

Schutzgebühr 3,- DM

Bahn

Nr. 4 & Oktober 2000

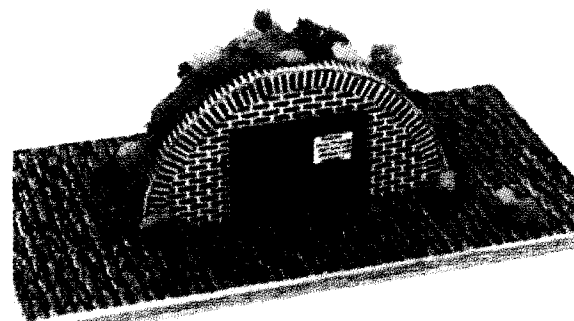
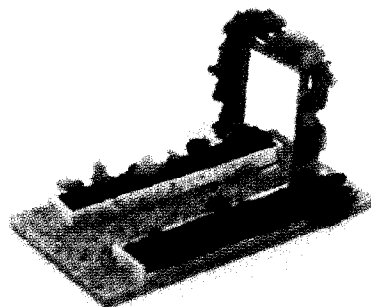
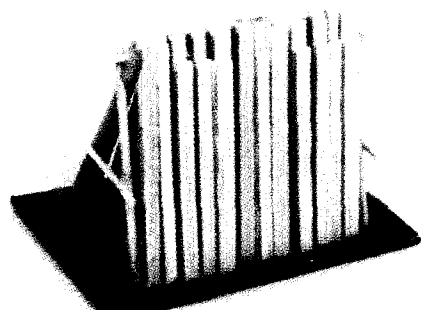
Modell



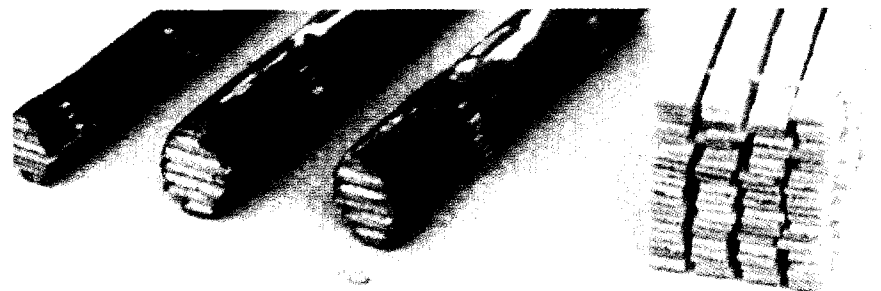
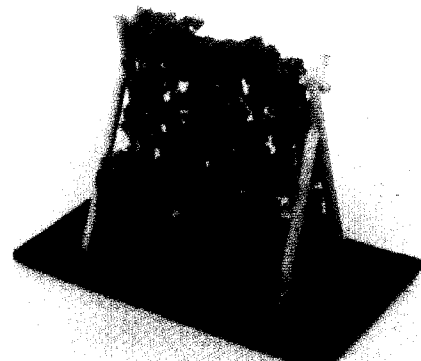
Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs
Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Stiftung
Bahn-Sozialwerk





- 1 Galgen für Holz zum Trocknen
- 2 Pergola und Beete
- 3 Bunker für Flüssiggas
- 4 Kletterbohngerüst
- 5 Bank für Milchkannen
- 6 Bretterstapel und geschnittene Stämme



Inhaltsverzeichnis

<u>Vorwort</u>	2	<u>Erfahrungsaustausch</u>	
In eigener Sache	2	Details auf der Modellbahnanlage	27
<u>Vorgestellt</u>		Im Archiv gefunden	30
BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Modell-eisenbahnclub (MEC) Arnsdorf	3	<u>Rezension</u>	
BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E 63 und historischer Schienenfahrzeuge	4	Bahn-Nostalgie Deutschland	31
BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf	6	Die Geschichte der Nebenbahn Arnstadt – Ichtershausen	32
BSW-Freizeitgruppe ET 491 „Gläserner Zug“ München	8	Traditionsbahndepesche	32
20 Jahre Modellbahngruppe Saarbrücken im BSW	9	Neue Foto-CD von 212 007	32
30 Jahre BSW-Freizeitgruppe Modellbahn-Club Mainz (MCM 70)	11	<u>Spurensuche</u>	
BSW-Freizeitgruppe V 200 007/ Historische Fahrzeuge im Werk Lübeck	13	Pioniere des Eisenbahnfortschritts (2) Thomas Edmonson	33
BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn (Berlin)	15	...und ich siege doch	35
20 Jahre BSW-Modelleisenbahnclub Muhlacker (MCM)	17	<u>Nachlese</u>	
<u>Portrait</u>		3. Modellbauseminar im thüringischen Schwarzburg	36
89 008	18	9. Dresdner Dampfloifest	37
V 200 007	19	Höhepunkte anderer Freizeitbereiche	38
Museumslokomotive E 44 119	20	<u>Post</u>	
<u>Berichte/Meldungen</u>		Der „Rote Dessauer“	40
Witten mobil	23	Echo aus Jülich	41
Bahnjubiläum 150 Jahre Bad Kleinen – Rostock	24	Anfrage aus Frankfurt (Main)	42
Sonderfahrt der Magdeburger Eisenbahnfreunde – voller Erfolg	25	Das ist das Leben!	42
Ansprechpartner in den Regionen	26	Eisenbahn und Weltausstellung	42
		Wappen und Namen auf Schienenfahrzeugen	43
		Archiv Eisenbahn – Heimat in Gotha	44
		<u>Adreßbuch</u>	
		Anschriften der Bezirksbeauftragten	45
		Anschriften BSW-Freizeitgruppen	46
		<u>Terminkalender</u>	48
		<u>Impressum</u>	52

Vorwort

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter für den Freizeitbereich Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte

Die Freizeitgruppen stellen in der Region etwas dar, gewinnen mehr und mehr an Format, werden von den Partnern respektiert. Sie machen von sich reden, wie man so sagt. Und das ist gut so.

Aber, es gibt (leider) hier und da Kommunikationsschwellen: zwischen den Gruppen, zwischen Gruppen und dem Bezirksbeauftragten und damit auch zum Bezirk, zum großen Bereich Region. Warum eigentlich?

Leiter von Freizeitgruppen sind oft auch zurückhaltend im fairen Umgang mit den Repräsentanten unseres Unternehmens. Die Bahnmanager gehören mit zu den ersten Ansprechpartnern, wenn es gilt, das BSW im Interesse einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Anlässe für Gemeinsamkeiten gibt es im Verlauf eines Jahres zu hauf. Vor Ort, in der unmittelbaren Region, kann man sehr viel erreichen. Den Nutzen haben letztlich das Unternehmen in der Gesamtheit und die Solidargemeinschaft.

Es gehört aber auch zum guten Stil unserer Arbeit, daß die Bezirksbeauftragten und die BSW-Organen in den Regionen (mindestens

zweimal jährlich) mit den Leitern der Freizeitgruppen zusammentreffen. Der gegenseitige Informationsaustausch und das Sprechen über „brennende Probleme“ sind einfach notwendig.

Es ist ein schlechter Stil, wenn Leiter von BSW-Freizeitgruppen am Bezirksbeauftragten und damit am BSW vorbei vollendete Tatsachen schaffen wollen. Briefe in die Welt versenden und Umsetzaktionen bei „Nacht und Nebel“ dienen nicht der Zusammenarbeit im Freizeitbereich. Bei mehr Ehrlichkeit, von Anbeginn, würde manche Schwierigkeit besser bewältigt werden können.

