckten Dienst-Anweisung zu versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, in ihrem Dienste bei sich zu führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

(aus : Vorschriften für den Personen- u. Gepäck-Verkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands, 1859)

zusammengestellt von -diko

Der BSW – SVT 175 015/016 am neuen Standort

Volker Meißner, Leiter der Gruppe SVT

Die Schnellverbrennungstriebwagen (SVT) der Baurt „Görlitz“ waren die einzigen Neubauten von SVT bei der Deutschen Reichsbahn nach dem zweiten Weltkrieg.

Der erste Triebzug verließ 1963 die Werkhallen des VEB Waggonbau Görlitz. Insgesamt wurden acht vierteilige Züge, zwei Reservetriebköpfe und sechs zusätzliche Mittelwagen gebaut. Der Zug 175 015 + 175 315 + 175 415 + 175 016 wurde als letzter seiner Baureihe im Juli 1968 in Dienst gestellt und war bis 1985 im Einsatz. Für den internationalen Verkehr konzipiert, befuhren die Züge die Relationen Berlin – Wien, Berlin – Malmö, Berlin – Kopenhagen und Berlin – Leipzig – Karlovy Vary. Zugnamen wie „Neptun“, „Vindobona“, „Berlinaren“ und „Karlex“ sind heute noch vielen ein Begriff.

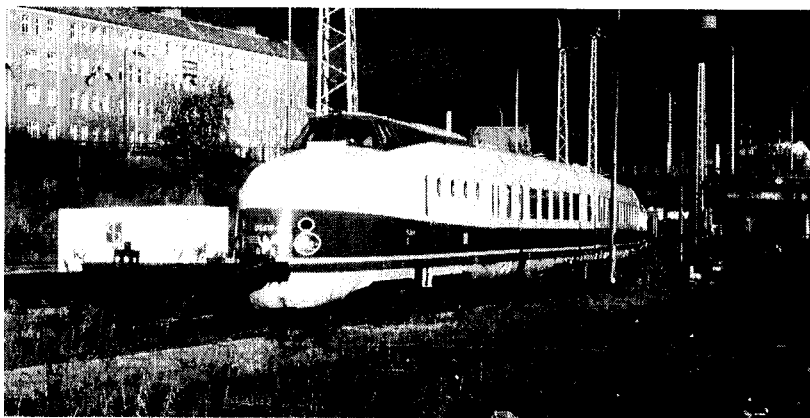
Nach seiner Außerdienststellung wurde der Zug 175 015/016 im Jahre 1989 der damaligen Berliner Pioniereisenbahn zur Nutzung übergeben. 1992 gründeten die betreuenden Pioniereisenbahner die BSW-Freizeitgruppe „SVT 175 015/ 016 Berlin“. Seitdem bemühen wir uns um die Erhaltung dieses Triebzugs als Denkmal deutscher Eisenbahngeschichte. Im Rahmen des BSW entwickelte sich der Zug

in den letzten Jahren zu einem beliebten Treffpunkt Berliner Eisenbahnfreunde. 1999 mußte der Standort am Wriezener Güterbahnhof aufgegeben werden. In mehreren Arbeitseinsätzen wurde der Zug zur Überführung vorbereitet, wobei er auch teilweise eine Neulackierung erhielt.

Seit Juni 1999 steht der Zug nun auf Gleis 85 des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg und wurde hier zu einem richtigen Blickfang – nicht nur für alle Nutzer dieses Bahnhofs (Foto unten).

An dieser Stelle sei nochmals dem BSW-Bezirksvorstand Berlin, der DB Netz Berlin, der DB Reise&Touristik Berlin, der BSW-Gruppe „MEC 93“ und allen weiteren Beteiligten für die störungsfreie Umsetzung des Zuges gedankt.

Wie auch schon am Wriezener Bahnhof trifft sich die Freizeitgruppe jeden Mittwoch nachmittag. Für alle Interessenten ist dieses Jahr am 06. Mai 2000 ein „Tag der offenen Tür“ geplant. Vorgesehen sind Videovorführungen, Führungen durch die Ausstellung, den Maschinenraum und die Führerstände, ein Lichtbildervortrag sowie ein kleiner „Erfahrungsaustausch“ im Speisewagen des SVT.



Laubbäume für die Modellbahn

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Die Kreativität eines Modellbauers und Modelleisenbahners erkennt man erst so recht an den Details, die er auf seiner Modellbahnanlage gestaltet. Oft schon hört das Interesse an der Detailtreue an der Tenderkupplung der Lokomotive auf.

Ein gut gelungenes Modell sollte auch durch eine gut gelungene Modelllandschaft fahren oder in einer solchen fotografiert werden.

In diese Landschaft gehören natürlich auch Bäume, und diese in entsprechender Größe. Zwanzig Meter Höhe sind keine Seltenheit für einzeln stehende Exemplare. In der Nenngröße HO entspricht das einer Höhe von rund 23 Zentimetern.

Handelsübliche Sortimenten können da absolut nicht mithalten. Für entsprechendes „Kleingeld“ bietet der Fachhandel ansprechende Laubbäume oder auch Bausätze dafür.

Laubbäume sind Teil unserer Umwelt und prägen weite Teile unserer Landschaft. Bäume sind Gehölzpflanzen, weil Stämme, Äste und Zweige mehr oder weniger stark verholzen. Kräftige verholzte Stämme und Äste sind die Voraussetzung, daß Bäume höher wachsen als andere Pflanzen und Sträucher. Stamm und Äste müssen die Krone tragen. Sträucher werden bei weitem nicht so hoch wie Bäume. Sie haben kaum einen Hauptstamm; die Astkrone steht wenig über dem Erdboden.

Die Form eines Baumes ist auch stark abhängig vom Standort. Im dichten Wald wachsen Rotbuchen beispielsweise sehr hoch, und die Stämme tragen die Baumkronen weit oben. Die gleiche Sorte Rotbuchen im Hochgebirge nahe der Baumgrenze dagegen bleibt im Stamm recht niedrig. Wenn

starke Winde ständig aus einer Richtung wehen, bilden sie eine einseitige Baumkrone aus. Die Umweltbedingungen prägen also maßgeblich die Gestalt von Bäumen.

Oder betrachten wir eine Landstraße, die von Bäumen gesäumt wird: Durch den Lkw-Verkehr auf der Straße sind die Baumkronen einseitig gewachsen, oder die Straßenmeisterei hat mit der Baumsäge etwas ausgeästet. Bei der Modellgestaltung sollten wir deshalb vor dem Baubeginn die Natur aufmerksam betrachten, denn das ist immer wieder der beste Lehrmeister.

Sehen wir uns nun einige Baumarten an, die in Deutschland bzw. Mitteleuropa heimisch sind.

Die **Rotbuche** kann eine Höhe von 40 m erreichen. Das Laub ist kräftig dunkelgrün, die Rinde silbergrau und bis in das hohe Alter des Baumes glatt. Sie kommt überwiegend in Laubwäldern vor, in Südeuropa nur im Gebirge. Der Stamm kann einen Umfang von 1,5 m erreichen. Im geschlossenen Wald bildet sie lange, bis hoch hinauf astfreie Stämme. Frei stehend entwickelt sie einen kurzen dicken Stamm, auf dem sich die dicht belaubte runde Krone ausbreitet.

Eichen können ebenfalls eine Höhe bis 40 m erreichen. Der Stamm löst sich meist zeitig in starke Äste auf, die die Krone tragen. Die Rinde ist eine dicke, graubraune Borke, die längsgefurcht ist. Das Laub ist kräftig dunkelgrün. Eichen finden wir in Laubmischwäldern, in Flurniederungen wie auch einzeln stehend in Parkanlagen.

Ulmen sind sommergrüne Bäume, die eine Höhe bis 40 m erreichen können (Bergulme). Sie kommt in Laubmischwäldern des Hügel- und Berglandes vor. Die Rinde ist graubraun und bildet längsrisige Borke.

Die **Feldulme** wächst bis zu 30 m hoch, deren Rinde ebenfalls eine graubraune Borke ist. Sie ist in Laubwäldern und Gebüsch des Tief- und Hügellandes zu finden.

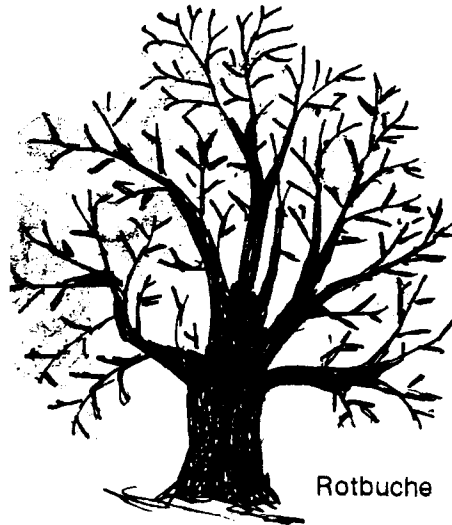
Die **Roßkastanie** erreicht eine Höhe bis zu 30 m, der Stamm ist meist dreiwüchsig, die Rinde ist eine graubraune Schuppenborke. Die Belaubung ist heller als die der vorher vorgestellten Baumarten. Roßkastanien waren ursprünglich in Südeuropa und Westasien beheimatet. In Mittel- und Westeuropa wurden sie „eingebürgert“ und werden oft in Parkanlagen als Zierbäume angepflanzt. Aber auch in Mischwäldern ist die Roßkastanie heute heimisch.

Der **Bergahorn** kann eine Höhe bis 35 m erreichen. Die Rinde ist anfangs graubraun und glatt. Es bildet sich später eine graubraune, rötlich gefleckte Borke, von der sich Schuppen ablösen. Die Stämme sind knorrig und dick und tragen mächtige kuppelförmige Kronen. Das Laub ist matt dunkelgrün. Der Bergahorn kommt vorwiegend in hügeligem Gelände bis ins Gebirge, zum Teil bis 2000 Meter über dem Meeresspiegel, vor.

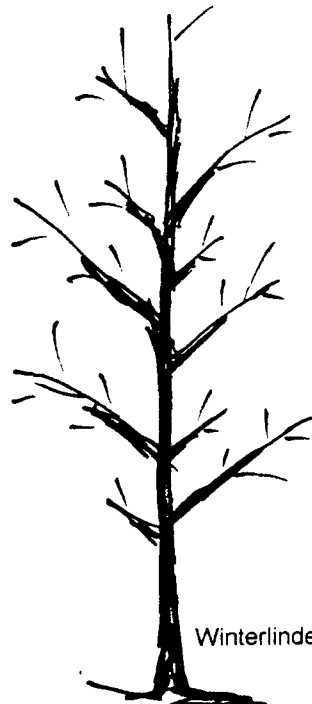
Der **Spitzahorn** als naher Verwandter des Bergahorns erreicht ebenfalls Höhen bis 35 m. Er kommt allerdings in tieferen Lagen in ganz Europa vor. Oft ist er in Lindenwäldern, Auwäldern oder auch Eichen/Hainbuchenwäldern zu finden.

Aus dem Spitzahorn, der auch als beliebter Straßen- und Parkbaum gepflanzt wird, entstanden Zierformen. Diese haben oft rotgefärbte Blätter und werden in Städten angepflanzt. Sie wachsen langsam, und die Krone bleibt lange Zeit kugelförmig dicht geschlossen.

Ein weiterer Vertreter ist der **Feldahorn**, der als Baum oder Strauch vorkommen kann. Als Baum erreicht er eine Höhe bis 20 m. Die Borke ist graubraun, feinrissig rechteckig gefel-



Rotbuche



Winterlinde

dert. Feldahorn ist in ganz Europa heimisch.

Die Belaubung ist dunkelgrün. Er ist in Laub- und Mischwäldern zu finden. Feldahornbüsche sind gute Heckenbildner.

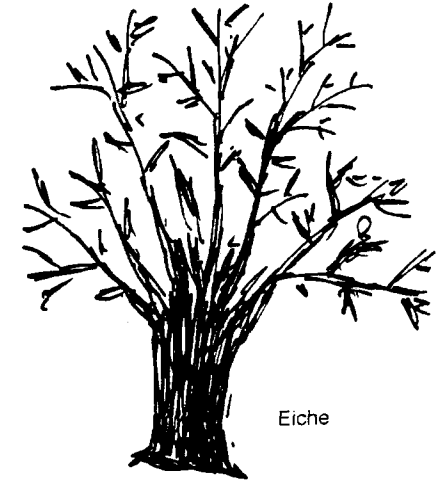
In Flußniederungen und Auwäldern finden wir die **Schwarzpappel**, die bis 35 m hoch wachsen kann. Sie werden oft als Pyramidenpappeln gezogen und säumen Straßenränder. Die Belaubung ist sommergrün. Die Rinde bildet sich zeitig zu einer dicken, tief längsrissigen braungrauen Borke.

Die **Graupappel** kann eine Höhe bis 38 m erreichen. Die Rinde ist wie bei der Silberpappel hellgrau mit großen rautenförmigen Korkwarzen. Die Borke ist dunkelgrau, dick und tief längsfurcht. Die Graupappel ist in Auwäldern und großen Flußniederungen zu finden. Die Verastung beginnt schon weit unten und die Baumkrone ist ellipsenförmig. Die Belaubung ist dunkelgrün.

Nicht ganz so hoch wächst die **Silberpappel**, deren Blätter sommergrün sind. Die Verastung beginnt schon kurz über der Erde, so daß eine nahezu von unten nach oben ovale Krone gebildet wird. Sie kommt in Auwäldern vor.

Silberweiden gibt es in ganz Europa, sie erreichen bis 30 m Höhe. Sie sind meist an häufig überfluteten Auen zu finden. Die Rinde ist eine graue, tief längsrissige Borke. Der Stamm ist oft zwei- oder dreiteilig, die Krone mit dem hellgrünen Laub erscheint oval. Eine andere Wuchsform der Silberweide ist die Hänge-Dotterweide, auch Trauerweide genannt. Die gelben Zweige hängen schlaff von den Ästen herunter. Trauerweiden sind oft an stehenden Gewässern zu finden.

Interessant sind die Korbweiden, die eine Höhe von 10 m erreichen. Sie prägen oft das Bild von Flußlandschaften in ganz Europa. Auf dem Stamm bildet sich durch das alljährliche Schneiden der Zweige (Ruten) ein regelrechter Kopf. Die Belaubung ist hellgrün.



Eiche



Pyramidenpappel

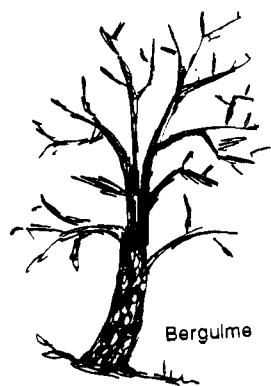
Auffällig wegen des hellen Stammes sind die **Birken** (Hängebirke, Sandbirke, Weißbirke), die ebenfalls eine Höhe bis zu 30 m erreichen können. Die Äste sind meist spitzwinklig ansteigend, die Zweige mehr oder weniger stark hängend. Die Rinde ist weißglänzend mit dunklen, quergestellten Korkwarzen. Die Rinde blättert mit feinen, papierartigen Querstreifen ab. Die Borke ist schwärzlich, hart und tief längsrissig. Die Belaubung ist sommergrün und färbt sich im Herbst gelb. In unseren Breiten kennen wir noch die **Linden**, von denen es zwei Hauptarten gibt: Die **Winterlinde** kann eine Höhe von 30 m erreichen. Die Rinde ist dunkelgrau bis schwärzlich und bildet eine leicht längsrissige Borke. Ihr Standort sind Laubmischwälder. Die Belaubung ist hellgrün (lindgrün). Die Baumkrone ist nahezu kugelförmig, die im Alter nach oben hin schmaler wird.

Die **Sommerlinde** ist ähnlich der Winterlinde, die Blütezeit ist aber rund drei Wochen früher. Sommerlinden sind oft kultiviert zur **Silberlinde** für die Anpflanzung in Wohngebieten und Parkanlagen.

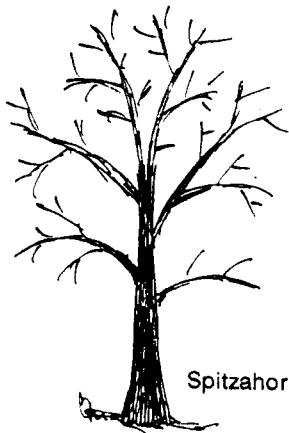
Sommerlinden finden wir in Laubmischwäldern des Hügel- und Berglandes, aber auch als einzeln stehende Bäume an Feldrainen, in Ortschaften oder als Alleebäume.

Als Baum oder Strauch mit einer Höhe bis 16 m ist die Eberesche, auch Vogelbeere genannt, über ganz Europa verbreitet. Sie ist in Laub- und Nadelwäldern, an Waldlichtungen, Weg- und Waldrändern wie auch an Straßenrändern zu finden. Die Rinde ist glatt und glänzend grau, selten mit längsrissiger Borke. Die Belaubung ist dunkelgrün. Von Juli bis Oktober fallen die leuchtend roten Früchte in dichten Büscheln auf.

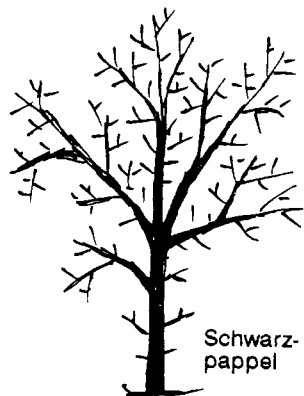
Eine weitere Baumart in unseren Wäldern ist die gewöhnliche **Esche**. Einzeln stehend kann sie eine Höhe bis 40 m erreichen. Die Rinde ist grau und bleibt lange Zeit glatt. Eine dicht längs-



Bergulme



Spitzahorn



Schwarzpappel

rissige Borke finden wir erst an älteren Bäumen mit entsprechend dickem Stamm. Die Esche steht einzeln wie auch in kleinen Gruppen in Laubmischwäldern. Das Laub ist kräftig dunkelgrün.

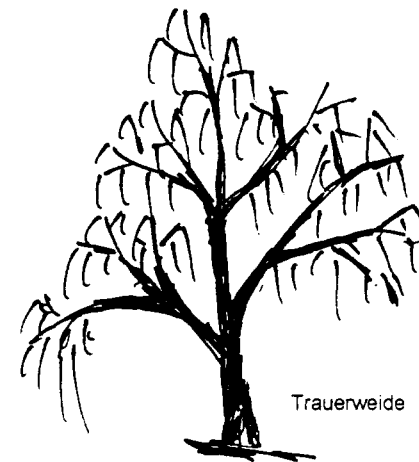
In Gärten oder auch in freier Landschaft finden wir den **Walnußbaum**, eine in Mitteleuropa eingebürgerte Baumart. Der Stamm verastet zeitig und trägt eine breite Krone, die bis 25 m aufwachsen kann. Die Rinde ist helle bis dunkelgrau, die Borke längsrissig. Das Laub ist dunkelgrün.

Ebenfalls eingebürgert in Europa ist die **Robinie**, die in warmen Lagen des Tief- und Hügellandes gedeiht. Sie kann als Baum (bis 30 m hoch) wie auch als Strauch wachsen. Robinien werden vielfach in Parkanlagen oder Wohngebieten gepflanzt. Die Rinde bildet sich zeitig zu einer dicken, tiefgefurchten graubraunen Borke aus.

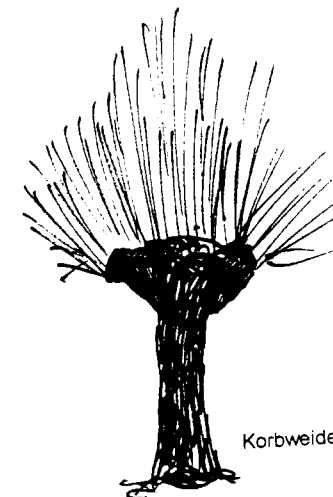
Haben wir uns die „Anatomie“ der häufigsten bei uns vertretenen Laubbäume angesehen, so wollen wir nun einige davon im Modell nachgestalten.

Eine einfache und von jedermann realisierbare Methode ist die Gestaltung des Stammes samt den Ästen und Zweigen aus Kupferdrahtabfällen.

Etwa 80 bis 100 Drahtenden, 0,5 oder 0,6 mm dick, zwischen 15 und 25 cm Länge werden auf zirka acht cm fest verdreht. Dann drücken wir am unteren Ende ein etwa 80 cm langes Stück vom gleichen Draht zwei cm in den Stamm und wickeln es straff Windung an Windung an den Stamm. Das Ende von diesem Draht wird dann mit in die Äste und Zweige geführt. Am Ende des Stammes werden die Drähte zu drei oder vier Ästen einzeln verdreht, aus denen schließlich immer dünnere Äste und zum Schluß die Zweige gebildet werden. Mit einem Seitenschneider können zu lange Stücke dann gekürzt werden. Der richtigen Gestaltung sollen die Skizzen zu den Beschreibungen der einzelnen Baumarten dienen.



Trauerweide



Korbweide

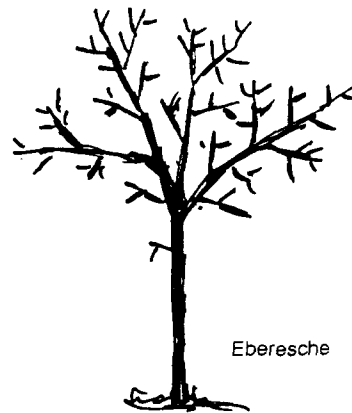
Stamm und Äste können anschließend mit Lötzinn fixiert werden. Da Kupfer aber ein guter Wärmeleiter ist, ist ein LötKolben mit mindestens 100 Watt, besser noch 150 Watt Leistung oder ein Flüssiggaslötgerät zu empfehlen. Wenn wir Kupferlackdraht von einer alten Magnetspule verwenden, können Stamm und Äste mit Malerabklebeband umwickelt werden. Der Anstrich erfolgt danach mit entsprechend getönter Humbrol- oder Revellfarbe matt. Farbspritzen ist dafür nicht zu empfehlen, da die meisten Farbpartikel ins Freie gespritzt werden.

Nach dem Trocknen wird die Baumkrone mit Hekiflor gestaltet, das es in neun verschiedenen Farbnuancen im Fachhandel gibt:

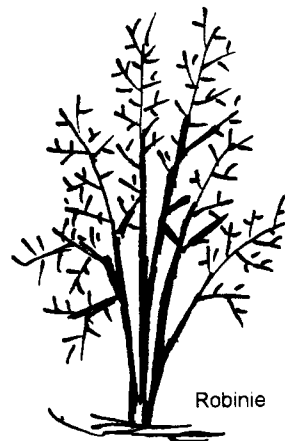
1550-flor	hellgrün
1551-flor	mittelgrün (sommergrün)
1552-flor	dunkelgrün
1553-flor	kiefergrün
1554-flor	maigrün
1555-flor	blühend
1556-flor	herbstgelb
1557-flor	herbstbraun
1558-flor	herbstrot

Vom Hekiflor werden Stücke in Größe von Zigarettenschachteln abgerissen und auf die Zweige gestülpt. Durch die Eigenschaften des Vlieses, auf das die Flocken aufkaschiert sind, ist ein Festkleben am Baum nicht erforderlich. Soll die Belaubung aber noch dichter werden, empfiehlt sich ein Einsprühen mit Sprühkleber und Aufstreuen von Flocken gleicher Farbe. Auf diese Art können beispielsweise auch andersfarbige Flocken zur Tönung aufgebracht werden. Die Gestaltung der Fruchtbüschel der Eberesche kann auf diese Weise erreicht werden. Auch die ersten Verfärbungen an den Bäumen, die den nahenden Herbst ankündigen, lassen sich auf diese Weise darstellen. Bei Obstbäumen oder Beerensträuchern, die ja wesentlich kleiner sind,

lassen sich Früchte mit entsprechend farbigen Schaumstoffflocken überstreuen oder auch mit einer spitzen Pinzette einzeln aufkleben. Dem Ideenreichtum des Modellbauers sind dabei keine Grenzen gesetzt. Tatsache ist, daß aufgewendete Zeit und Mühe durchaus lohnen und auf Ausstellungen vom Publikum dankbar anerkannt werden.



Eberesche



Robinie

Das „2.“ in Schulenberg/Harz - Nr.3 in Schwarzburg/Thüringer Wald

Dieter Koschmann, Beauftragter des Vorstandes des BSW für den Freizeitbereich „Historische Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte“

Die BSW-Veranstaltung, die es verdient, auch noch nach Monaten gewürdigt zu werden, heisst „2. Modellbauseminar“ des Freizeitbereichs „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte“.

Organisiert und fachlich ausgestaltet wurde das Seminar 1999 von Wolfgang Bahnert, Bezirksbeauftragter (neu: Beauftragter in der Region, BiR) „Modelleisenbahn“ des BV Halle (Saale) und Sprecher des Fachausschusses „Modelleisenbahn“ innerhalb des Freizeitbereichs. Er ist ein ausgewiesener Fachmann, der sich seit Beginn des Jahres 1949 der kleinen Welt auf Schienen verschrieben hat.

Im BSW-Objekt Schulenberg, Ort des „2.“, trafen sich im Herbst 1999 sieben Modellbahner aus Kultur- und Freizeitgruppen der Bezirke Erfurt, Essen, Halle (Saale), Hannover, München, Saarbrücken und Stuttgart.



Gruppenfoto der Teilnehmer des 2. Modellbauseminars

Mit Hingabe wurde gewerkelt. Auf dem Programm standen u.a.: Bau eines „Ommbu“, Gestaltung von Bäumen und Erläuterung von farblichen Unterschieden elektrischer Lokomotiven in Original und Modell der Baureihen E 11 der DR und E 10 der DB. Das alles eingebettet in einem lebhaften Erfahrungsaustausch. Lichtbilder ergänzten die Vorträge des Leipziger Modellbahnprofis.

Die Anzahl der Teilnehmer hätte höher sein können. Offenbar haben nicht alle Bezirksbeauftragten die rechtzeitige Bekanntgabe des Termins und die Einladungen des Herrn Bahnert für voll genommen.

Im Kreis der Modellbahner erstmalig ein Vertreter der Tschechischen Staatsbahn aus Prag (leider konnte unser Nachbarland keinen Modellbahnfreund nach Deutschland entsenden). Der Freizeitbereich hat mit dieser Veranstaltung auch einen kleinen Beitrag zum besseren Verstehen in Europa geleistet.

Das 3. Modellbauseminar findet in der Zeit vom 29. Juni bis 2. Juli 2000 im thüringischen Schwarzburg statt. Erneut werden Einladungen an Mitgliedsländer der FISAC verschickt. Eine steigende Teilnehmerzahl wäre für den Veranstalter der schönste Lohn.



Beim Bau eines „Ommbu“

Fotos: Bahnert

Wenn die Schwarzen erzählen... !

Immo Hoppe, Berlin

Von Holger Gießner, 48 Seiten, 37 Schwarz-Weiß-Bilder, 19,80 DM, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 1999, ISBN 3-932554-80-9

Es gibt ein bekanntes Sprichwort, das lautet: Mehr Schein als Sein.

Leider beschreibt das ziemlich genau den ersten Eindruck, den dieses relativ dünne Bändchen aus dem thüringischen Kleinverlag beim Leser hinterläßt.

Die fast luxuriös zu nennende Ausstattung besticht: Solider zellophanierter Einband, alle Seiten auf glänzendem festen Luxomagic-Papier, reich und schwarz-weiß bebildert. Beim ersten Durchblättern fällt angenehm auf, dass sich das Büchlein doch sehr von den broschiierten Sammlungen mit Texten garnierter bunter Bildchen von renommierten Hobby-Verlagen aus München oder Freiburg unterscheidet, die man für etwa das gleiche Geld in jeder Bahnhofsbuchhandlung stehen sieht.

Doch schaut der potentielle Käufer sich den Band etwas genauer und kritisch an, dann wird er einige Enttäuschungen erleben... Im Vorwort entschuldigt sich der Autor selbst bereits für einige ungewollte Unzulänglichkeiten. Geboten werden elf Episoden aus dem Dampflokführer- und -heizer-Alltag, und keine der erzählten Geschichten ist länger als drei Textseiten lang. Von den effektiv 41 Buchseiten werden 45 Prozent von zeitgenössischen (Amateur-)Schwarz-Weiß-Aufnahmen gefüllt, von denen viele sehr schön die Reichsbahn-Atmosphäre und die des Dienstes der Schwarzen einfangen. Allerdings hätte man sich einige der Fotos auch getrost schenken können, so das auf Seite 10 oben mit dem Titel „Nossener Personal auf ihrer Maschi-

ne“, denn Lokführer und Heizer drehen dem Betrachter den Rücken zu und die Grammatik ist falsch. Fehl am Platz in einem Buch, in dem Geschichten der „Schwarzen“ erzählt werden, sind die zweifelsohne dokumentarisch wertvollen Bilder des Diensttriebwagens des Verkehrsministers der DDR auf Seite 45. Warum sind auf dem Rücktitel zwei mäßige Farbaufnahmen platziert, wo doch der gelungene Ausschnitt, der für das Titelfoto Verwendung fand, zum Angucken (des Buches) animiert und sonst das gesamte Buch ausschließlich mit Schwarz-Weiß-Fotos illustriert ist?