Nicht zu verstehen ist, wenn einige Gruppen meinen, ihre BSW-Zugehörigkeit zu „verheimlichen“, und mit anderen Zugehörigkeitsbezeichnungen auftreten.

Unser Mitteilungsblatt ist offen für jede Freizeitgruppe im Freizeitbereich. Nutzen wir diese Möglichkeit. Dann werden Worte wie „nicht gemeldet“ (siehe Heft Nr. 3/ März 2000) endgültig der Vergangenheit angehören.

In eigener Sache

Immo Hoppe, Redaktion Bahn & Modell

Viele Freizeitgruppen und einzelne Autoren schütten uns förmlich mit Manuskripten zu. Das ist gut so, weil die Vielfalt der Beiträge die Arbeit der BSW-Gruppen im Freizeitbereich für alle Leser des Mitteilungsblattes lebendig widerspiegelt. Wir in der Redaktion, und dabei vor allem beim Satz, möchten unser ehrenamtliches Wirken bei aller Freude am Redigieren, Lektorieren, Seiten „bauen“ so rationell wie möglich gestalten. Deshalb folgender Appell an alle fleißigen Schreiber: **Bitte senden Sie die Beiträge immer als Word-Dokumente auf einer**

Diskette gespeichert an die Redaktion!

Der Satz eines jeden Heftes wird am Personalcomputer erstellt und die Zeit zum Abtippen oder Scannen nur gedruckt vorliegenden Artikel ist wertvolle Zeit, die der Redaktion für andere Arbeitsschritte beim Entstehen des nächsten Mitteilungsblattes verloren geht. Wer wirklich keine PC-Kenntnisse besitzt, dem gelingt es bestimmt mit seinem Charme, eine Kollegin oder einen Kollegen, der einen Computer zur Verfügung hat, zu überzeugen, ihm das Manuskript auf eine Diskette zu bringen.

BSW-Kultur- und Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub (MEC) Arnsdorf

Heilfried Richter, Bezirksbeauftragter im Bezirk Dresden für Modelleisenbahn

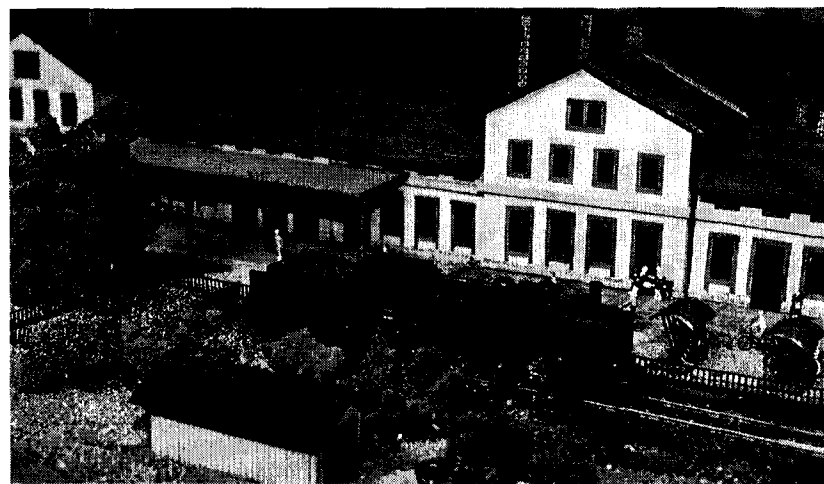
Der Modelleisenbahnclub Arnsdorf besteht seit 1983, gegründet als Arbeitsgemeinschaft 3/100 des damaligen Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV). Seit der Gründung gehören ca. 15 Mitglieder zum Club. Im Dachgeschoß des Bahnhofs Arnsdorf b. Dresden, an der Hauptstrecke Görlitz – Dresden, ist unsere fest installierte HO-Gemeinschaftsanlage aufgebaut. Kernstück ist der originale Nachbau des Bahnhofs Arnsdorf im Zustand des Jahres 1985 mit allen Gleisen, Anlagen und Gebäuden. Die Nebenbahn Pirna – Kamenz kreuzt die zweigleisige Hauptstrecke. Das führt zu einem interessanten Fahr- und Rangierbetrieb.

Gesteuert wird die Anlage mit einem modernen Gleisbildstellwerk mit halbautomatischem Fahrbetrieb und Videoüberwachung. Auf der Anlage sind ca. 300 m Gleis und 120 Weichen verlegt. Zum Befahren aller Strecken benötigt ein Zug rund 10 Minuten. Zur Zeit erweitern wir unsere Anlage um ei-

nen Abstellbahnhof und ein Bahnbetriebswerk mit 15-ständigem Lokschuppen und der dazugehörigen Lokbehandlungsanlage. Jeden Freitag treffen sich unsere Club-Mitglieder. Sie planen und bauen an der Anlage. Die Öffentlichkeit hat jedes Jahr die Gelegenheit, in der Vorweihnachtszeit an zwei bis drei Wochenenden dem Treiben auf den Gleisen zuzusehen.

Wie es 1999 viele Clubs und Gruppen getroffen hat, wurde auch unser Club zweimal von Einbrechern heimgesucht, die neben erheblichen materiellen Schäden auch ideelle Schäden in Form von Zerstörungen hinterlassen haben. Die Stiftung Bahn-Sozialwerk steht uns bei der Klärung dieser Probleme zur Seite.

Mit der Vorstellung unserer Anlage hoffen wir, Ihre Aufmerksamkeit geweckt zu haben. Interessenten haben auch außerhalb unserer offiziellen Ausstellungstermine die Möglichkeit, sich während der freitäglichen Clubabende über uns zu informieren.



Bahnhof Arnsdorf auf der Modellbahnanlage des MEC Arnsdorf

Foto: Menzer

BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E 63 und historischer Schienenfahrzeuge

Dieter Hegewald, Leiter der Gruppe

Die Freizeitgruppe wurde am 4. März 1986 von 15 Mitarbeitern des damaligen Bahnbetriebswerkes (Bw) München Ost gegründet, noch ohne den Zusatz „und historische Schienenfahrzeuge“. Ursprüngliches Ziel der Gründungsmitglieder war die Erhaltung der E 69 05 und deren Aufarbeitung zum rollfähigen Ausstellungsstück. Die Schwestermaschine E 63 08 sollte aufgrund ihres besseren technischen Zustandes fahrbereit hergerichtet werden. Im Sommer 1987 erließ die Deutsche Bundesbahn eine Verordnung, nach der historische Betriebsfahrzeuge ohne eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h keine Hauptuntersuchung mehr erhalten sollten. Da E 63 08 mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h deutlich darunter lag, mußte die Freizeitgruppe den Plan der betriebsfähigen Aufarbeitung aufgeben.

Durch andere Fahrzeuge, die der Obhut der Gruppe anvertraut wurden, bekam dann auch der Zusatz „und historische Schienenfahrzeuge“ seine Berechtigung, um auch andere Fahrzeuge im Gruppennamen zu repräsentieren. Im Sommer 1987 bekam die Gruppe den Triebwagen ET/ES 26 002 zur Betreuung überlassen. Bereits im Oktober des selben Jahres konnte dieser auf einer Eisenbahnausstellung im Bahnhof Holzkirchen öffentlich gezeigt werden.