Die Geschichten schildern authentisch Erlebtes in einer einfachen, aber abwechslungsreichen Sprache, die mit Genuß zu lesen ist. Man spürt zwischen den Zeilen die Begeisterung und den Stolz auf den Eisenbahnerberuf. Werte, die damals noch etwas galten. Keine der „kleinen Reportagen“ wirkt romantisierend oder gar verklärend. Im Gegenteil, die Texte geben ungeschönt die Wirklichkeit wieder, bringen sowohl den Nachgeborenen aus dem ICE-Zeitalter als auch den wissenden Älteren den Dienst auf dem Führerstand einer „richtigen“ Lokomotive überzeugend rüber.

Das ist es, was dem geneigten Leser, der nicht auf die Mark schauen muß, die Kaufentscheidung erleichtert. Ein paar Mark weniger für ein paar Textseiten mehr würde die Absatzchancen für weitere Bände der offensichtlich geplanten Reihe sicher erhöhen. Hilfreich, besonders für den nicht mit dem „Reibaaküff“ (Reichsbahnabkürzungsfimmel) vertrauten Nichtisenbahner, ist das Abkürzungsverzeichnis am Ende des Büchleins.

Eine Modelleisenbahn soll es werden Ratschläge nicht nur für Einsteiger

Dieter Koschmann, Berlin

Wolfgang Bahnert, Format A 5, 80 Seiten, 19,90 DM, Verlag M. Resch, ISBN 3-9805967-1-0, ISBN 3-928786-43-1

Ein anerkannter Fachmann hat ein neues Büchlein geschrieben: Wolfgang Bahnert, Sprecher des Fachausschusses "Modelleisenbahn" im Freizeitbereich „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte. Der Titel lädt Wissbegierige zum Lesen ein. Die Unterzeile wirbt um verschiedene Leserkreise.

Gewiss, auf dem kaum überschaubaren Buchmarkt tummeln sich Dutzende von Titeln – kann es da noch etwas Neues geben? Ja, denn Bahnert versucht, zuerst dem Einsteiger aus allen Altersgruppen das Verständnis für den Modellbau zu vermitteln, ohne Sprüche zu klopfen. Und immer wieder wird

vom Autor auf das Vorbild Natur verwiesen. Natürlich sind Kenntnisse in den Gebieten Holzbe- und -verarbeitung, Elektrotechnik und Bahnwissen für den Modellbau notwendig... Doch keine Angst, alles ist beherrschbar, wenn man nur will. Schritt für Schritt führt uns das Buch zum Erfolg. Es gelingt dem Autor, Scheu und Ängste des Anfängers zu vertreiben.

Besonders gefallen haben mir die Kapitel „Vorbereiten des Landschaftsbildes“, „Wege und Straßen“, „Brücken“, „Viadukte“, „Gleispläne“ und „Allgemeine Tipps“.

Alle Skizzen und Fotos sind aussagekräftig und tragen wesentlich zum Gelingen des Bändchens bei.

Das Buch von Wolfgang Bahnert ist zu empfehlen.

Neu erschienen

„212 007“

Historischer Vertreter einer bekannten Diesellok-Baureihe. 24-seitige Broschüre über die wieder im alten DB-Rot erstrahlende Starlok des Bw Hagen-Ecksey. Für 5,- DM erhältlich bei der BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Witten, Bergerstraße 35, 58452 Witten.

„Die historischen Fahrzeuge des DBMuseums Nürnberg im ehemaligen Bww Koblenz Lützel“

Die 40-seitige Broschüre wurde herausgegeben anlässlich des 10jährigen Bestehens der BSW-Kultur- und Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge in Koblenz.

Jedes Fahrzeug für sich betrachtet ist ein Kleinod früherer Fahrzeugtechnik, sei es die Ellok E 16 mit ihrem für deutsche Verhältnisse unüblichen Buchli-Antrieb oder die Salonwagen, in denen Bundespräsidenten, Politiker und sogar gekrönte Häupter gefahren sind. Aber auch Fahrzeuge, die in vergangenen Jahrzehnten die Last des Fernverkehrs und des Nahverkehrs getragen haben (Schnellzugwagen, Wechselstromtriebwagen), sind in diesem Heft beschrieben.

Die Broschüre ist erhältlich über die BSW-Kultur- und Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge Koblenz, Bahnhofplatz 2, 56068 Koblenz.

80 Jahre Deutsche Reichsbahn

Dieter G. Kurt, Berlin

Im April 1920 wurde die Deutsche Reichsbahn (DR) gebildet. Geregelt durch einen Staatsvertrag wurden die ehemaligen Länderbahnen dem Staat übergeben. Es handelte sich dabei um die Bahnverwaltungen: Preußen-Hessen, Sachsen, Württemberg, Baden, Bayern, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg.

Unterlagen von damals sprechen von einem Vermögenswert von etwa 25 Milliarden Goldmark. Die Belegschaft der DR wird mit einer Million Menschen angegeben. Im Reichsbahnkalendar 1927 heißt es u.a. (Zitat):

„Damit kam die Einheit des deutschen Eisenbahnwesens zustande, wie sie bereits in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts Friedrich LIST vorgeschwebt hatte.“

Das Netz der DR umfasste 53.648 Kilometer (Betriebslänge). Der Anteil der Privatbahnen betrug 4.300 Kilometer.

Von Anfang Oktober 1949 an existierte die „Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn“ in Offenbach am Main. Am 13. Dezember 1951 schließlich trat das Bundesbahngesetz in Kraft, gewissermaßen die offizielle „Geburtsurkunde“ der Deutschen Bundesbahn in der alten Bundesrepu-

blik. Die DDR veränderte den Namen Deutsche Reichsbahn nicht.

Stichwort Bahnreform. „Nach der Wiedervereinigung gab es in der Bundesrepublik zwei deutsche Bahnen... die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn. Beide Bahnen waren... in den bestehenden Strukturen nicht in der Lage, ihrer notwendigen Rolle im Verkehrsmarkt gerecht zu werden.“ (Matthias Wissmann, damaliger Bundesminister für Verkehr).

Am 1. Januar 1994 trat das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens in Kraft, und am 5. Januar wurde die Deutsche Bahn AG in das Handelsregister Berlin beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg unter 92 HRB 50.000 Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, eingetragen.

Nochmals sei der damalige Verkehrsminister Wissmann zitiert: „Die Bahnreform ist deshalb ein erster Teil eines modernen Verkehrswesens...“

Es reicht nicht aus, allein in den Kategorien von Geld, Gewinn und Produktionszahlen zu denken.“ Weiter führt Wissmann aus: „...endlich ist nun die Behörde Bahn ein modernes Dienstleistungsunternehmen, die DB AG geworden.“ (10. Januar 1994).



Firmenzeichen der Deutschen Reichsbahn an Personenwagen von 1924 bis 1937

DR

Logo der Deutschen Reichsbahn an Lokomotiven und Personenwagen von 1954 bis 1993



Logo der Deutschen Bundesbahn an Fahrzeugen von 1955 bis 1987



Logo der Deutschen Bahn AG ab 1994 (Rot auf weißem Grund)

Pioniere des Eisenbahnfortschritts (1): Julius Pintsch (6. Januar 1815 – 20. Januar 1884)

Dieter G. Buch, Berlin

„Pintsch, Pintsch – Julius Pintsch...?“
„Nein, keine Ahnung.“

Selbst exzellente Kenner und Freunde der Bahn wissen nichts oder kaum etwas über jenen Mann und dessen Söhne Richard, Oskar und Julius, die im wahrsten Sinne des Wortes Licht in die Eisenbahn brachten. Julius Pintsch, ein Sohn der Mark Brandenburg, gehörte zweifelsfrei zu den kreativsten Männern seiner Zeit.

Die Gastechnik insgesamt, deren stetige Vervollkommnung und die dazu notwendigen Brenner waren sein Metier und Lebenswerk.

1868 beauftragte die Königliche Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Firma Pintsch, eine „gute Gasbeleuchtung“ für Eisenbahnwagen zu entwickeln. Jeder Wagen sollte separat beleuchtbar sein und „bahnfest“ mögen die Lampen sein, so lauteten kurz und knapp die Vorgaben der leitenden Bahnbeamten.

Als Beleuchtungsmaterial verwandte Pintsch das sogenannte Fettgas (das bei der Destillation von Petroleum, Paraffin, Teer und Braunkohle entsteht), das sich im zusammengepressten Zustand (gegenüber Steinkohlengas) als wirksameres Gas für die Beleuchtung von Eisenbahnwagen herausstellte. Richard Pintsch konstruierte einen Regulator, der einen der Hauptteile der Wagenbeleuchtung bildete.

Über Monate hinweg liefen die Nachtfahrversuche in extra bereitgestellten Reisezugwagen, die auf der Route Berlin – Breslau – Berlin verkehrten.

Das Unternehmen Pintsch hatte Erfolg. Die von der Familie entworfenen Beleuchtungsanlagen erfüllten alle von der Eisenbahndirektion und der Staatlichen Bahnaufsicht gestellten Anforderungen. Innerhalb kurzer Zeit wurden

190 Gasanstalten für die Zugbeleuchtung gebaut. Im Jahre 1911 verfügten 211.000 Reisezugwagen in Deutschland über von der Firma Pintsch gebaute Gaslampen.



Kaiser Wilhelm I. verlieh Julius Pintsch 1878 den Titel „Königlich Preussischer Kommerzienrat“, sein Sohn Richard wurde neun Jahre später mit diesem Titel geehrt. Gas-Beleuchtungsanlagen aus der Pintsch-Produktion fanden auch für die Markierung der Fahrwasser Verwendung, u.a. im Nord-Ostsee-Kanal und im Suez-Kanal.

Die Betriebe des Unternehmens Pintsch waren wegweisend, was die hygienischen und sanitären Einrichtungen betraf.

Die Pintschs, wahre „Lichtgestalten“ in Zeiten technischen Aufbruchs – Pioniere des Eisenbahn-Fortschritts, verdienen, auch im ICE-Zeitalter, ehrendes Gedenken.

Mai 1990: „Arenshausen – Eichenberg“ und „Thomaner begrüßen den IC 155“

An zwei verkehrspolitische Ereignisse von Rang soll hier erinnert werden. Fahrplanwechsel im Mai 1990. Die Orte der Geschehnisse: Der Lückenschluss Arenshausen – Eichenberg und Leipzig Hauptbahnhof.

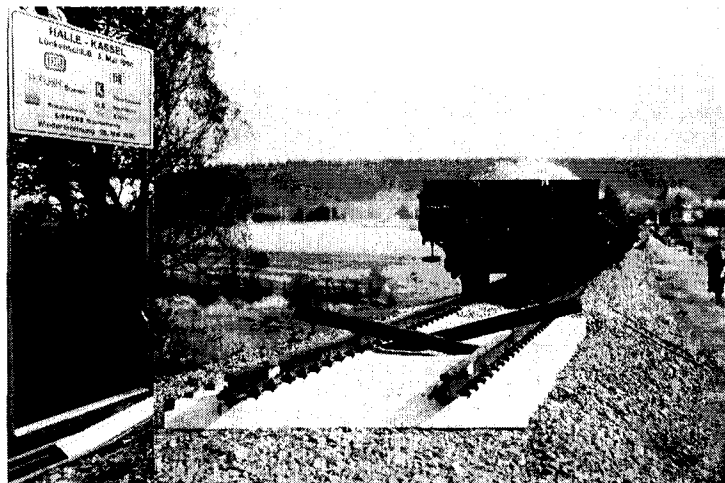
Die Führungskräfte beider deutscher Staatsbahnen verständigten sich rechtzeitig dahingehend, für den offiziellen Lückenschluss den Fahrplanwechsel am 26. Mai 1990 auf dem Streckenabschnitt Arenshausen – Ei-

chenberg vorzusehen. Und ferner: Den ersten InterCity in die DDR von Frankfurt(Main) kommend, in der ostdeutschen Messestadt Leipzig feierlich zu begrüßen sowie die Namensgebung des Zuges zu vollziehen.

Es fehlt hier der Platz, um die zwei historischen Tage deutscher Verkehrspolitik in allen Einzelheiten zu schildern. Lassen wir deshalb Fotos und Dokumente sprechen.



Volksfeststimmung in der Gemeinde Arenshausen und das erste Bahnhofsfest im Jahre 1990. Am 9. Juli 1867 rollte erstmalig ein Zug aus Halle (Saale) in den Bahnhof Arenshausen ein. 1945 folgte die Unterbrechung der Strecke Halle (Saale) – Kassel, die 45 Jahre andauern sollte. Im Dreiländereck Thüringen, Hessen und Niedersachsen spielte die Eisenbahn fortan keine dominierende Rolle mehr.



Die Schienenverbindung wächst. Am 6. Januar 1990 wurden die ersten Vermessungsarbeiten an der Trasse durch einen Vermessungstrupp der Deutschen Reichsbahn aufgenommen.



Am 26. Mai 1990 im Bahnhof Arenshausen. 10.40 Uhr Ankunft des VT 628 der Deutschen Bundesbahn in Eichenberg. Bereits um 8.30 Uhr traf D 21599, gebildet aus dem historischen Traditionszug „Zwickau“ der Deutschen Reichsbahn in Arenshausen ein. Zuglokomotive ist die 01 1531 aus dem Bw Erfurt. Diese Zugkomposition sollte auch künftig betriebsfähig erhalten bleiben – er ist der symbolische Zug der Deutschen Einheit!

„Es ist der gemeinsame Wille der beiden deutschen Verkehrsminister, das Schienennetz so auszubauen, dass die Eisenbahn

- ihren Beitrag zur dauerhaften Überwindung der Spaltung leisten,
- die ihr zukommende wichtige Funktion im Gesamtverkehrssystem erfüllen,
- im wechselnden deutsch-deutschen Verkehrsmarkt schon in der Aufbauphase ihre Chancen wahren kann...



Im Kulturhaus der Gemeinde Arenshausen fand eine festliche Veranstaltung statt. Kulturell umrahmt wurde sie u.a. von der Blaskapelle Arenshausen, dem Blasorchester des BSW, BV Hannover, und dem Eisenbahnerensemble der DR „Friedrich List“. DDR-Verkehrsminister Gibtner (rechts) und der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Knittel stellen sich den zahlreichen Journalisten. Auszüge aus der Rede siehe Kastentext.



Der 27. Mai 1990: IC 155 ist in Leipzig Hbf pünktlich um 11.59 Uhr, Gleis 8, aus Frankfurt (Main) kommend, eingefahren. Tausende Leipziger und Gäste der Messestadt begrüßen den Zug und erleben die Namensgebung, die von 12.00 bis 12.20 stattfindet. Unter der Leitung von Thomas Kantor Prof. Rotzsch singen 40 Thomaner. Von nun an tragen die InterCities IC 155/154 den Namen „Johann Sebastian Bach“. Um 15.46 Uhr verlässt der IC 154 Leipzig Hbf.

Text-dk., Fotos: -dk.

Wappen und Namen auf Schienenfahrzeugen

Manfred van Kampen, *Beauftragter in der Region Essen*
Karl-Heinz Kirchhoff, *Leiter des Arbeitskreises Heraldik für die Gruppen Familien- und Wappenkunde*

Mit Schreiben des BSW-Bezirksvorstandes Berlin vom 18. Juni 1998 - BSW 110 - an den ehemaligen Vorsitzenden des Hauptvorstandes des BSW, Herrn Dr. Sattler, in Frankfurt zum Thema „Eurailspeed '98“ wurde auf den 3. Weltkongress über Hochgeschwindigkeit im ICC in Berlin vom 28. bis 30. Oktober 1998 hingewiesen und die parallel laufende Präsentation von Hochgeschwindigkeitszügen verschiedener Bahnen aufgezeigt. Zur Rahmengestaltung sollte auch die Stiftung BSW mit ihren Freizeitgruppen ein unterstützendes Programm gestalten.

Hierzu hatte Herr Dr. Sattler den damaligen Hauptbeauftragten der „Gruppen Familien- und Wappenkunde“ (GFW / BSW) Herrn E. Löflund gebeten, eine Ausstellung von Wappen auf Schienenfahrzeugen vorzubereiten und in Berlin zu präsentieren.

Nach Rücksprache mit dem Leiter des Arbeitskreises Heraldik (Wappenkunde) der GFW / BSW, Herrn K.-H. Kirchhoff, konnte zu diesem Zeitpunkt dem Wunsche des HV BSW nicht entsprochen werden, denn es war keine Aufstellung oder Sammlung von Schienenfahrzeugen mit Wappen vorhanden. Auch eine Anfrage durch Herrn Kirchhoff beim Bezirksbeauftragten des Freizeitbereichs Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte, Herrn Manfred van Kampen, ob es denn bei der DB AG Fahrzeuge mit Namen oder Wappen gäbe, über die man berichten könne, konnte zwar positiv beant-

wortet werden, Einzelheiten jedoch mussten erst erarbeitet werden.

Die „Eisenbahnfreunde Witten im BSW“ fingen daraufhin an, die besonders im süddeutschen Raum übliche Art der Werbung für Gemeinden und Kreise durch das Plazieren von Wappen oder Logos an Fahrzeugen - besonders denen des Regionalverkehrs - aufzulisten, wobei das Hauptaugenmerk auf die Triebfahrzeuge gerichtet war.

Das erste Ergebnis dieser über 18 Monate dauernden Forschungstätigkeit wird nun hier präsentiert, wobei diese Aufstellung noch keineswegs vollständig ist. Es ist aber jedermann aufgefordert, der ein Fahrzeug mit einem Wappen, Logo oder einer Namensbezeichnung in seiner Heimat umherfahren sieht, uns dieses zu melden, damit die Sammlung vollständig wird. Schön wäre es, wenn das auch mit einem Foto dokumentiert würde, wobei möglichst das Wappen und die Tzf-Nummer zu erkennen sein sollten (*siehe Foto von H. Büttner, München, mit 628 578-7 [Landkreis Dachau] und (628 626-4) [Stadt Burghausen]*).

Festzustellen ist, dass in den Räumen Frankfurt, Stuttgart und Nürnberg, wobei die DB Regio AG im Regionalbereich Nordbayern (Sitz Nürnberg) zu führen scheint, die meisten Fahrzeuge mit Wappen unterwegs sind. Ferner sind auch die Privatbahnen Süd- und z. T. auch Westdeutschlands zu beachten. Eine Ausnahme scheinen die schweren Eisenbahnkrane zu sein, denn diese tragen in ganz (West-) Deutschland z. T. große

Landes- oder Stadtwappen ihrer Heimatungsregionen bzw. -orte. Selbstverständlich ist nicht auszuschließen, dass bei Untersuchungen und Neulackierungen das Wappen verschwindet oder geändert wird. Daher ist es wichtig, auch das Datum der Sichtung (Monat und Jahr) festzuhalten!

Für die Zukunft ist geplant, über jedes „bewapnete“ Fahrzeug einen Erfassungsbogen „Wappen auf Schienenfahrzeugen“ anzulegen, in dem enthalten sein wird:

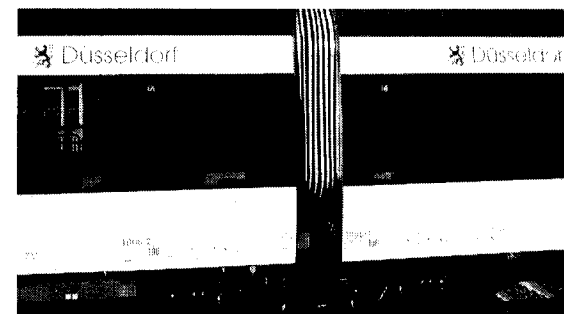
- allgemeine Angaben
- ein Foto des Fahrzeuges mit Wappen als Gesamtaufnahme
- nähere Beschreibung des Fotos (Ort, Zeitpunkt, Autor)
- das Foto des Logos, Namens oder Wappens als Nahaufnahme
- eine Beschreibung (Blasonierung) und Deutung des betreffenden Wappens
- eine kurze technische Beschreibung des Fahrzeuges
- der Einsatz des Fahrzeuges

Über den endgültigen Entwurf dieses Bogens werden wir zu gegebener Zeit berichten. Ferner ist geplant,

diesen mit einer kleinen Ausstellung der Öffentlichkeit an irgendeinem Ort (z. B. Berlin) vorzustellen. Die Autoren sind an Anregungen interessiert und bitten bei der Einsendung von Fotos um die entsprechenden Angaben (Aufnahme-Ort und Zeitpunkt, Art der Anbringung und Stelle des Wappens am Fahrzeug).

Ferner können diese Beobachtungen auf das deutschsprachige Ausland (Österreich, Schweiz) ausgedehnt werden, wo die Fahrzeuge z. T. mit sehr schönen und aufwendigen Wappen verziert werden. Desgleichen sind Wappenlokomotiven in Frankreich zu beobachten, deren Beobachtung demnächst aufgenommen werden wird. Wir werden in einer späteren Ausgabe darüber berichten.

Wir hoffen, mit diesem kleinen Beitrag, der sicher nach einer gewissen Zeit noch einmal mit Ergänzungen erscheinen wird, sowohl den Wappenkundlern als auch den Eisenbahnfreunden bestimmte Anregungen (z. B. das Erfassen von „Reklameloks“ [hier 101 001, 101 145, 120 119, 152 001 u. a.], auch in der Schweiz [!]) für ihr Tätigkeitsfeld in der Freizeit gegeben zu haben.



Tw 1006 (Düsseldorf) der RegioBahn, Mettmann, in Nordrhein-Westfalen im Herbst 1999

Foto: W. Risse, Essen

Fahrzeugliste

<u>Nummer od. Reihe</u>	<u>Datum</u>	<u>Namen oder Wappen</u>	<u>Farbe, Anbringungsstelle</u>
52 7409	10.99	W, A: Stadt Würzburg	Wappen an den Windleitblechen ¹
78 618 ²	10.99	W, ? Marktgemeinde Bischofshofen	Wappen am Führerhaus F(HB)
120 001-120 002-1		W, A: Nürnberg W, A: Fürth	Seitenwand, zeitw auch 752 xxx-w v, --> auch 752 002
127 001-6		W, A: von Siemens ³	Unter Führerstandsseitenfenster „Euro-Sprinter“
145 018-8	10.99	W, A: Rheinland-Pfalz	Unter Führerstandsseitenfenster ⁴ D
145 019-6	09.99	W, A: Rheinland-Pfalz	Unter Führerstandsseitenfenster D
181 211-4	1972	N, Sa: „Lorraine“	Seitenwand neben der Tür ⁵
181 212-2	1972	N, Sa: „Luxembourg“	w v
181 213-0	1972	N, Sa: „Saar“	w v
181 214-8	?	N, Sa: „Mosel“	w v
240 001- ⁶ 240 002- 240 003-4		W, A: Kiel W, A: Westerland W, A: Lübeck	Rechts unter Fstfenster Rechts unter Fstfenster Rechts unter Fstfenster D, F
410 001-2	06.89 ⁷	Kf, Lf: Nordrhein-Westfalen Sowjetunion (UdSSR)	Unterhalb der Führerstands-fenster
420 238-8	10.99	W, A: Wollstadt	Unter Führerstandstürfenster
420 337-8	09.99	W, A: Untertürkheim	Unter Führerstandstürf. D(FS)
420 385-7	11.99	W, A: Bietigheim-Bissingen	Unter Führerstandstürfenster
420 438-4	11.99	W, A: Stadt Schorndorf	Unter Führerstandstürfenster
420 xxx-?		W, A: Leonberg	Vorn unter Führerstandsf.
420 xxx-?	10.99	W, A: Plochingen	z. Zt. (10.10.99) in Düsseldorf
ET 25 015 a/b		W, G: Weil am Rhein	Triebköpfe, rechte Seitenwand unterhalb der Stromabnehmer, Museumsfz D
445 001-1		W, A: Sachsen ⁸	Doppelstock-Tw, neutrot, F(HB)
472 001-7		N, A: „Alster“	Modell im VM Nürnberg

¹ Betriebsfähige Museumslokomotive (ex ÖBB / WLF 16862/43; Eigentümer Stadt Würzburg, Besitzer DGE, Gruppe Würzburg)

² Lok der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG), geliefert an DRB (-> ÖBB)

³ Familienwappen mit Inschrift „Werner von Siemens“

⁴ Auffallend große Landeswappen an jeder Führerstandsseite (4 Stück)

⁵ grün/beige: Schild mit erhabenen Buchstaben

rot: Name nur noch aufgemalt (?)

⁶ MaK DE 1024 während ihrer DB-Zeit (1990 - 1996)

⁷ Der ICE-Experimental trug diese Flaggen nur während der Sonderzugfahrt anlässlich des Besuchs des sowjetischen Partei- und Staatschefs M. Gorbatschow am 15. Juni 1989

⁸ Wappen mit „meridian“-Schriftzug

610 004-4 / 504-610 005-1 /		L, A: Stadt Hof ⁹ W, A: Herzog-Stadt Sulzbach Rosenberg	grün/beige, F(HB) grün/beige, D(MvK), F(HB)
610 006-9 /		W, A: Markt Neuhaus a. d. Pegnitz	neutrot, F(HB)
610 010-1 / 510-10.99		W, A: Stadt Hersbruck	neutrot, D(FS)
610 011-9 / 511		--, A: Bayreuth 800 Jahre - 1194-1994 ¹⁰	grün/beige, F(HB)
610 017-x / 517-5 10.99		P, A: Furth im Wald ¹¹	neutrot, D(MvK), F(HB)
612 506-6	03.99	W, A: Stuttgarter Rößle ¹²	altrot, Museumstw, Pk
612 507-4	03.99	W, A: Stuttgarter Rößle	altrot, Museumstw
614 017- / 018-0		W, A: Stadt Langenzenn	grün/beige, D
614 040- /		W, A: Gemeinde Berg	?
628 336-6 ^{13, 14}		W, A: Rheinland-Pfalz / Traben-Trarbach	g/b, Band unter Fenst D
628 401-2		W, A: Stadt Hof	rot, unter Fstseitenfenster
628 402-0		W, A: Stadt Münchenberg ¹⁵	grün/beige
628 403-0		--, A: Bayreuth	rot
628 404-6		W, A: Rehau	rot
628 410-0		W, A: Stadt Kulmbach	grün/beige
628 411-1		W, A: Kulmbacher Land	rot, D
628 412-9		W, A: Bad Selbitz	grün/beige
628 413-7		W, A: SELB	grün/beige, D
628 415-2		W, A: BINDLACH	grün/beige, D
628 416-0		W, A: Furth // Wald ¹⁶	grün/beige, F(HB)
628 420-2		L, A: D D M ¹⁷	grün/beige, F(HB)
628 423-6		W, A: Stadt Cham	grün/beige, D
628 426-9		W, A: Stadt Creußen	grün/beige
628 434-3	11.99	W, A: Kreisstadt Korbach	grün/beige
628 489-7		W, A: Rheinland-Pfalz ¹⁸	grün/beige, F(MvK)
628 561-3		W, A: Landkreis Dachau	neutrot
628 570-1		W, A: Stadt Mühldorf A. Inn	grün/beige
628 572-0		W, A: Stadt Waldkreiburg	grün/beige, F(HB)
628 576-0		W, A: Stadt Mühldorf A. Inn	?
628 577-0		W, A: Landkreis Straubing/Bogen	?
628 578-7		W, A: Landkreis Dachau	grün/beige, D, F(HB)
628 579-2		W, A: Landkreis Dachau	grün/beige, F(HB)
628 626-4		W, A: Stadt Burghausen	grün/beige, (F(HB))
628 627-2		W, A: Stadt Altötting	
628 628-0		W, A: Stadt Mühldorf A. Inn	grün/beige, F(HB)
628 629-8		W, A: Prien a. Chiemsee	neutrot, unter Fstseitenf, F(HB)
628 691-8	11.99	W, A: Landkreis Waldeck-Frankenberg	grün/beige

⁹ Kein Wappen, sondern dreifarbiges Logo

¹⁰ Kein Wappen, sondern Schriftzug

¹¹ Plakat mit Drachen ohne Wappen

¹² Stadtwappen von Stuttgart (gelber Grund, schwarzes Pferd [ähnlich gestaltet wie in Westfalen])

¹³ Das Gleiche gilt für alle entsprechenden Steuerwagen der BR 928

¹⁴ Zur „Eröffnung der „Moselwein-Bahn“ (Strecke Bullay - Traben-Trarbach) im April 1992 (Bw Limburg);

dieser Triebwagen wurde nur kurze Zeit später nach Kempten (zunächst nur der 928!) umstationiert

¹⁵ Auffällig großes Wappen

¹⁶ Großes Wappen oder Logo (incl Wappen) mit dem Drachenstich

¹⁷ Logo „DEUTSCHES DAMPFLOKOMOTIV MUSEUM“ in 95339 Neuenmarkt / Oberfranken mit Bild der Lok 10 001 (Kr 3351/56)