In den folgenden Jahren vergrößerte sich der Fahrzeugbestand der Gruppe ständig (auf den aktuellen Stand wird im folgenden noch eingegangen). Von 1989 bis 1993 konnte mit freundlicher Unterstützung des Herstellers der Lokomotive, Krauss-Maffei, die E 63 05 in den optischen Zustand versetzt werden, in dem sie heute die Besucher des ehemaligen Bw Garmisch-Partenkirchen erfreut. Im Jahre 1993 erfuhr die Gruppe eine einschneidende Veränderung: Der bisherige Standort der Fahrzeuge in der ehemaligen Werkstatthalle im Bw München 4 mußte aufgrund einer im Mai 1993 befunde-

nen Baufälligkeit des Gebäudes verlassen werden.

Deshalb zog die Gruppe am 15. August 1993 mit ihrem gesamten Fahrzeugbestand, der von der betriebsfähigen E 18 08 gezogen wurde, in das ehemalige Bw Garmisch-Partenkirchen um. Im darauffolgenden Jahr konnte das Schleppfahrzeug Nr. 125 aufgearbeitet werden, wobei hier sogar eine betriebsfähige Aufarbeitung möglich war.

Im Sommer 1998 wurde mit der optischen Aufarbeitung der E 63 08 begonnen, die noch andauert. Die Arbeiten an den Maschinen wurden und werden nahezu vollständig von den aktiven Mitgliedern der Freizeitgruppe durchgeführt, der derzeit etwa 65 Personen angehören. Seit Sommer 1998 wird an festen Terminen am Wochenende das Bw für die Öffentlichkeit geöffnet, um die Fahrzeuge der drei BSW-Gruppen, die in Garmisch-Partenkirchen beheimatet sind, dem Publikum zu zeigen. Durch den bei diesen Veranstaltungen betriebenen Verkauf von eisenbahnbezogenen Artikeln wie Heften, Büchern und anderem, hat die Gruppe eine Einnahmequelle, welche es ihr ermöglicht, die zur Aufarbeitung nötigen Materialien zu kaufen. Neben den „gewöhnlichen“ Öffnungstagen wurden zahlreiche Sonderveranstaltungen im Sommer 1999 abgehalten. So war an einem Wochenende eine Briefmarkenausstellung zu sehen, und eine BSW-Briefmarkengruppe hatte an diesem Wochenende einen Stand im Bw, an dem es Sondermarken und Postkarten zu kaufen gab.

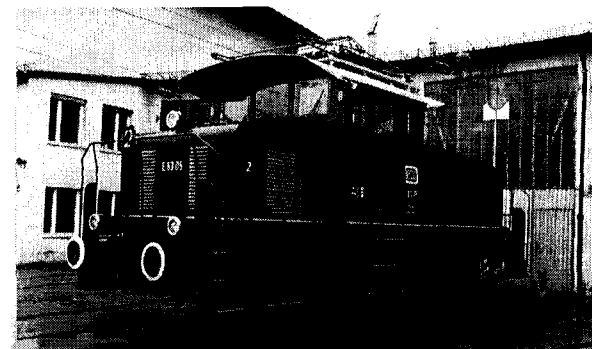
Außerdem fand im Sommer 1999 ein Kindertag statt, bei dem es eine Spielecke für Kinder gab und ein Malwettbewerb ausgerichtet wurde. Im Herbst baute eine Gruppe aus Ingolstadt während einer Modellbahnausstellung im Loksuppen eine TT-Modulanlage auf.

Inzwischen wurde auch in die Freizeitgruppe E 63 eine Modellbahnabteilung integriert, die

in den Triebwagen eine Anlage der Nenngröße N (Maßstab 1:160) einbaut, auch an eine HO-Anlage wird gedacht. Im Vorbildbereich engagierte sich die Gruppe vor allem in der Betreuung der Lokomotiven der Sonderzüge, die Garmisch-Partenkirchen erreichten, so vor allem die Lokomotive 44 0093, die im Sommer 1999 auf der Strecke München – Garmisch dampfte. Sie wurde im Bw mit Wasser versorgt. Ferner bekam das Bw Besuch von der 52 8087 des Schwabendamfs aus Neuoffingen.

Nun zum aktuellen Fahrzeugbestand der Gruppe. Als erste sind die zwei Rangierlo-

komotiven der Baureihe E 63 zu erwähnen; es sind die 1936 gebaute E 63 05 von Krauss-Maffei in der rundlicheren Bauform und die 1940 als „Nachzüglerin“ ihrer Baureihe von der AEG gelieferte E 63 08. Daneben befindet sich der erwähnte Triebwagen ET/ES 26 002, der von der ehemaligen Isartalbahn stammt und aus dem Wagenkasten einer Berliner S-Bahn entstanden ist, im Besitz der Gruppe. Dazu kommt das betriebsfähige Schleppfahrzeug von 1924, mit ihm werden Führerstandsmitfahrten auf dem Bw-Gelände durchgeführt. Schließlich hat die Gruppe noch eine Reihe von Wagen in ihrem Park, z.B. einen G 10-Güterwagen.



E 63 05 im ehemaligen Bw Garmisch-Partenkirchen

Herzlichen Glückwunsch!

Am 1. September beging unser Helmut Schmidt in Korbach seinen 70. Geburtstag.



Aus diesem Anlaß gratulieren wir unserem Jubilar recht herzlich und übermitteln im Namen aller im BSW-Freizeitbereich Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahnge-

schichte Engagierten die besten Grüße und Glückwünsche für Gesundheit und Wohlergehen, damit er seinen Ruhestand zu Hause, beim Hobby und natürlich bei uns im BSW genießen kann.

Helmut Schmidt ist Sprecher des Fachausschusses „Eisenbahngeschichte“ im BSW-Freizeitbereich Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte und Bezirksbeauftragter für Historische Fahrzeuge und Eisenbahngeschichte im Bezirk Frankfurt/ Main.

BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz Hilbersdorf

Torsten Friedrich, Leiter der Gruppe

Das Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf ist um die Jahrhundertwende entstanden. Seinerzeit war der Bahnbetrieb im Bahnhof Chemnitz so stark gewachsen, daß eine Trennung von Personen- und Güterbahnhof nötig wurde. Daraufhin wurde in Hilbersdorf zwischen 1896 und 1900 ein neuer Güterbahnhof erbaut, der bei seiner Einweihung einer der größten Rangierbahnhöfe Deutschlands war. Mit dem Güterbahnhof entstand ein Bahnbetriebswerk, das bis 1922 als Heizhaus bezeichnet wurde. Seine beiden Lokschruppen wiesen zusammen 52 Gleise auf (je Rundschruppen 26 Gleise). Bis zum Jahre 1938 wurden dann noch Verwaltungs-, Werkstatt- und Lagergebäude sowie ein Übernachtungs- und Garderobengebäude errichtet. Seither wurden keine nennenswerten Veränderungen an den Bw-Anlagen mehr vorgenommen.

Während der Reichsbahnzeit waren Lokomotiven der Baureihen 43, 44, 50 sowie 50 Reko, 52, 56.1 (pr. G 8.3), 57 (pr. G 10), 58.2-3 (bad.), 58.4 (sä. XIII H), 58.10-21 (pr. G 12), 86 und 94.20-21 (sä. XI HT) in Hilbersdorf stationiert.

Im Jahre 1967 wurden die beiden Bahnbetriebswerke in Karl-Marx-Stadt (wie Chemnitz von 1953 bis 1990 hieß) zu einem Bahnbetriebswerk vereint. Im Betriebsteil Hilbersdorf wurden zunehmend Diesellokomotiven der Baureihen V 200 (BR 120) und ab 1974 auch die Baureihe 132 stationiert. Bis 1987 kamen noch einige Dampflokomotiven der Baureihe 50.35-37 im Plandienst zum Einsatz. Daher blieb die gesamte Infrastruktur für den Dampfbetrieb, wie die wahrscheinlich einzige Hochbunkeranlage ihrer Art in Deutschland, erhalten.