¹⁸ Sehr kleines helvioletttes Landeswappen

628 692-6	11.99	W, A: Kreisstadt Korbach	grün/beige
628 xxx-?		W, A: Aschau i. Chiemgau	neurot, <i>F(HB)</i>
670 001-7	10.99	W, A: Thüringen	neurot <i>F(HB)</i>
670 002-5		W, A: Rheinland-Pfalz¹⁹	damals (1997) weißer Anstr.
670 003-	10.99	W, A: Thüringen	neurot <i>F(HB)</i>
752 002-6		W, A: Fürth (Kleeblatt)	--> auch 120 002
VT 104 x (BOB²⁰ - DEG)		W, A: Bayrischzell	weiß / blau, <i>F</i>
VT 110.2²¹ (BOB - DEG)		W, A: Holzkirchen	weiß / blau, <i>F</i>
VT 111.2 (BOB - DEG)		W, A: Tegernsee	weiß / blau, Wappen nur li. <i>D</i>
VT 113 x (BOB - DEG)		W, A: Lenggries	weiß / blau, <i>F</i>
(VT) 508 101-3 (HLB²²)	11.99	W, A: Stadt Bad Wildungen	silbergr. mit rotem Mittelstück
(VT) 512 (OSB²³ - [SWEG])		W, A: Stadt Oppenau	hellgrau, <i>D(FS)</i> (10.99)
(VT) 514 (OSB - [SWEG])		W, A: Bad Peterstal-Griesbach	hellgrau, <i>D(FS)</i> (10.99)
(VT) 1001-1/2 (Regiobahn²⁴)		W, A: Stadt Mettmann	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99) ²⁵
(VT) 1002-1/2 (RB)		W, A: Stadt Kaarst	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99)
(VT) 1003-1/2 (RB)		W, A: Stadt Wuppertal (steht noch nicht genau fest)	rot/weiß
(VT) 1004-1/2 (RB)		W, A: Stadt Neuss	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99)
(VT) 1005-1/2 (RB)		W, A: Kreis Neuss	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99)
(VT) 1006-1/2 (RB)		W, A: Düsseldorf	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99)
(VT) 1007-1/2 (RB)		W, A: Stadt Erkrath	rot/weiß, <i>F(WR)</i> (10.99)
(VT) 1008-1/2 (RB)		W, A: Neandertal (steht noch nicht genau fest)	rot/weiß
VT 12 (RBG/Waldbahn²⁶)		W, A: Gotteszell	Wappen oben seitl am Fst.
VT 20 (RBG)	11.99	W, A: Deggendorf	Wappen oben seitl am Fst, <i>D(MvK)</i>
VT 23 (RBG)	11.99	W, A: Gotteszell	Wappen oben seitl am Fst, <i>D(MvK)</i>
VT 31 (RBG/Vogtlandb²⁷)		W, A: Sachsen	Wappen zw d ersten Fenstern, <i>Pk</i>
VT 410 (WEG²⁸) o3.93		W, A: 6 verschiedene (?) Wappen ²⁹	hellgrau/blau
VT 45 (ZAB³⁰)		W, A: Landkreis Tuttlingen	dunkelblau

¹⁹ Während der Stationierung im Bw Trier (1996/97) zum Einsatz auf der Strecke Bullay - Traben-Trarbach

²⁰ Triebwagen der „Bayrischen OberlandBahn“ (BOB)

²¹ Führerstand „1“ mit einem (Richtung Tegernsee), „2“ mit zwei Auspuffrohr[en] (Richtung München Hbf) auf dem Dach

²² Triebwagen der „Hessischen LandesBahn“ (HLB)

²³ Triebwagen der „Ortenau-S-Bahn“ (OSB / SWEG)

²⁴ Triebwagen der „RegioBahn“, Mettmann (RB)

²⁵ Wappen und Stadtname über dem Fensterband

²⁶ Triebwagen der „Regentalbahn“, Viechtach (RBG), Abt. **Waldbahn** (Plattling - Bayrisch Eisenstein)

²⁷ Triebwagen der „Vogtlandbahn“, ?, (RBG), Abt. Reichenbach - Zwickau

²⁸ Triebwagen der „Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft“ (WEG)

²⁹ 6 mittelgroße Wappen unterhalb des Fensterbandes

³⁰ Triebwagen der „Zollern-Alb-Bahn“ (ZAB)

K³¹ 2 2 6 (DB - 15 t - Diesel)	W, A: Hamburg³²	Wappen a- d. Seiten <i>F(WR)</i>
K Essen 6652 (DB - 25 t - Dampf)	W, A: Westfalen³³	Wappen a. d. Seiten <i>F(WR)</i>
K Kassel 6653 (DB - 40 t - Diesel)	W, A: Kassel	Wappen a. d. Seiten <i>F(WR)</i>
K 40 004-5 (DB - 45 t - Diesel)	W, A: Hannover	Wappen a. d. Seiten (GREIF) <i>F</i>
K 974 0 002-9 (DB - 45 t - Diesel)	W, A: Westfalen	Wappen a. d. Seiten ³⁴ <i>F(WR)</i>
K 979 0 006-8 (DB - 150 t - Diesel)	W, A: Dortmund	Wappen an d. Seiten Goliath) <i>F</i>
K 979 0 008-4 (DB - 75 t - Diesel)	W, A: Heilbronn	Wappen an den Seiten <i>F(WR)</i>
K 979 0 012-6 (DB - 150 t - Diesel)	W, A: Hannover³⁵	Wappen an den Seiten <i>F(WR)</i>
K 979 0 018-3 (DB - 45 t - Diesel)	W, A: Würzburg³⁶	Wappen an den Seiten <i>F(WR)</i>
K 979 0 028-2 (DB - 45 t - Diesel)	W, A: Kornwestheim	Wappen an den Seiten <i>F(WR)</i>
Rw 51 80 09-40 110-1 P³⁷ 10.99	W, A: Hansestadt Lübeck	blau, Wappen an der Seite ³⁸
		Alle vom Bundesland Niedersachsen finanzierten Doppelstockwagen in grüner Farbe der DB Regio AG tragen an einem Ende das Niedersachsen-LOGO
		Alle vom Bundesland Nordrhein-Westfalen finanzierten Doppelstockwagen der DB-Regio AG tragen an einem Ende das NRW-Wappen
		Alle vom Bundesland Hessen finanzierten Doppelstockwagen DB-Regio AG tragen an einem Ende das hessische LandesWappen mit einem Text
Tw 1007 (DVB³⁹) 11.99	W, A: Duisburg	Wappen über Nr vorn und hinten
Tw 322 (BSM⁴⁰) 11.99	W, A: Stadtwerke Oberhausen	Wappen in d Mitte der

³¹ Kranwagen unterschiedlicher Bauart ohne eigenen Antrieb

³² Rotes Hamburger Wappen im schwarzen Anker

³³ Springendes Westfalenroß mit hängendem Schweif (ähnlich dem niedersächsischen Roß)

³⁴ Über dem richtigen Westfalenwappen (→ Note 21) ein blaues undefinierbares Zeichen

³⁵ Wappen zwischen zwei stehenden Löwen als Schildhalter

³⁶ Als zweites Wappen am gleichen Fahrzeug auf schwarzem Grund

³⁷ Privater Reisezugwagen Bauart „Bdm.055“

³⁸ Großes Lübecker Stadtwappen in Höhe der Fensterreihe

³⁹ Stadtbahntriebwagen der „Duisburger VerkehrsBetriebe“ (DVB)

⁴⁰ Zachsiger Tw der „Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr“ (BSM) ex Oberhausen 233

			Seitenwand
Tw 601 (HAVAG ⁴¹) 1999	?	Halle	Wappen vorn zwischen Lampen
Tw 612 (HAVAG) 5.98	?	Halle	Wappen vorn zwischen Lampen
Tw 203 (PSB ⁴²) 1992	?	Plauen	2 Wappen an jeder Seite
Tw 7459 (SWB ⁴³) 10.99	?	Essen	Wappen dunkel- auf hellgrün
Tw 8451 (SWB) 10.99	?	Athen	Wappen dunkel- auf hellgrün
Bw 3408 ⁴⁴ (SW/M) 05.99	W. A.	Edinburgh	Am Wagenende F

Alle Tw, Bw und Arbeitswagen der **SW/M** tragen das Münchner Stadtwappen rechts und links („Münchner Kindl“).

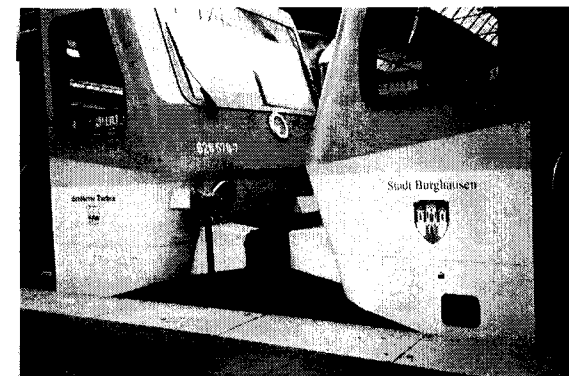
Schweiz (CH)

SBB ⁴⁵ HGe 4/4	1991	G. W. Meiningen	
	1992	G. W. Giswil	
Ae 6/6	11401	G. W. Ticino	Alle SBB-Loks tragen vorn und hinten unter den Fenstern das Wappen „Schweizer Kreuz“
	11425	G. W. Genève	
	11426	G. W. Stadt Zürich	
	11450	G. W. Ville de Genève	
RBD 4/4	2100	G. W. Altstätten SG	
	2101	G. W. Münsingen	
	2102	G. W. Sempach-Neuenkirch	
	2103	G. W. Frenkendorf-Füllinsdorf	
Re 4/4 ^I	11239	G. W. Porrentruy	
Re 4/4 ^{IV}	10101	G. W. Vallée de Joux	
	10102	G. W. Ostermündingen	
	10103	G. W. Luino	
	10104	G. W. Walenstadt	
Re 6/6	11601	G. W. Wolhusen	
	11620	G. W. Wangen bei Olten	
	11625	G. W. Oensingen	
	11629	G. W. Interlaken	
	11669	G. W. Hägendorf	
	11689	G. W. Gerra-Gambarogno	

RhB ⁴⁶ Ge 4/4 ^{III}	641	A. W. Meerfeld	Lok mit „Coop“-Reklame
(11.99)	648	A. W. Susch	Lok „Vereina“ (10.1999)

Legende:

Namen kursiv	Wappen ohne Beschriftung (Stadtname o.ä.)
A →	Abziehbild
Bw →	Beiwagen (Straßenbahn)
D →	Die vorhanden (Fotograph in Klammern)
F →	Foto vorhanden (Fotograph in Klammern)
FS	Frank Sender, Stuttgart
HB	Horst Büttner, München
MvK	Manfred van Kampen, Witten
WR	Weking Risse, Essen
G →	Gußteil
K →	EisenbahnKranwagen mit unterschiedlichem Antrieb, meistens ohne eigene Fortbewegungsmöglichkeit
Kf →	Klebefolie
L →	Logo
W →	Wappen
Lf →	Länderflagge
N →	Name
P →	Plakatähnliches Gebilde
Pk →	Postkarte im Handel
Rw →	Reisezugwagen
Sa →	Schild mit aufgesetzten Buchstaben
Tw →	Triebwagen (Straßenbahn)
VT →	Verbrennungstriebwagen



628 578-7 (Landkreis Dachau) und 628 624-7 (Stadt Burghausen) Anfang 1999 in München Hbf
Foto: H. Büttner, München

⁴⁶ Rätische Bahn (RhB)

⁴¹ MGT6D der „Halleische Verkehrs-Aktiengesellschaft“ (HAVAG)

⁴² CKD-Wagen „Plauener Straßenbahn“ (PSB), Wappen mit seitlichen Flügeln

⁴³ Überlandtriebwagen der „Stadtwerke Bonn“ (SWB)

⁴⁴ Beiwagen Bauart „m 4.65“ der Stadtwerke München, Wappen „Edinburgh“ zusätzlich zum Wappen der Stadt

„München“ (Münchner Kindl)

⁴⁵ Schweizer BundesBahnen (SBB - CFF - FFS)

Anschriften der Beauftragten in der Region (BiR) Freizeitbereich Historische Bahn/Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte

Beauftragter	Anschrift	Telefon	
<u>Region Nordost</u>			
Berlin	Jürgen Hirsch	Mellenseestraße 49 10319 Berlin	030/5122719
Hamburg	Gert-Eberhardt Thälau	Steinrader Damm 40 23556 Lübeck	0451/8993029
Schwerin	Ronald Xanke	Nedderfeld 164 19063 Schwerin/Meckl.	0385/2000466
Schriftleiter Bahn&Modell	Hans-Joachim Kirsche	Rosenfelder Ring 90 10315 Berlin	030/5252445 auch Fax
<u>Region Nordwest</u>			
Halle/S.	Wolfgang Bahnert BiR für MEB	Berkaer Weg 3 04207 Leipzig	0341/4210104
	Günter Baum BiR für Hist.Fz.	Berliner Straße 232 06116 Halle/Saale	0345/5603545
Hannover	Bernhard Waterholter	Fuldaer Wende 5 30419 Hannover	0511/751405
<u>Region Mitte</u>			
Dresden	Claus Burghardt	Haenel-Claus-Str. 25 01039 Dresden	0177/4615100 (Handy)
	Heilfried Richter BiR für MEB	Kohlbergstraße 34 01796 Pirna	03501/441372
Erfurt	Otto Hanusch	Wachsenburgweg 101 99094 Erfurt	0361/2254905
Frankfurt/M.	Günter Staudt BiR für MEB	Alsbachstraße 26 35745 Herborn	02772/42494
	Helmut Schmidt BiR für Hist.Fz./ EG	Friedenstraße 24 34497 Korbach	05631/66295
<u>Region West</u>			
Essen	Manfred van Kampen	Röhrchenstraße 17 58452 Witten	02302/85812
Köln	Wolfgang Ihrlich	Alte Kemmenauer Str. 42 56130 Bad Ems	02603/70253

Region Südwest

Karlsruhe	Wolfgang Wiegand	Basler Landstr. 19b 79115 Freiburg/Br.	0761/4702915
Saarbrücken	Jürgen Gründel	Bussardstr. 21 54329 Konz	06501/5863
Stuttgart	Dieter Stuhler	Kelterstraße 51 73733 Esslingen	0711/3708595

Region Süd

München	Horst Göbel	Leichtleweg 6 87435 Kempten	0831/28443 auch Fax
Nürnberg	Norbert Heidrich	Bahnhofplatz 2 96114 Hirschaid	09543/7562

Anschriften der BSW-Freizeitgruppen

In dieser Ausgabe setzt die Redaktion die Veröffentlichung der Anschriften aller BSW-Kultur- und Freizeitgruppen des Bereichs Historische Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte mit den Regionen **Mitte**, **West**, **Süd** und **Südwest** fort. In der Ausgabe 4 – Oktober 2000 werden dann inzwischen eingetretene Veränderungen folgen.

Region Mitte

Bezirk Dresden

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Traditionsbahn Radebeul	Claus Burghardt, Haenel-Claß-Str. 25 01309 Dresden	
Sächsisches Eisenbahnmuseum	Torsten Friedrich, R.-Wagner-Str. 12 09119 Chemnitz	0371/3899996 0177/7503648
Museumsdampflok 86001 im VSE	Dietrich Flath, Dorfstr. 17 c 09481 Oberscheibe	0172/3721238
IG DampfloK Nossen	Reinhard Müller, Meißener Str. 4 01665 Garsebach	03521/453034
Eisenbahntradition Zwickau	Bernd Wächtler, Kurt-Eisner-Str. 21a 08058 Zwickau	0375/3909630
Lugauer Eisenbahnfreunde	Silvio Köstner, Hofer Str. 91 09224 Mittelbach	0371/8206216
Historische Lokomotiven Löbau Im OSE	Uwe Jachmann, Zittauer Str. 25 02747Großhennersdorf	035873/42713
Freunde der Eisenbahn	Gottfried Fuchs, Glück-Auf-Ring 2 09636 Langenau	037322/41858
Traditionsdampflok 58 3047-6	Hermann Fischer, Grünfelder Str. 15 08396 Waldenburg	037608/23834

IG Dampfloz 86 049	H.-Thomas Reichelt, Bahnhofstr. 22 09526 Olbernhau	0172/7035564
IG „Bw Dresden Alt“	Jörg Heyde, Brabschützer Str. 8 01157 Dresden	0351/4539711
Parkeisenbahn Chemnitz	Mathias Mai, Küchwaldring 24 09113 Chemnitz	0172/3712806
IG Weißeritztalbahn	Ralf Kempe, Waldblick 32 01705 Freital	0351/6412701
Vogtländische Eisenbahnfreunde Adorf	Enrico Leistner, Rentzschmühle 90 07985 Cossengrün	036221/20814
Eisenbahnfreunde Klingenthal	Christian Hempel, Am Sohr 84 08261 Schöneck	037467/82100
MEC Zschopau	Wilfried Heidl, Weigeltweg 2 09405 Zschopau	03725/6413
MEC Löbnitz	Michael Schönfelder, A.-Günther-Str. 3 08301 Schlemma	03772/22922
MEC Max Maria von Weber	Rainer Mähler, Clausen-Dahl-Str. 23 01219 Dresden	0351/4709494
MEC Plauen 1948 e.V.	Matthias Barche, Lessingstr. 24 08547 Jöbnitz	03741/521172
MEC Chemnitz/Sa.	Jens Görner, Klosterhang 13 09235 Burghardtsdorf	0371/31608
MEC Müglitztalbahn Heidenau	Hellfried Richter, Kohlbergstr.-34 01796 Pirna	03501/7441372 auch Fax
MEC St. Egidien	Kurt Götze, August-Bebel-Str. 1 09356 St. Egidien	037204/86919
MEC Bw Dresden	K.H. Kitzing, Perronstr. 54 01237 Dresden	0351/2819240
MEC Arnsdorf	Michael Bachmann, Kleinwolmsdorfer Str. 7 01477 Arnsdorf	035200/23685
AG 52 Riesa	Rudolf Kerl, H.-Steyer-Str. 2c 01591 Riesa	0173/39151128
MEC Elbflorenz	Manfred Eichhorn, Zöllmener Str. 1b 01157 Dresden	0351/4215959
MEC Seelingstädt	Herr Krauthahn, Ronneburger Str. 12 07580 Seelingstädt	036608/92693
MEC Lichtenstein	Udo Nötzold, Inselbauer 2 09337 Bernsdorf	03723/415416
IG Modellbahn	Uwe Hische, Scheffelstr. 12 08371 Glauchau	03763/76533
MEC Elstertalbrücke	Heinz Rüffer, Raunerstr. 42 07973 Greiz	03661/672743

MEC Neuhausen	Andreas Drechsel, Hauptstr. 16 09548 Seiffen	037361/8618
Döbelner Eisenbahngeschichte	Wolfgang Neubauer, A.-Schweitzer-Str. 9 04270 Döbeln	03431/571578
Eisenbahntradition Westsachsen	Peter Vates, Gärtnereiweg 4 08371 Glauchau	03763/788725

Bezirk Erfurt

Nicht gemeldet

Bezirk Frankfurt/Main

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt	Heinz Nees, An der Kempfruh 30 64739 Höchst (Odenwald)	06163/1877
Historische Schienenfahrzeuge Frankfurt am Main	Andreas Münch, Ebersheimer Str. 14 60320 Frankfurt/Main	069/567117
Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen	Erhard Hemer, Karlsbader Str. 1 35457 Lollar	06406/6506
Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen	Helmut Schmidt, Friedenstraße 24 34497 Korbach	05631/66295
Modellbahngruppe Mainz (MCM 70)	Josef Stumm, Schönbergstr. 29 65199 Wiesbaden	0611/420568
Miniatur-Bahn-Club „Stellwerk“ Offenbach (Main)	Helmut Klein, Aschaffener Str. 125 63500 Seligenstadt	06182/23889
Modell-Eisenbahn-Club Dill Herborn	Günter Staudt, Alsbachstr. 26 35745 Herborn	02772/42494

Region West

Bezirk Essen

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Eisenbahnfreunde „Obere Ruhralbahn“	Heinz Rüschenbaum, Floxenstr. 43 59757 Arnsberg (Schriftführer)	02932/32975
Modelleisenbahnclub Dortmund	Ralf-D. Sczepan, Fockenkamp 34 45699 Herten	02366/104591
Bahnarchiv Duisburg	Erich Bruns, Rüsternstr. 54 47279 Duisburg	0203/726739
Modelleisenbahnclub Oberhausen	Horts Dargatz, Neumühler Str. 2 47138 Duisburg	0203/422172

Museum für Stellwerktechnik	Hans-W. Feust, Am Weitblick 24 58091 Hagen	02331/75412
Freundeskreis für Eisenbahn	Hans Sopalla, Hans-Bredow-Weg 51 48155 Münster	0251/311650
Modelleisenbahnclub Münster	Willi Paulus, Franz-Darpe-Str. 28 b 48231 Warendorf	02581/96876
Dampflok-Arbeitsgemeinschaft Oberhausen	Jörg Sekund, Kupferdreherstr. 69 42257 Essen	0201/485798
Eisenbahnmodellbaufreunde „Flügelrad“	Karl Weckere, Bayernweg 21 33102 Paderborn	05251/407964
Eisenbahnfreunde Witten	Manfred van Kampen, Röhrchenstr. 17 58452 Witten	02302/85812

Bezirk Köln

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Ortsgruppe Krefeld V 200	Barbara-Birgit Pirch, Heimstr. 29 41239 Mönchengladbach	02166/34436
Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge Koblenz	Wolfgang Ihrlich, Alte Kemmenauer Str. 42 56130 Bad Ems	02603/70253
Eisenbahn-Amateur-Club Jülich	Manfred Sassenscheidt, Römerstr. 41 52428 Jülich	02461/54248
Historische Fahrzeugbetreuung Koblenz	Adolf Bongartz, Vallendarer Str. 95 56170 Bendorf	02622/4792
Eisenbahnfreunde Jünkerath	Hans-Werner Leuwer, Bahnhofstr. 20 54584 Jünkerath	06597/2657
Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz	Berthold Hagner, Castorweg 5 56132 Dausenau	02603/6166
Modelleisenbahngruppe Aw Opladen	Uwe Putz, Heinrichstr. 30 51373 Leverkusen	02175/3374
Modellbahngruppe Krefeld	Hans Mill, Breitenbachstr. 108 47809 Krefeld	

Region Südwest

Bezirk Karlsruhe

Nicht gemeldet

Bezirk Stuttgart

Nicht gemeldet

Bezirk Saarbrücken

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Modellbahngruppe Saarbrücken	Siggi Gottschal, Viktoriastr. 47 66111 Saarbrücken	0681/3082488
Modellbahngruppe Trier HO	Jürgen Gründel, Bussardstr. 21 54329 Konz	06501/5863
Modellbahngruppe Trier N	Diethelm Weidner, Kurfürstenstr. 90 56068 Koblenz	
Modellbahngruppe Neunkirchen	Wolfgang Dankert, Lessingstr. 21 66540 Neunkirchen	
Eisenbahnfreunde SAAR	Michael Klein, Am Hauptbahnhof 4 66111 Saarbrücken	068/308263

Region Süd

Bezirk München

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Modellbaugruppe Beilenberg	Dieter Kühlinger, Hardtweg 10 89257 Illertissen-Tiefenbach	0703/6440
MEC Oberallgau-Kempten	Horst Göbel, Leichtweg 6 87435 Kempten	0831/28443
Erhaltung der E 69	Siegfried Eckstein, Robert-Koch-Str. 5 82418 Murnau	08841/2423
MEC 01220 Treuchtlingen	Jörg Frank, Uhlbergstr. 28 91757 Treuchtlingen	09142/1827
Modellbahngruppe Lindau (B)	Michael Zimmer, Postfach 1607 88106 Lindau	0170/4424930 Fax 08382/975611
Erhaltung der E 63 und Historische Schienenfahrzeuge	Dieter Hegewald, Truderinger Str. 173 A 81673 München	089/4314340
Modellbahngruppe Bw München Hbf	Hans Dohle, Ulmenallee 19 82110 Germering	089/8413819
Erhaltung der E 18 08	Franz Eigl, Bodenehrstr. 10 81373 München	089/7600932
ET 491 Gläserner Zug	Horst Büttner, Nördlinger Str. 17 80686 München	

Bezirk Nürnberg

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
E 44 119 im Bw Lichtenfels	Horst Ambos, Heimkehrerweg 3 96279 Weidhausen	09562/8622

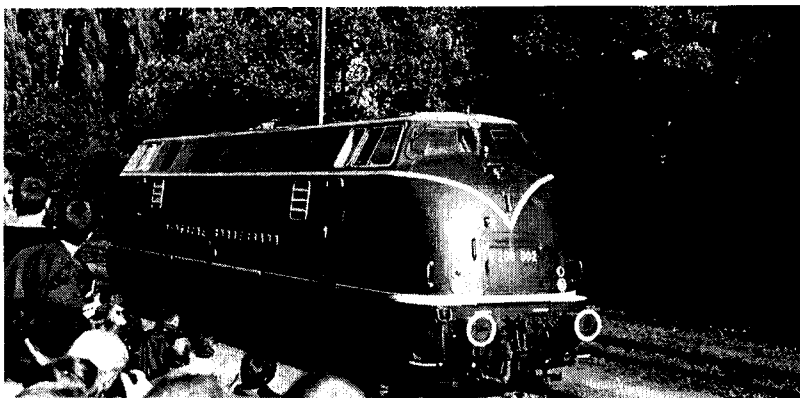
Historisches Stellwerk Kronach	Bernd Geiger, Sonnenstr. 2 96332 Rothenkirchen	09265/1328
Historische Fahrzeuge Würzburg/Schweinfurt	Friedrich Deeg, Landwehrstr. 29 91443 Scheinfeld	09162/7592
V 100 Bw Hof	Michael Zeigler, Bussardweg 12 95030 Hof	09281/65564
V 200 002 beim ehemaligen Bw Nürnberg 1	Frank Riegler, Georg-Hench-Str. 25 90431 Nürnberg	Arc. 966/4718
„O-Michel“ Nürnberg Rbf	Norbert Beil, Neptunweg 23 90471 Nürnberg	09111/861650
Eisenbahngeschichte Bamberg	Norbert Heidrich, Bahnhofplatz 2 96114 Hirschaid	09543/7562

Nachträge/Berichtigungen

Region Nordwest

Bezirk Hannover

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
VT 08	Dietrich Brauer, Weilandstr. 10 38124 Braunschweig	0531/610102
E 04 20	Karsten Wurm, Freiheitsweg 16 49086 Osnabrück	0541/971581 Fax 0541/971582
Modelleisenbahnclub Hannover	Bernhard Waterholter, Fuldaer Wende 5 30419 Hannover	0511/751405 0172/4159729



V 200 002 (ex Bw Nürnberg 1) bei der Fahrzeugparade am 16. Oktober 1999 anlässlich des Jubiläums 100 Jahre DBMuseum Nürnberg

Foto: Heidrich

In diesem Terminkalender werden möglichst alle eingegangenen Termine der BSW-Freizeitgruppen Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte veröffentlicht. Außerdem sollen Veranstaltungen der DB AG aufgenommen werden, um den BSW-Gruppen eine Teilnahme an diesen Veranstaltungen zu ermöglichen.

**Eine Gewähr für die Termine wird nicht übernommen.
Die Redaktion bittet alle BSW-Gruppen um rechtzeitige Mitteilung ihrer Termine für Veranstaltungen.**

Region Nordost

Bezirk Berlin

25. März 2000

Zum Dampfklopfest nach Staßfurt mit dem Berliner Traditionszug. Abfahrt: Bf Berlin-Charlottenburg

26. März 2000

Havelland-Rundfahrt mit dem Berliner Traditionszug ab Bf Berlin-Charlottenburg über Berlin-Grunewald, Potsdam Hbf. den westlichen Außenring, Wustermark, Bf Berlin-Spandau (insgesamt drei Rundfahrten)
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

8. April 2000

Berliner Runde mit dem Berliner Traditionszug ab Bf Berlin-Charlottenburg über Berlin-Wannsee, Potsdam Hbf und die S-Bahn-Gemeinschaftsstrecken Mahlow-Marienfelde-Südring, Westhafen, Spandau.
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

9. April 2000

Dampf auf der Städtebahn mit dem Berliner Traditionszug ab Bf Berlin-Charlottenburg über Berlin-Spandau-Rathenow-Brandenburg-Belzig-Seddin.
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

22. April 2000

Osterpendel mit dem Berliner Traditionszug vom Bf Berlin-Charlottenburg über Potsdam Hbf nach Berlin Lichterfelde West (vier Fahrten je Richtung).
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

28. April bis 1. Mai 2000

9. Dresdner Dampfklopfest mit den BSW-Gruppen Traditionszug Berlin, SVT 175 015/016 und den Draisinenfreunden Doberlug-Kirchhain

29. April 2000

Mit dem Berliner Traditionszug und unter Dampf zum 9. Dresdner Dampfklopfest ab Bf Berlin-Charlottenburg über Bf Berlin Zoologischer Garten, Berlin Ostbahnhof, Bf Flughafen Berlin-Schönefeld, Zossen und Elsterwerda (zurück über Senftenberg-Lübben)
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

30. April 2000

Mit dem Berliner Traditionszug zum Familienausflug in den Ziegeleipark Mildenberg ab Bf Berlin-Charlottenburg.
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

06. Mai 2000

„Tag der offenen Tür“ im Schnelltriebwagen 175 015/016 am Bf Berlin-Lichtenberg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe SVT 175 015/016

13. Mai 2000

Erfahrungsaustausch aller Berliner BSW-Freizeitgruppen des Freizeitbereichs „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte“ im Bergbaumuseum Knappenrode
Gastgeber Modellbahnclub Hoyerswerda

Mit dem Berliner Traditionszug zu „70 Jahre Elektrifizierung Müncheberg – Buckow (Märkische Schweiz) ab Bf Berlin-Charlottenburg mit Dampfzug-Pendelfahrten
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