Im Herbst 1990 wurde der Verein „Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V. Chemnitz-Hilbersdorf“ gegründet. Er setzte sich das Ziel, die fast 100jährige Anlage des Bahnbetriebswerkes und deren technische Einrichtungen betriebsfähig zu erhalten sowie

einige wesentliche Dampf-, Diesel und Ellok-Exemplare aus Schrott wieder aufzubauen. Im Museum sind neben vereinzelten Fahrzeugen auch Museumslokomotiven der DB AG sowie des Verkehrsmuseums Dresden zu finden. In den Räumen des Bahnbetriebswerkes sind weiterhin Ausstellungen zur Eisenbahngeschichte der Region und zur Eisenbahnfernmeldetechnik im Aufbau. Auch eine Feldbahnanlage sowie viele eisenbahntypische Gegenstände und Geräte befinden sich auf dem Museums Gelände.

Öffnungszeiten:

Dienstag bis Sonntag 9.00 – 17.00 Uhr.

An Fahrzeugen beherbergt das Museum:

Dampfloks: 24 004, 38 205, 41 1225, 44 1338, 50 3628, 50 3648 (betriebsfähig), 52 4924, 52 8149, 58 261, 75 515, 86 001, 98 001, 99 566

Dampfspeicherloks: eine FLC (Bauart Meiningen), eine C-FL Borsig (Bj. 1921)

Dieselloks: Kö N4B, 100 211, V 10 B, V 22, TGK, V 15 2065, V 60 1120, V 100 025, V 180 141, 118 782, 120 269, 131 060

Elloks: E 44 045, 242 002, 254 059

Akkuloks: ASF 01 und 08

Feldbahn: verschiedene Lokomotiven der Fabrikate LKM-Babelsberg, Skoda, Orenstein & Koppel und Jung sowie das dazugehörige Wagenmaterial in 600 mm Spurweite.

Unsere Anschrift lautet:

Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V.

Postfach 452

09030 Chemnitz

Tel. 0371 / 493 27 65, Fax 0371 493 27 73

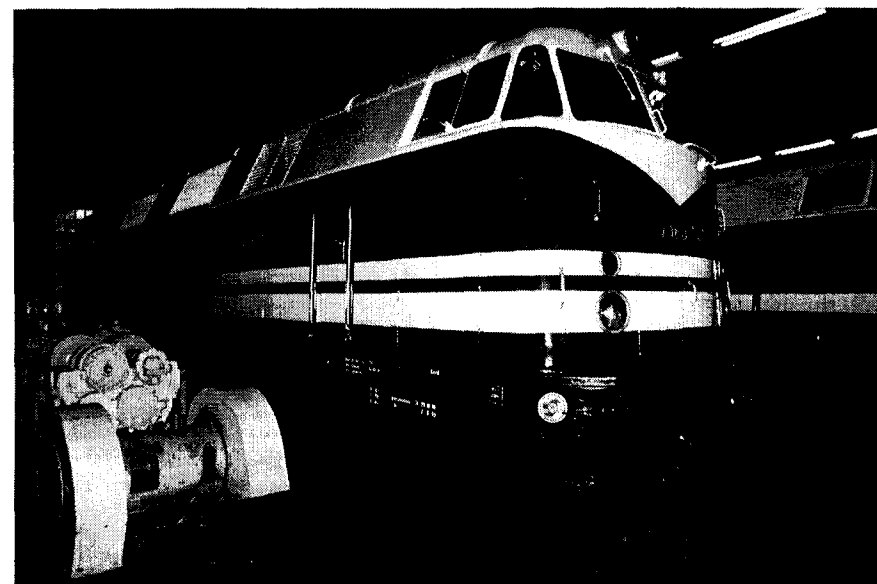
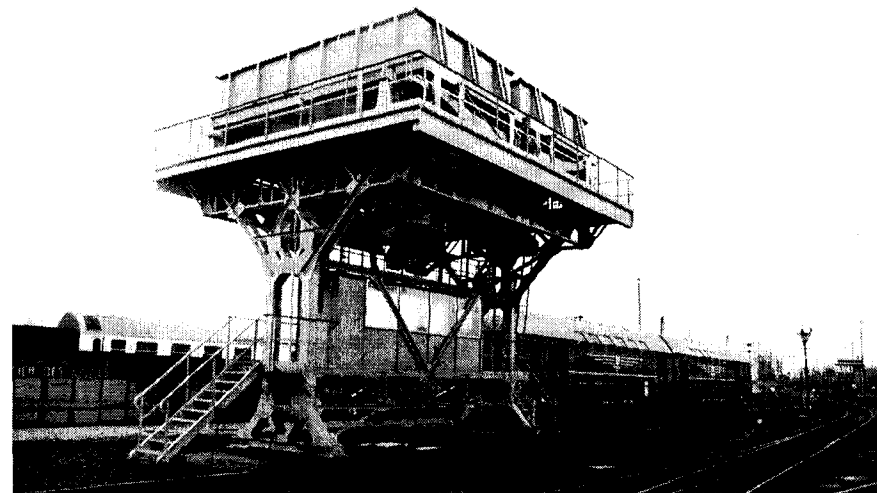
Internet:

www.eisenbahnmuseum-chemnitz.de

E-Mail:

<http://home.t-online.de/home/eisenbahnmuseum>

[eisenbahnmuseum](mailto:eisenbahnmuseum@t-online.de)



Schaustücke im Sächsischen Eisenbahnmuseum: Hochbunkeranlage (oben) und dieselhydraulische Streckenlokomotive V 180 141

Fotos: Hoppe

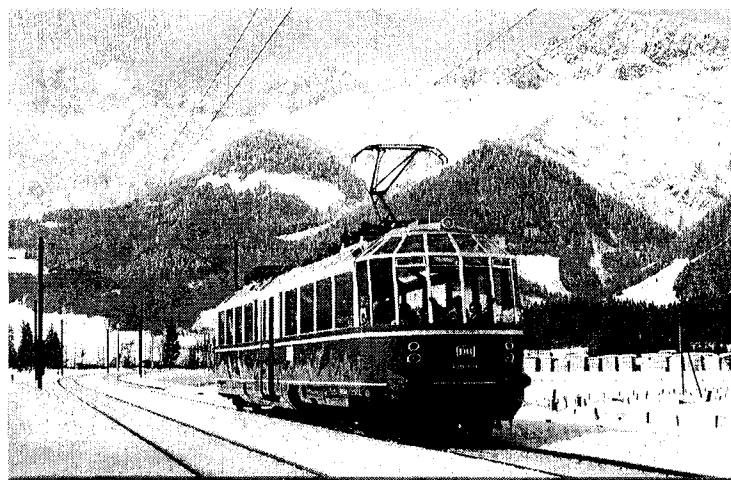
BSW-Freizeitgruppe ET 491 "Gläserner Zug" München

Horst Büttner, Leiter der Gruppe

Anfang der 30er Jahre machte die Deutsche Reichsbahn große Anstrengungen, um das Reisen mit der Eisenbahn attraktiver zu gestalten. Man wollte der zunehmenden Konkurrenz durch Omnibusse begegnen. Daher wurden vom Reichsbahn-Zentralamt bei der Firma Fuchs in Heidelberg zwei elektrisch betriebene Aussichtstriebwagen in Auftrag gegeben. Pünktlich zur Hundert-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahn 1935 in Nürnberg wurden die beiden Triebwagen der Öffentlichkeit vorgestellt. Bis 1940 trugen sie die Nummern ET 1998 und 1999, ab 1940 ET 9101 und 9102. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h; für die damalige Zeit sehr beachtlich. Ab 1936 wurden beide Triebwagen im Ausflugsverkehr ab München eingesetzt. Sie erhielten ob der guten Sicht durch viele Fenster im Oberlicht alsbald den Namen „Gläserner Zug“. Da noch nicht so viele Strecken elektrifiziert wa-

ren, blieb der Aktionsradius etwas eingeschränkt. Im März 1943 brannte nach einem Bombenangriff auf München der ET 9102 vollständig aus und konnte nicht mehr repariert werden. Daraufhin wurde der ET 9101 zur Sicherheit in einem kleinen Lokschuppen außerhalb Münchens abgestellt und buchstäblich eingemauert.

Als sich nach dem zweiten Weltkrieg die Lage wieder einigermaßen normalisiert hatte, wurde der Gläserne Zug überholt und für Ausflugsfahrten eingesetzt. Nach einem festen Monatsprogramm war der Triebwagen auf Achse, und es fand sich schnell auch wieder ein Stammpublikum. Mit zunehmender Elektrifizierung konnten immer mehr Ziele angefahren werden, so daß sich die Laufleistungskilometer erhöhten. Ab 1968 trug der Triebwagen die Nummer 491 001-4. Als Einzelgänger blieb das Fahrzeug



Hier hat Horst Büttner den Triebwagen selbst fotografiert. Das Foto entstand im Februar 1989 bei Saalfelden in Österreich (Strecke Saalfelden – Wörgl) während einer Sonderfahrt des Fahrzeugs von Saalfelden über Kufstein nach München. Es ist sicher vielen bekannt als Ansichtskarte des Fotoverlags Reinhold Jungs.

Foto: Büttner

für die Deutsche Bundesbahn aber immer ein Problemfall. Hohe Unterhaltungskosten und Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung führten oft zu der Überlegung, den Triebwagen abzustellen. Ein jähes Ende fand er dann bei einem schweren Unfall am 12. Dezember 1995 im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Zur Zeit steht das Fahrzeug in einem Werk in München. Alle Bemühungen um eine Reparatur scheiterten an den hohen Kosten und an den Gegebenheiten der neuen DB AG. Als Lokführer habe ich den Gläsernen Zug 25 Jahre lang gefahren (bei über 3000 Fahrten ca. 1,3 Millionen Ki-

lometer zurückgelegt, durch ganz Deutschland einschließlich der neuen Bundesländer durch Österreich, die Schweiz und andere angrenzende Länder).

Daher habe ich mich 1999 entschlossen, zur musealen Erhaltung des Triebwagens eine BSW-Gruppe zu gründen. In der langen "Lebenszeit" des Fahrzeugs hat sich sehr viel Material angesammelt, wie Unterlagen technischer Art, Fahrpläne, Fahrkarten, Fotos, Zeichnungen und Schilder. Dieses gilt es zu archivieren und der Nachwelt in einem Museum zu erhalten.

20 Jahre Modellbahngruppe Saarbrücken im BSW

Volker Bender, BSW - Modellbahngruppe Saarbrücken

Als sich vor 27 Jahren in der Kbw-Kantine Saarbrücken 10 Eisenbahner versammelten, um einen Modellbahnclub innerhalb des BSW Saarbrücken zu gründen, hatte wohl keiner damit gerechnet, daß man so viele Jahre aneinandergebunden sein würde. Die "konstituierende" Sitzung wurde in Anwesenheit des seinerzeitigen BSW-Bezirksvorstandes Herrn Dr. Honold von Sigg Gottschall am 24. April 1977 einberufen und geleitet. Einige der Anwesenden kannten sich entweder dienstlich oder aus der Modellbahnzene. Dennoch war sich wohl der größte Teil der Anwesenden nicht so recht bewußt, was es heißt, in größerem Kreise auf mitunter engem Raum bei seinem Hobby miteinander auskommen zu müssen. Man war euphorisch, aber auch abwartend zugleich; jeder hätte am liebsten gleich seinen ganzen Ideenreichtum präsentiert, doch man wußte nicht so recht, ob es schon angebracht war oder ob man nicht damit warten sollte. Vieles wurde aber schon diskutiert. Zu einer grundlegenden Entscheidung wurde folgender Beschluß gefaßt: das System, auf dem eine gemeinsame Modellbahnanlage erstellt werden wollte, wird in Gleichstromausführung erfolgen. Obwohl fast alle Anwesenden "Märklinisten" waren,

einigte man sich auf das internationale Zweileitersystem. Von den Fahrsicherheiten wegen der Stromabnahme etwas problematischer als das 3-Leiter Wechselstromsystem, versprach man sich aber mehr "Welt-offenheit" zu allen anderen Marken. Es wurde ja auch nicht ein Thema oder eine Epoche festgelegt, sondern jeder sollte sich so entfalten, wie er es für richtig hielt. Länderbahn-, Reichsbahn- oder Bundesbahnzeit, jeder sollte zum "Zuge" kommen. Somit mußte auf die breite Palette der Gleichstrom-Hersteller zugegangen werden. Das System war also "abgehakt". (Jetzt konnte ich meine auf 3-Leiter Wechselstrom umgebauten Gleichstromlokomotiven wieder reaktivieren.) Bei der Wahl des Clubvorsitzenden gab es keine Frage, "Sigg" Gottschall hierfür zu gewinnen, hatte er schließlich die Idee für dieses Unternehmen und offensichtlich auch das "Stehvermögen", einen solchen Club zu führen und auch zusammenzuhalten. Ein von mir an diesem Tag geäußelter Wunsch, die letzte Dampflokomotive der BD Saarbrücken, eine 50er, von uns als Museumslok erhalten zu lassen, wurde dadurch zunichte gemacht, daß die Deutsche Bundesbahn für den "Schrott" DM 25 000,00 verlangte, gleichwohl von wem. Aber weder

von den Anwesenden, noch vom BSW war so viel Geld aufzutreiben. Idealisten wie wir und vor allem gestandene Lokhandwerker wären zu dieser Zeit genügend vorhanden gewesen. Ein „Aus“ für vielleicht eine der ersten Museumsmaschinen der DB. Ich glaube, heute weiß niemand mehr, wo die Maschine abgeblieben ist, nachdem die Stadt Saarbrücken von einer Aufstellung im Messegelände Abstand genommen hatte. Als Domizil für unser Wirken bot man uns später Räumlichkeiten im Bf Schleifmühle an. So machte sich also das Häuflein der Modelleisenbahner an die Arbeit, eine stationäre Anlage zu erstellen. Mit dem Wissen aus gemachten Fehlern an eigenen Anlagen konnte in relativ kurzer Zeit ein Erstlingswerk entstehen, auf welchem schon Fahrbetrieb möglich war. Aus Unsicherheit über den Verbleib in den Räumlichkeiten stagnierte eine Zeitlang der Weiterbau, um dann aber nach teilweisem Abriß und Umgestaltung wieder fortgeführt zu werden. Eine Anlage sollte eigentlich nie fertig sein und so sind wir heute noch fleißig am werkeln, umbauen, ausbauen, ersetzen. Weichentausch wie im Großbetrieb und Störungssuche gehören dazu. So „ganz nebenbei“ entsteht eine Modulanlage zu Ausstellungszwecken, welche schon bei diversen Veranstaltungen zu sehen war. Auch hier gilt das Prinzip der „Unvollendeten“, denn daran sollen einige Stadien des Entstehens einer Anlage demonstriert werden. Demzufolge hat sie auch beim Modellbahnpublikum großen Eindruck hinterlassen. Zwischenzeitlich waren schon mehrere Anlagen für Ausstellungszwecke erstellt worden. Sie waren aber in der Regel unhandlich groß und schwer zu transportieren, immer mußte ein Lkw geordert werden. Die heutigen 6 - 7 Module passen locker in einen Kleintransporter. Erwähnt werden sollte auch die Märklin-Anlage, die wir für den Eisenbahn-Waisenhort in Freiburg aufgerüstet und zur Verfügung gestellt haben. Wer nun glaubt, das Spielen mit den kleinen Zügen wäre unser einziges Hobby, hat sich geirrt.