27. Mai 2000

„Tag der offenen Tür“ im S-Bahnstromwerk Berlin-Ostkreuz
Ansprechpartner: BSW-Gruppe S-Bahnstrom Berlin

Mit dem Berliner Traditionszug zum Jubiläum „120 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn“ ab Bf Berlin-Charlottenburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

28. Mai 2000

Mit dem Berliner Traditionszug zum Museumstag in Rüdersdorf ab Bf Berlin-Charlottenburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

10. Juni 2000

Mit dem Berliner Traditionszug auf Prignitz-Rundfahrt nach Pritzwalk ab Bf Berlin-Charlottenburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionszug Berlin

17./18. Juni 2000

„Erlebnistage im Bergbaumuseum Knappenrode“
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Modellbahnclub Hoyerswerda

Bezirk Hamburg**21. April 2000**

Fahrt mit dem Nostalgiezug „Lübecker Hanse“ nach Potsdam
Ansprechpartner: BSW-Gruppe V 200 007/ Historische Fahrzeuge

Ab 1. Mai 2000 jeden 1. Sonntag im Monat

Besichtigung des Museumsstellwerks „Rn“ in Rendsburg von 14 bis 17 Uhr
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Rendsburg (weitere Termine nach Vereinbarung telefonisch unter 04331/89820)

Ab 1. Mai bis 1. November jeden Sonntag

Besichtigung des Museumsstellwerks „Gs“ in Glückstadt von 10 bis 12 Uhr
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Glückstadt (weitere Termine nach Vereinbarung telefonisch unter 04124/23809)

27. Mai 2000

Fahrt mit dem Nostalgiezug „Lübecker Hanse“ nach Lauenburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe V 200 007/ Historische Fahrzeuge

1.– 4. Juni 2000

Zur „Expo am Meer“ in Wilhelmshaven Präsentation der „Nordmodul“, einer Modellbahnanlage aus 154 Modulen mit einer Gesamtlänge von 330 Metern und 1050 Metern Gleislänge unter Beteiligung der drei BSW-Gruppen Modelleisenbahngruppe Hannover, Modellbahn Lübeck und MEC Münster

01. Juli 2000

Fahrt mit dem Nostalgiezug „Lübecker Hanse“ nach Szczecin (Stettin)

Ansprechpartner: BSW-Gruppe V 200 007/ historische Eisenbahnfahrzeuge

Bezirk Schwerin**3. Juni 2000**

Streckenjubiläum 150 Jahre Bad Kleinen – Rostock mit Sonderzug Schwerin – Rostock und Fahrzeugausstellung in Rostock
BSW-Gruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin

15.– 17. Juni 2000

Nahverkehrstag in Schwerin, Schloßpark-Center
BSW-Gruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin

Region Nordwest**Bezirk Halle/Saale****22./23. April 2000**

Modellbahn-Ausstellung im Opel-Autohaus in Köthen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC 62 Köthen

23. April 2000

Sonderzugfahrt zur Preßnitztalbahn nach Anaberg-Buchholz (weiter mit Bus)
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig

12. – 20. August 2000

Sonderausstellung Modelleisenbahn im Saalkreismuseum Petersberg (bei Halle/Saale) unter Beteiligung der BSW-Gruppen Modelleisenbahn Bw Leipzig Süd und Bw Leipzig West

10. September 2000

„Tag des offenen Denkmals“ im Museums-Bw Leipzig-Plagwitz
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig

21. Oktober 2000

Saisonabschluss im Museums-Bw Leipzig-Plagwitz
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig

InterModellbau- Messe in Dortmund**12. – 16. April 2000**

Teilnahme der BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode mit Modellbahnanlage „Harzquerbahn“ in HOM

Bezirk Hannover**Dienstags und freitags**

Clubabende der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Hannover, 19.30 Uhr, im Clubheim Tivolistraße unter Gleis 14 Ostseite Hannover Hbf, ferner jeden 1. Dienstag im Monat Mitgliederversammlung

Donnerstags

Clubabende der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Oldenburg, 19 Uhr, im BSW-Sozialgebäude Donnerschweerstraße, Oldenburg

Clubabende der BSW-Modelleisenbahngruppe Nordenham, 19.30 Uhr, im Bf Nordenham

Clubabende mit Fahrbetrieb der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Bremerhaven, 20 Uhr, im Clubheim Bremerhaven

Region Mitte**Bezirk Dresden****2. April 2000**

Vorstellung LOWA-Wagen im Bw Schwarzenberg

8./9. April 2000

Dampf-Sonderzug zum Blumenfest von Dresden über Bad Schandau nach Sebnitz
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau

9. April 2000

Sonderfahrt zum Saisonauftakt Schwarzenberg – Leipzig – Delitzsch
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

22. April 2000

Ostersonderfahrt von Schwarzenberg nach Lunzenau mit Besuch des Eisenbahnmuseums
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

22./23. April 2000

Dampf-Sonderfahrt von Chemnitz nach Bayreuth mit dem Zwickauer Traditionszug
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

23. April 2000

Ostersonderfahrt von Schwarzenberg über Aue und Chemnitz nach Cranzahl
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

Ostereexpress mit Eiersuchen im Beisein des Osterhasen auf der Traditionsbahn Radebeul
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

29. April 2000

Dampf-Sonderzug von Dresden Hbf nach Altenberg und zurück
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

29. April – 1. Mai 2000

9. Dresdner Dampfloktfest im Bw Dresden-Altstadt – Ausstellung des Speisewagens der BSW-Gruppe
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

Maschinenhaustage in Löbau mit Erscheinen eines Buches über das Maschinenhaus Löbau, Fahrzeugausstellung, Modellbahnborse, Fahrkartendruckerei
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau

30. April 2000

Dampf-Sonderzug von Dresden Hbf nach Bad Schandau und zurück
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

1. Mai 2000

„Tag der offenen Tür“ im Bahnhof Radebeul Ost
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

Dampf-Sonderzug von Dresden Hbf nach Gorlitz und zurück
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

6./7. Mai 2000

Foto-Sonderfahrt aus Anlass 10 Jahre VSE in die Region Vogtland/Elstertal
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

20. Mai 2000

Sonderfahrt „125 Jahre Flöhatalbahn von Schwarzenberg über Chemnitz nach Olbernhau“
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

21. Mai 2000

Sonderfahrt zur Eröffnung des Grenzübergangs Klingenthal von Schwarzenberg über Zwickau nach Klingenthal
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

29. Mai – 4. Juni 2000

Zellwaldbahnfest 2000 – Sonderfahrten mit LVT 173 003, Bw-Fest in Nossen und Bahnhofsfest in Großvoigtsberg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe IG Dampflok Nossen

1. Juni 2000

Kindertag im Eisenbahnmuseum Bw Schwarzenberg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

Vatertagsbummler und Kindertagsfuhrer auf der Traditionsbahn Radebeul
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

Dampf-Sonderfahrt ins Blaue
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

3./4. Juni 2000

8. Schwarzenberger Eisenbahntage im Bw Schwarzenberg mit Draisinentreffen, Modellbahnausstellung, Tauschmarkt u.a.
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

Sonderverkehr zum Karl-May-Fest in Radebeul
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

11. Juni 2000

Sonderfahrt auf der Traditionsbahn Radebeul anlässlich des Europäischen Museumsbahn-Wochenendes
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

2. Juli 2000

Karl-May-Fahrt (mit Zugüberfall) auf der Traditionsbahn
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

5./6. August 2000

Sonderfahrt zum Sommerfest nach Rothenburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau

6. August 2000

Karl-May-Fahrt (mit Zugüberfall) auf der Traditionsbahn
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

19./20. August 2000

Jubiläum „850 Jahre Schwarzenberg“ mit Fahrzeugausstellung am Lokschruppen Schwarzenberg

Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

19. – 27. August 2000

Traditionsbetrieb auf der Preßnitztalbahn zur Festwoche „Steinbach 2000“

25. – 27. August 2000

Sonderfahrt mit dem SVT BR 675 Berlin – Chemnitz – Leipzig – Finsterwalde (Sängerfest) – Berlin
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

26./27. August 2000

Jubiläum „850 Jahre Schwarzenberg“ mit Fahrzeugausstellung am Lokschruppen Schwarzenberg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

2./3. September 2000

Sonderfahrten zum „Tag der Sachsen“ von Schwarzenberg nach Zwickau
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

Sonderfahrten mit dem Zwickauer Traditionszug Chemnitz – Plauen und zurück sowie Riesa – Zwickau und zurück
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

3. September 2000

Moritzburger Hengstparade
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

15. – 17. September 2000

100 Jahre Bw Chemnitz-Hilbersdorf im Sächsischen Eisenbahnmuseum
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

17. September

Sonderfahrt aus Anlaß „125 Jahre Strecke Chemnitz – Aue“
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

1. Oktober 2000

Dackeltreffen beim „Löbnitzdackel“
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

3. Oktober 2000

Sonderfahrt zum „Tag der Einheit“ von Schwarzenberg über Zwickau nach Klingenthal
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

7. Oktober 2000

Chemnitzer Museumsnacht im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

8. – 13. Oktober 2000

Hollidampf – Sechstägige Studien- und Erlebnisreise rund um die Lausitzer Eisenbahnen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau

29. Oktober 2000

Sonderfahrt zum Saisonabschluss von Schwarzenberg über Zwickau und Plauen nach Syrau mit Besuch der Drachenhöhle
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde

5. November 2000

Sächsisches Bockbierfest auf der Traditionsbahn
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

Bezirk Erfurt

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Bezirk Frankfurt (Main)**24. April 2000**

„OEF-Osterausflug“ – Ostereiersuchen an der Lahn, Fahrtstrecke Gießen – Wetzlar – Braunfels – Weilburg – Aumenau
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen

20./21. Mai 2000

Mitwirkung des MCM 70 bei der Modellbahn-börse im Weingut Höhn-Zimmermann in Langenlonsheim
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MCM 70 Mainz

Die BSW-Gruppe MCM 70 plant 2000 weitere Veranstaltungen: Sommerfest, Tag der offenen Tür, Besuch des MCM 70 in Erfurt

17./18. Juni 2000

Modellbahn-börse im Weingut Höhn-Zimmermann in Langenlonsheim
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MCM 70 Mainz

24. Juni 2000

Grillabend
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen

10. September 2000

Bahntag

Ansprechpartner: BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen

29. Oktober 2000

Modellbahn-börse der Allgemeinen Zeitung Mainz in der Rheingoldhalle
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MCM 70 Mainz

8. Dezember 2000

Clubgeburtstag, Feier der Clubmitglieder mit Angehörigen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MCM 70 Mainz

Darmstadt

BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe, Treff. Jeden Donnerstag ab 15.30 Uhr im Clubraum Bf Darmstadt Süd

Gießen

BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde, Stammtisch jeden 2. Donnerstag im Monat

Herborn

BSW-Gruppe MEC Dill, Bastel- und Arbeitstage jeden Donnerstag und Freitag ab 18 Uhr

Korbach

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Treff. Jeden Sonntag 10 Uhr im Clubraum Bf Korbach

Mainz

BSW-Gruppe MCM 70 Mainz, Bastel- und Arbeitstage mittwochs und donnerstags ab 16 Uhr, Monatsversammlung 1. Mittwoch im Monat 18 Uhr im Clubwagen, Weitere Termine abhängig von Standortänderung des Clubwagens im Gleisbereich

Offenbach am Main

BSW-Gruppe Miniaturbahnclub „Stellwerk“, Basteltage jeden Freitag ab 20 Uhr, jeden 1. Freitag im Monat Besuchertag

2./3. Dezember 2000

Modellbahnausstellung anlässlich des 20-jährigen Bestehens des MEC Dill
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC Dill

9./10. Dezember 2000

Modellbahn-Ausstellung anlässlich des 30-jährigen Bestehens der BSW-Gruppe MCM 70 Mainz
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MCM 70 Mainz

Ende Dezember 2000

Feier zum 10-jährigen Bestehen der Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen

Region West**Bezirk Essen****1. Jahreshälfte 2000**

Treffen aller Gruppenleiter (1. Vorsitzende) der Kultur- und Freizeitgruppen „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte“ in der Region West (Bezirke Essen und Köln) in Paderborn

5. April 2000

Das Dampflokverbesserungswerk Lingen.
Vortrag, Datchetage Witten Hbf
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

28./29. April 2000

fahrt zum 9. Dresdner Dampflokfest mit 212 007-9 (altrot) und Liegewagenzug ab Düsseldorf
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

3. Mai 2000

Diavortrag, 19 Uhr, Datchetage Witten Hbf
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

7. Mai 2000

Bahnhofsfest in Witten am historischen Hbf mit Beteiligung der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten, Fahrzeugausstellung, Pendelfahrten
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten und DB AG (Bahnhofsmangement Bochum)

13./14. Mai 2000

Museumswochenende in Bochum-Dahlhausen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

1. Juni 2000

Bahnhofs- und Innenstadtfest in Halle/Westfalen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC Münster

1. – 4. Juni 2000

„EXPO 2000“ am Meer in Wilhelmshaven
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC Münster

7. Juni 2000

Diavortrag, 19 Uhr, Datchetage Witten Hbf
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

Juli 2000

Dampflokfest in Hespertal
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

August 2000

Dampflokfest zu „Rhein in Flammen“
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Dampflok-AG Oberhausen

September 2000

Museumswochenende in Bochum-Dahlhausen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

16. – 23. September 2000

Fahrt in die Schweiz (Glacier-Express) mit der GDL Hagen
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

4./5. November 2000

4. Große Modellbauausstellung in Münster, Autohaus Krause, Siemensstraße
Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC Münster

Der Beauftragte in der Region, Manfred van Kampen, lädt an **jedem dritten Mittwoch im Monat (19. April, 17. Mai, 21. Juni, 19. Juli, 16. August, 20. September 2000) 11 Uhr** zum „Eisenbahnfreunde-Frühstücken“ in die Datchetage Witten Hbf zum Plausch ein.
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten

Bezirk Köln

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Region Südwest**Bezirk Karlsruhe**

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Bezirk Saarbrücken**Montags**

Gruppenabend der BSW-Modellbahngruppe Saarbrücken, **16 Uhr**, im Kleestückgebäude, Bormannspfad, Saarbrücken

Dienstags

Gruppenabend der BSW-Modellbahngruppe Trier HO, **20 Uhr**, im AZG-Gebäude (Keller), Trier

Mittwochs

Gruppenabend der BSW-Modellbahngruppe Neunkirchen, **19 Uhr**, im BA-Gebäude (1. Etage) Neunkirchen

Bezirk Stuttgart

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Region Süd**Bezirk München****Montags und donnerstags**

Treffen der Mitglieder **19 Uhr** zum Clubabend in Lindau
Ansprechpartner: Modellbahngruppe Lindau (B)