Schon alsbald nach unserer Gründung hat Sigg die Fühler ausgestreckt und sehens-

würdige Wochenendreisen - non Stop - arrangiert. Waren es die Rhätische-Bahn-Fahrten mit Abstecher nach Mailand (um ein Bier zu trinken) oder die letzte Fahrt der Furka-Oberalp über den Berg vor Eröffnung des Basistunnels, oder die Nordlandfahrt nach Narvik, die Fahrten ins Central-Massiv oder mit der „Kanarien-Bahn“ in den Pyrenäen von dem dreispurigen Bahnhof La Tour de Carol aus, immer waren die Mitreisenden hellauf begeistert von den Sehenswürdigkeiten der anderen Länder oder deren Bahnverwaltungen. Ganz besonders liegt uns dabei das Geburtsland der Eisenbahn - England - am Herzen. Dort waren wir schon ca. fünf mal, vor allem bei der 150 -Jahr-Feier der ersten Eisenbahnlinie Manchester - Liverpool in Rainhill. Wer das miterlebt hat, wird England so schnell nicht wieder vergessen. Aber auch die Reise an die Nordspitze Schottlands mit Aufenthalt in Dunrobin Castle und zu Gast bei Lord Sutherland oder die Fahrt nach Wales, mit einer der schönsten Reisen, vollgepackt mit Überraschungen und Erlebnissen. Aktivitäten, die sich immer wieder miteinander verbinden, Modellbahn - Großbahn - Beruf. Was Wunder, daß sich zuweilen auch Nicht-Clubmitglieder unseren Exkursionen anschließen. So geschehen auch bei unserer 5-Tage-Fahrt nach Lissabon, die noch sehr nachhaltig auf uns einwirkt. Die vergangenen 20 Jahre waren also voller Action, ein wenig Unsicherheit, dann wieder Zuversicht, mal Ausstellung, mal Reisen und geschäftiges Treiben. Und sollte der Ton auch mal energischer werden, - schließlich ist das Spielen eine todernste Sache - wir nehmen's locker.

Letztendlich ist auch mit allen Aktivitäten und zwischenmenschlichen Beziehungen dem 2. Buchstaben in der Firmierung „BSW“ wohl absolut Rechnung getragen, denn das dürfte der Gedanke der Gründungsväter gewesen sein, ein sozialverträglicher Geist wirkt sich positiv auf das Berufsleben aus. Für die nächsten Jahre wünsche ich unserem Club, daß er mit allen Beteiligten fortbesteht und für immer ein zu Hause haben möge.

30 Jahre BSW-Freizeitgruppe Modellbahn-Club Mainz 70

Josef Stumm, Leiter der Gruppe

Am 5. Dezember 1970 wurde die BSW-Modellbahngruppe Mainz, auch Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70) genannt, gegründet und dem damaligen BSW-Bezirksvorstand Mainz unterstellt.

Von den sieben Gründungsmitgliedern sind heute noch fünf in der Modellbahngruppe aktiv. Die Mitgliederzahl hat sich von den anfänglichen sieben in den folgenden Jahren oftmals geändert und zählt heute 31 Clubfreunde.

Mangels geeigneter Räumlichkeiten wurde im Juli 1971 vom damaligen BSW-Bezirksvorstand Mainz ein ausgemusterter Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn beschafft und der Modellbahngruppe zur Verfügung gestellt. Nach Ausräumen der Inneneinrichtung konnte im Januar 1973 mit dem Bau der Modelleisenbahnanlage begonnen werden. Als Anlagenthema wurde eine Landschaft ähnlich unserer Heimat an Rhein, Mosel und Lahn gewählt. Die zur Verfügung stehende Fläche wurde in einen Aufenthalts- und einen Anlagenraum aufgeteilt. Die Anlage selbst umfaßt eine nutzbare Größe von 11,0 m x 1,80 m x 2,0 m (hoch). In den folgenden Jahren wurde die Anlage mehrmals umgebaut und technisch verbessert.

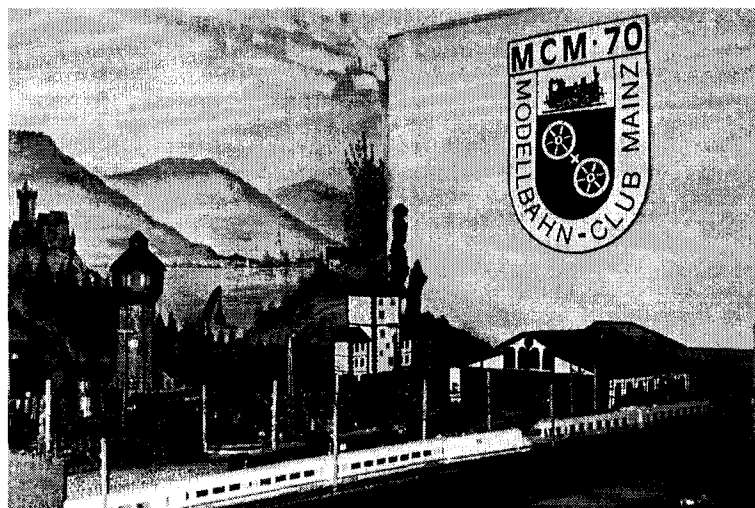
Bereits im Dezember 1975 konnte die Modelleisenbahnanlage, wenn auch nur teilweise fertiggestellt, erstmals der Öffentlichkeit bei einem „Tag der offenen Tür“ vorgestellt werden. Ab dieser Zeit wurden jährlich eine oder auch mehrere Modellbahnvorführungen an verschiedenen Orten durchgeführt. Hierbei sind die Ausstellungen für die Mainzer Kinder besonders erwähnenswert. Seit 1982 gibt es in den Sommerferien bis zu fünf Vorführungen. Bei vielen Veranstaltungen der DB war die BSW-Modellbahngruppe Mainz dabei. So haben Präsentationen in Bingen, Bingerbrück, Bad Kreuznach, Erbach(Odenw), Kaiserslautern,

Lauterecken Grumbach, Mainz Bischofsheim, Mainz Kastel, Wiesbaden, Wiesbaden Dotzheim und nicht zuletzt in Mainz Hbf einmal oder auch mehrmals stattgefunden.

Die Anlage selbst beinhaltet einen Bahnhof mit Personen- und Güterverkehr, einen Bahnhof am Ende einer Nebenbahnstrecke, ein kleines Bahnbetriebswerk und Nebenanlagen, wie Straßenbahn, Lokalbahn, Bergbahn, Seilbahn und Grubenbahn im Maßstab ca. 1:85 und den Nenngrößen HO, HOm und HOe. Das Gleisnetz, einschließlich Abstellbahnhof, umfaßt ca. 400 m. Nicht weniger als 26 Lichtsignale, drei Flügelsignale, sechs Gleissperrsignale, 66 Weichen, eine Drehbühne, eine Schiebebühne und viele interessante Teile sind in der Anlage installiert. Sie werden über ein Gleisbildstellpult mit Kontrollausleuchtung gesteuert. Mit rund 300 Beleuchtungsstellen kann ein echter Nachtbetrieb imitiert werden. Für den Fahrbetrieb stehen rund 100 Dampfloks, Elloks, Dieselloks und Triebwagen und rund 250 Reisezug- und Güterwagen zur Verfügung. Für die Stromversorgung der Anlage sorgen drei Großtransformatoren, zehn Fahrgeräte, drei Steuergeräte und vier Fahrgeräte. Besonders hervorzuheben ist, daß ein echter Fahrleitungsbetrieb besteht. Die Ausgestaltung der Anlage mit Gebäuden und Landschaft ist, bis auf einige Ausnahmen, gänzlich im Eigenbau entstanden.

1995 wurde für die Kinderklinik in Mainz eine große Modelleisenbahnanlage (4,00 m x 1,40 m) gebaut. Sie ist im Foyer der Klinik aufgestellt und wird von Mitgliedern unserer Gruppe ehrenamtlich betreut und gewartet.

Beunruhigend für die Modellbahngruppe Mainz ist, daß der Standort des Wagens nicht gesichert ist. So mußte in den letzten Jahren der Standort oft gewechselt werden, wobei auch der Zugang für die Besucher immer schwieriger wird. Es bleibt zu hoffen,



daß die zuständigen Geschäftsbereiche der DB AG immer noch ein Plätzchen für den Wagen des MCM 70 zur Verfügung haben. Eine weitere Sorge besteht im Nachwuchs. Die Clubmitglieder der Modellbahngruppe Mainz werden immer älter, und geeignete Jugendliche fehlen. Wer also Interesse an der Mitarbeit in einer Modellbahngruppe hat, der kann sich bei uns melden. Übrigens, das Maskottchen unserer Gruppe ist die Lok T 3 (89 7315), die von 1940 bis 1957 im Bahnbetriebswerk Mainz beheimatet war.

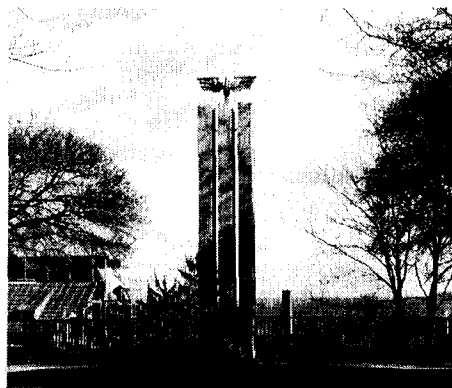
Unsere Geschäftsanschrift lautet:

**Stiftung Bahn-Sozialwerk
Modellbahngruppe Mainz (MCM 70)
c/o Herrn Josef Stumm**

Schönbergstraße 29

65199 Wiesbaden

Tel./Fax 0611/ 420 568.



Das andere Denkmal...

... am Bahnhof Frankfurt (Oder). Diese Stele erinnert an die 1535 im Weltkrieg 1914 - 1918 gefallenen Eisenbahner der ehemaligen Bahndirektionen Bromberg, Danzig und Posen. Das bronzenes Flügelrad soll Sinnbild für gemeinsames Schaffen sein. Die Weihe der Stele fand 1932 statt. Alle Kosten wurden durch Spenden von Eisenbahnern beglichen.

Foto: BSW-Freizeitgruppe „Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55“

BSW-Freizeitgruppe V 200 007/ Historische Fahrzeuge im Werk Lübeck e.V.

Rolf Harder, Leiter der Gruppe

Die BSW-Freizeitgruppe „V 200 007 im Bw Lübeck“ wurde 1984 anlässlich der Übernahme der Diesellokomotive V 200 007 durch das Verkehrsmuseum Nürnberg und der Stationierung der Lok in Lübeck von engagierten Eisenbahnern des damaligen Bw Lübeck gegründet. Sie hatten es sich zur Aufgabe gemacht, die Lok zu pflegen und für Sonderfahrten und Ausstellungen zu unterhalten.

In den Jahren 1987 und 1988 kamen mehrere Eilzugwagen, die sogenannten Mitteleinstiegswagen, zusätzlich unter die Obhut der BSW-Gruppe. Es handelt sich um einen Steuerwagen (Gattung Bdylf), einen 2. Klasse-Wagen (Bylb) und einen 1/2. Klasse-Wagen (ABylb). Alle Wagen gehören ebenfalls zum Bestand des Verkehrsmuseums Nürnberg. Inzwischen ist der AB-Wagen in den Besitz der BSW-Gruppe übergegangen. Im Jahre 1995 wurde von einigen Mitgliedern der BSW-Gruppe ein Schnellzugwagen mit Gepäckabteil (BDms) von der DB AG erworben. In diesem Wagen wurden das Gepäckabteil und einige Sitzabteile zu einem Restaurantabteil umgebaut. Der Wagen wurde kobaltblau lackiert und auf den Namen „Hansetreff“ getauft. Der Wagen steht für Sonderfahrten zur Verfügung und kann für Betriebsausflüge, Privatfahrten u.ä. gemietet werden.

1995 kaufte die BSW-Gruppe einen zweiten AB-Wagen. Im selben Jahr wurde die Gruppe unter dem Namen „BSW-Gruppe V 200 007 / Historische Fahrzeuge im Werk Lübeck e.V.“ in das Vereinsregister eingetragen.

1996 erwarben Mitglieder der BSW-Gruppe und Privatleute die ehemalige DR-Diesellok 228 731-6 von der DB AG und überführten sie nach Lübeck. Diese Lok wird zur Zeit aufgearbeitet und erhält eine Hauptuntersuchung. Anschließend steht sie der BSW-Gruppe unter der Reichsbahn-Nummer 118 731 für Sonderfahrten zur Verfügung.

Seit 1997 bereichert die Diesellokomotive V 160 003 den Lübecker Fuhrpark. Sie stand im Ausbesserungswerk Bremen und wartete auf eine Hauptuntersuchung. Da diese aber zu teuer war, drohte dem letzten Urahn aller einmotorigen Großdiesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn der Schneidbrenner. Die Lok konnte gerettet werden und wurde in die Hansestadt geschleppt. Die BSW-Gruppe führte in Zusammenarbeit mit dem Werk Lübeck die Hauptuntersuchung an der stark mitgenommenen Lok in Eigenleistung durch. Anschließend wurde die Maschine auch offiziell nach Lübeck umbeheimatet.

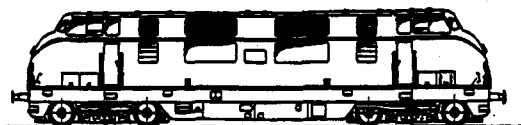
Untergebracht sind die Museumsfahrzeuge im ehemaligen Lokschuppen der Lübeck - Eutiner Eisenbahn im Werk Lübeck, dem sogenannten Schuppen LEU. Hier befinden sich eine Werkstatt sowie Sozial- und Aufenthaltsräume.

Die Fahrzeuge werden im Auftrag der DB Reise & Touristik AG eingesetzt. Sie können auch direkt bei der BSW-Gruppe für Privatfahrten gemietet werden. Sprechen Sie uns an, wir machen Ihnen ein Angebot, wenn gewünscht auch für eine Fahrt mit Bewirtung. Aber die BSW-Gruppe V 200 007/ historische Fahrzeuge im Werk Lübeck e.V. führt auch jedes Jahr diverse Fahrten in eigener Regie durch.