Mittwochs

Treffen der Mitglieder **19 Uhr** zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge
Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten

Freitags

Treffen der Mitglieder **19 Uhr** zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Bellenberg
Ansprechpartner: BSW-Modellbahngruppe Bellenberg

29./30. April und 1. Mai 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

3./4. Juni 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

25./26. Juni 2000

Vsl. Ausstellung der „Rollenden Modellbahnanlage in Linz (ÖBB)“
Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten

1./2. Juli 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

8./9. Juli 2000

Vsl. Ausstellung der „Rollenden Modellbahnanlage in Ternberg (ÖBB)“
Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten

29./30. Juli 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

12./13. August 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

9./10. September 2000

Öffnungstage im Bw Garmisch-Partenkirchen
Ansprechpartner: BSW-Gruppen E 18 08 und E 63

15. – 17. September 2000

Im Bw Chemnitz-Hilbersdorf 3. Chemnitzer Modellbahntage mit der BSW-Gruppe MEC Chemnitz
Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten

30. September/1. Oktober 2000

Modellbahnausstellung in Kempten-Hegge
Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten

Bezirk Nürnberg**16. April 2000**

Fahrt nach Wertheim zum Ostermarkt, Pendelfahrten nach Miltenberg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt

30. April 2000

Fahrt nach Ebermannstadt
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt

Mai 2000

Informationstreffen aller BSW-Gruppenleiter des Freizeitbereichs "Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte" mit dem BSW BV Nürnberg und dem Beauftragten in der Region in Bamberg

15. Mai 2000

Stammtischtreffen der BSW-Gruppe für Eisenbahngeschichte Bamberg

21. Mai 2000

Fahrt zur Brauerei Leikeim nach Burgkunstadt
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt

25. Juni 2000

Fahrt zum historischen Parkfest nach Bad Brückenau
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt

22./23. Juli 2000

Fest der Bayern in Regensburg
Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt

24. Juli 2000

Stammtischtreffen der BSW-Gruppe für Eisenbahngeschichte Bamberg

26./27. August 2000

Fahrt zum Museumsfest Fladungen

Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische
Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt**24. September 2000**

Mit Rad und Bahn durch's Sinntal fahr'n

Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische
Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt**8. Oktober 2000**

Fahrt zum Herbstmarkt Gerolzhofen

Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische
Fahrzeuge Würzburg/ Schweinfurt**18. Oktober 2000**Stammtischtreffen der BSW-Gruppe für Eisen-
bahngeschichte Bamberg**29. November 2000**Stammtischtreffen der BSW-Gruppe für Eisen-
bahngeschichte Bamberg**Bahn & Modell**
Nr.3 April 2000Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Historische
Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte**Impressum**

Herausgeber Stiftung Bahn-Sozialwerk - Hauptvorstand
Redaktion Hans-Joachim Kirsche (verantwortlich) Tel./Fax 030/525 24 45
 Werner Wölke Tel. 02335/68 00 58
 Jens Grünebaum Tel. 02330/73 316

Redaktionsbeirat Hauptbeauftragter (D. Koschmann, Berlin), Sprecher Fachausschuss „Historische
Fahrzeuge und Anlagen/Traditionsfahrten“ (N. Heidrich, Nürnberg),
Sprecher Fachausschuss „Modelleisenbahn“ (W. Bahnert, Halle/S.), Sprecher
Fachausschuss „Eisenbahngeschichte“ (H. Schmidt, Frankfurt/M.)

Anschrift der Redaktion Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin
 Werner Wölke, Hermann-Henning-Straße 25, 58300 Wetter

Erscheinungsweise 2 x jährlich
Redaktionsschluss 20. Februar 2000
Satz BSW-Freizeitgruppe Redaktion Bahn & Modell Berlin
Druck Deutsche Bahn AG, DB Anlagen und Haus-Service Berlin

Eine Mitarbeit (Meldungen, Fotos, Anregungen) ist stets willkommen. Alle Beiträge werden ehrenamtlich erstellt. Beiträge werden als Word-Datei auf Diskette (mit einem Ausdruck) erbeten. Aus Platzgründen sind u.U. Kürzungen notwendig. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Verfasseramen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (BSW-HV) oder der Schriftleitung übereinstimmen.

Redaktionsschluss für Heft 4 Oktober 2000: 31. August 2000

Große Fahrzeugschau 1999 des DBMuseums in Nürnberg

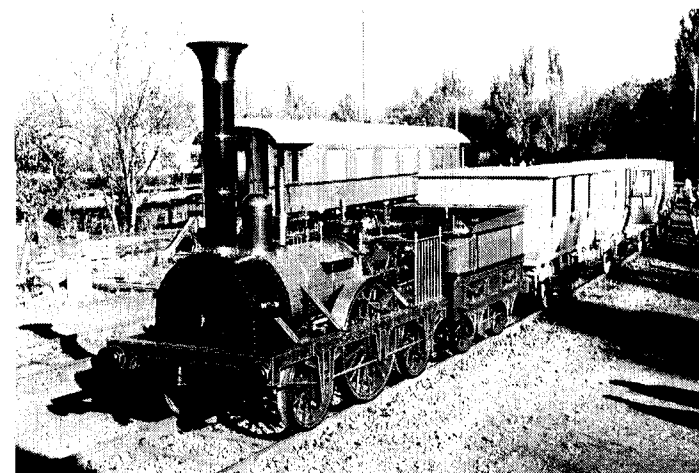
Norbert Heidrich, Sprecher Fachausschuss Historische Fahrzeuge

Anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Verkehrsmuseum Nürnberg fand vom 15. bis 17. Oktober vorigen Jahres in der ehemaligen Umladestelle der Güterabfertigung Nürnberg Süd eine große Fahrzeugschau mit Lokparade statt. Nachdem sich so viele BSW-Gruppen beteiligten, soll diese Nachlese auch ein kleines „Dankeschön“ für die Teilnahme und die aktive Unterstützung sein.

In die Vorbereitungen war der Fachausschuss Historische Fahrzeuge schon ein halbes Jahr zuvor eingebunden. Es galt, zu den Vorgaben der Bahn eigene Ideen zu entwickeln und bei der Ausgestaltung beratend mitzuwirken. So mussten die vielen vorgesehenen Fahrzeuge erst einmal nach einem Schema und möglichst nach Themenkreisen sortiert werden. Die BSW'ler kennen ja bestens die Wünsche der Eisenbahnfreunde. Im Hal-

lenbereich sollten die Ausstellungsfahrzeuge aufgestellt werden, die Parade auf einem Gleis im Außenbereich ablaufen. Leider ließen sich aus organisatorischen Gründen nicht alle unserer Vorschläge verwirklichen.

Aus allen Richtungen der Republik kamen die Ausstellungsfahrzeuge nach Nürnberg. Ein großer Anteil davon wird von unseren Gruppen betreut. Was wäre die DB AG ohne ihre vielen ehrenamtlichen fleißigen Helfer aus den BSW-Gruppen. Das zeigte sich wieder einmal bei einer Veranstaltung dieser Größenordnung. Das geschlossene Auftreten unseres BSW-Freizeitbereiches fand auch große Beachtung bei den Besuchern und den Medien. Eisenbahner im BSW pflegen und erhalten „ihr Bahnerbe“. Zu sehen waren z.B. die Triebwagen VT 18.16.07, SVT 137 255, VT 98 und



Adler-Zug am Morgen des 17. Oktober 1999 auf dem Ausstellungsgelände in Nürnberg Süd

Foto: Heidrich

ET 65 006, Altbau Elloks E 04 01, E 11 001, E 16 09, E 18 31, E 44 046, E 44 119, E 69 02, E 69 03, E 77 10. An Dampflokpräsentationen präsentierten sich u.a. 03 001, 18 201, 23 1113, 38 205, 50 3688, 52 9900, 65 1049, 86 001, 89 6009, 95 027. Die bekannte Schnellzugdampflok Baureihe 01 war in verschiedenen Bau- und Epochenausführungen durch 01 137, 01 150, 01 164, 01 509, 01 531, 01 1066 sicher würdig vertreten.

Bei Dieselloks gab es V 100 1023, 211 024, V 160 003, V 180 141, 118 749-1, 120 269, V 80 002, V 200 002 zu sehen, um ebenfalls nur einen Teil zu nennen. Der Salonwagen aus Koblenz-Lützel, zunächst als Treffpunkt für die Ehrengäste gedacht, stand dann leider etwas abseits vom Geschehen. In Kombination mit einer Lok wäre er bestimmt besser zur Geltung gekommen. Attraktiv waren auch die privaten Maschinen 18 316 badische IVh, die 18 478 bayer. S 3/6 und die 75 1118 badische VIc. Schade nur, dass diese Lokomotiven damals alle von der DB verkauft wurden.

Am Freitag, dem 15. Oktober, waren zwar noch nicht alle Fahrzeuge eingetroffen, aber es war der Tag der „Fotoinsider“. Eröffnet wurde die Ausstellung mit einem ohrenbetäubenden Pfeifkonzert der Dampflokomotiven. Besondere Attraktionen waren an allen Tagen natürlich die betriebsfähigen Nachbauten der beiden ältesten Lokomotiven „Adler“ und „Saxonia“.

Am Samstag verwandelte sich das Gelände in eine Pilgerstätte für die Bahnfans. Über 80 Fahrzeuge aller Traktionen und aus verschiedenen Epochen ließen die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen. Als Sternfahrten kamen auch mehrere ausverkaufte Dampfsonderzüge nach Nürnberg. Unter den zahlreich geladenen Ehrengästen zur Parade war der damalige BSW-HV Dr. Sattler. Bei ei-

nem Rundgang durch die Ausstellung besuchte er zuvor einzelne BSW-Gruppen und ihre Fahrzeuge. Als Gemeinschaftsstand informierten der BSW BV Nürnberg mit einer Reihe Freizeitgruppen die Besucher über unsere Sozialeinrichtung und die vielfältige Leistungspalette. Die Freizeitgruppe für Eisenbahngeschichte Bamberg zeigte eindrucksvoll auf Fotoschautafeln Dampflokeneinsätze und Eisenbahneralltag der 60er und 70er Jahre in Oberfranken.

Die eigentliche Fahrzeugparade am Nachmittag hätte man unter das Motto stellen können: „Mit Dampf und Diesel durch die deutsche Eisenbahngeschichte“. Mit einer Auswahl an Dampflok, Diesellok, Dieseltriebwagen und Draisinen wurde versucht, einen gewissen Querschnitt aus der 164jährigen deutschen Eisenbahngeschichte zu zeigen. Als Gäste begrüßten den Jubilar DB Museum zwei Dampflokomotiven aus der Tschechischen Republik. Leider dauerte die Lokparade nur gut eine Stunde, nachdem die einzelnen Fahrten in zu kurzen Abständen erfolgten.

Der Sonntag war dann der Familientag für die Besucher. Das herrliche Herbstwetter verhalf den Fotografen und Filmfreunden an allen Tagen zu einmaligen Erinnerungsfotos. Es entschädigte auch für Pannen, die bei einer derartigen Großveranstaltung nicht ganz auszuschließen sind. Immerhin wurde vom Veranstalter der gute Wille bekundet, allen Anwesenden „Eisenbahnerlebnis pur“ zu bieten. Es war sicher die größte derartige Eisenbahnschau der letzten Jahre. Geschätzt wurden etwa 40.000 Besucher. Für unsere beteiligten Gruppenmitglieder eine sehr anstrengende Woche, aber auch die Gewissheit, einen großartigen Erfolg für unseren BSW-Freizeitbereich verbuchen zu können.

Die Eisenbahnausstellung Hannover

Anlässlich der 140-Jahr-Feier der Bundesbahn-Direktion Hannover im Jahre 1983 wurde im Direktionsgebäude die „Eisenbahn-Ausstellung Hannover“ ins Leben gerufen. Sie bestand aus einem historischen und einem modernen Teil. Hierfür waren Gegenstände, Geräte und Möbel rund um die Eisenbahn aus alten oder stillgelegten Bahnhöfen nach Hannover geholt worden. Viele Exponate waren auch Spenden oder Leihgaben der Eisenbahner aus dem gesamten Direktionsbezirk.



Der Warteraum im preußischen Stil mit historischem Fahrkartenschalter

Der historische Teil bestand aus einem Dienstzimmer der Jahrhundertwende (etwa zwischen 1900 und 1905) mit einem Blockwerk der Bauart Jüdel, einem Morsetisch, einem Fahrkartenschrank mit Edmonsonschen Fahrkarten, einem Schreibtisch und Stehpult mit den zugehörigen Gegenständen aus dieser Zeit. Daneben befand sich ein Warteraum im preußischen Stil mit historischem Fahrkartenschalter, Stühlen und Bänken der Königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover, einem Kaminofen und alten Emailschildern und Bildern aus der Reichsbahnzeit. Selbst die Holzbalken, der Fußboden, die Fenster und Türen dieser Räume stammten aus alten Bahnhöfen. Im modernen Teil befand sich eine Modellbahnanlage in der Nenngröße H0, die mit einem Original-Stelltisch der Bauart Lorenz gesteuert wurde. Außerdem konnten Modelle der modernen Bahn (ICE und Güterwagen) bestaunt werden. Besonders beliebt war das LOKorama mit der originalgetreuen Nachbildung eines Führerstandes

der Ellok E 10/E 40, auf dem man eine im Film simulierte Führerstandsmittfahrt erleben konnte. Im Vitrinenzimmer schließlich waren Schaffnerzangen, Mützen und allerlei Eisenbahngegenstände sowie ein Modell der Dampflokomotive Baureihe 03 im Maßstab 1:10 zu bewundern.

Leider wurde nach Gründung der DB AG die Eisenbahn-Ausstellung geschlossen, obwohl zu Bundesbahnzeiten täglich bis zu 5 Schulklassen oder Mitarbeiter aus Firmen die Ausstellung besucht haben. Außerdem war die Ausstellung jeden 1. und 2. Samstag im Monat für die Öffentlichkeit zugänglich. Die BSW-Modellbahngruppe Hannover hat dann nach schwierigen Verhandlungen die Pflege und Erhaltung der Ausstellung übernommen und auf Anfrage auch Führungen veranstaltet. Zum 31. Dezember 1999 kam dann durch die DB Imm das endgültige Aus: Das Traditionsgebäude der ehemaligen Direktion Hannover soll vermarktet und verkauft werden.

Die historischen Gegenstände wurden daraufhin dem DB Museum Nürnberg übergeben und ein Teil der Exponate und die Modellbahn wurden von der BSW-Freizeitgruppe übernommen. Somit ist leider eine große historische Kulturgutsammlung der Preußischen Staatsbahn und der früheren Direktion Hannover für die Stadt verloren gegangen.

B. Walterholter



*Das Dienstzimmer
aus der Zeit um die
Jahrhundertwende*