Die Gruppe hat zur Zeit 27 Mitglieder, aktive Eisenbahner, Ruheständler und Leute aus allen möglichen Berufen, die Spaß am Arbeiten an Eisenbahnfahrzeugen haben. Zum Arbeiten an den Fahrzeugen treffen wir uns samstags und nach Absprache auch in der Woche. Falls Sie Interesse an einer Mitarbeit in unserer Gruppe haben oder auch als passives Mitglied die Gruppe unterstützen möchten, wenden Sie sich an die Adresse: BSW-Freizeitgruppe V 200 007/ Historische Fahrzeuge im Werk Lübeck e.V.

c/o Rolf Harder, Moisliger Allee 108, 23558 Lübeck, Tel.: 0451/861 483.

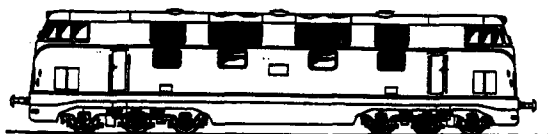
Die Fahrzeuge der BSW-Gruppe V 200 007/historische Fahrzeuge im Werk Lübeck e.V.
V200 007



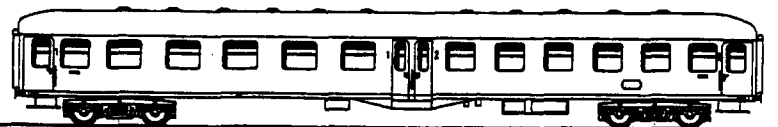
V160 003



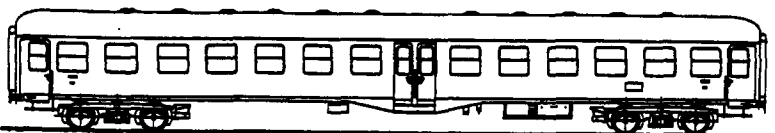
V 118 731



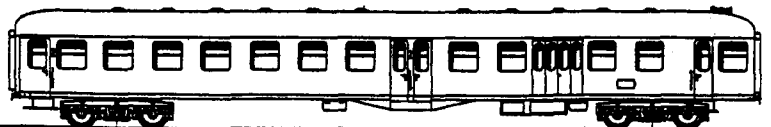
2 x ABylb



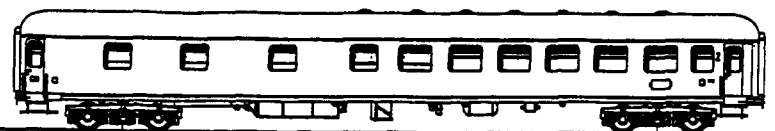
Bylb



BDylf



BDm 055



BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S – Bahn

Manfred Lauchardt, Leiter der Gruppe

Die BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn wurde im Mai 1999 von 19 aktiven und ehemaligen Mitarbeitern des S-Bahnstromwerkes Berlin Ostkreuz, einer Organisationseinheit der DB Netz, gegründet.

Die Gründung lässt sich auf ein Hobby einiger Mitarbeiter der Bahnstromversorgung S-Bahn zurückführen, die seit Mitte der 80er Jahre Anlagen, Bauteile, Fotodokumente und Schriften sammelten. Mit Beginn der Erneuerung und mit dem Ausbau des Bahnnetzes Anfang der 90er Jahre entstand die Aufgabe zur Erhaltung und Pflege elektrotechnischer Anlagen der Bahnstromversorgung aus über 70 Jahren.

Im Jahr 1998 bestand das Bahnstromwerk Berlin Ostkreuz 70 Jahre. Aus diesem Anlaß wurde eine Ausstellung zur Geschichte der Bahnstromversorgung mit Exponaten und Bildtafeln eröffnet. Damit war der „Grundstein“ zur Freizeitgruppe gelegt.

Mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk fanden wir einen Partner, der unsere Arbeit fördert und uns in den Kreis der Freizeitgruppen aufnahm.

Die Mitglieder der Gruppe sind oder waren langjährige Handwerker, Meister und Ingenieure der Bahnstromversorgung S-Bahn.

Durch die Tätigkeit in der Instandhaltung von Schaltanlagen der Gleichrichterunterwerke, Stromschienen- und Kabelanlagen sowie in der Betriebsführung der Netzleitstellen haben die Mitglieder der Freizeitgruppe die nötige Fachkenntnis zur Erhaltung der Exponate.

Viele Mitglieder kennen die Bahnstromversorgung über 40 Jahre und verfügen somit auch über historische Kenntnisse zur Bahnstromversorgung.

Die Leitung der Freizeitgruppe hat der ehemalige langjährige Leiter des Bahnstromwerkes Berlin Ostkreuz übernommen.

Die Freizeitgruppe hat das Ziel, im engen Zusammenhang mit der Berliner S-Bahn

insgesamt die Bahnstromversorgung als einen Teil der Berliner S-Bahn historisch und aktuell für interessierte Menschen innerhalb und außerhalb der Bahn darzustellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden folgende Aufgaben bei der Gründung der Freizeitgruppe festgelegt:

- Sammlung von Anlagen und Bauteilen der Bahnstromversorgung,
- Erhaltung und Pflege der Sammlung einschließlich funktioneller Wiederherstellung ausgewählter Exponate - Gestaltung der Sammlung nach thematischen Bereichen der Bahnstromversorgung,
- Fertigung von Fotodokumenten, technischen und historischen Beiträgen zur Ergänzung der Sammlung,
- Mitwirkung an Ausstellungen und Veranstaltungen der S-Bahn durch Aufstellung von Exponaten und Bildtafeln.

Nach über einem Jahr des Bestehens der Freizeitgruppe können wir auf eine erfolgreiche Arbeit und einige Höhepunkte zurückblicken.

In dieser Zeit haben wir die 1998 geschaffene Ausstellung bereits zu einem kleinen Museum gestaltet. Nach einer Gestaltungskonzeption wurden in einem Raum hochwertige und seltene Bauteile der Gleichrichterunterwerke angeordnet und zum Teil funktionell gestaltet.

Diese Arbeit wollen wir im Jahr 2000 mit einer interessanten Sammlung von Bahnhofsuhrn und fenneldetechnischen Exponaten abschließen.

In einem Teil einer Lagerhalle haben wir begonnen, größere Bahnstromanlagen, darunter eine komplette Stromschienenanlage mit Bauteilen, seit 1924 aufzubauen. Diese

Arbeit wird uns auch im Jahr 2001 beschäftigen.

Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die Gestaltung von transportablen Exponaten. So wurde eine transportable Stromschienenanlage mit 6 m Länge aufgebaut. Weiterhin haben wir ein Exponat Stromabnehmer/Stromschiene S-Bahn geschaffen. Weiter Exponate sind vorgesehen.

Zu den Höhepunkten der Freizeitgruppe gehörten 1999 die Teilnahme an der Veranstaltung 75 Jahre S-Bahn mit einer Ausstellung von Bahnstromanlagen und die Organisation und Durchführung „Tag der offenen Tür im S-Bahnstromwerk Berlin Ostkreuz“. Zu diesem Anlaß gelang es, einen Glaskolben - Quecksilberdampfgleichrichter in Betrieb zu nehmen und den Besuchern vorzuführen.

Im Jahr 2000 haben wir an Veranstaltungen der S-Bahn teilgenommen.

Zum „Tag der offenen Tür in der Werkstatt Wannsee“ wurde die Montage der Stromschiene vorgeführt.

Im Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide bei der Veranstaltung „S-Bahn 2000“ ha-

ben wir unsere transportable Stromschienenanlage aufgestellt.

Zur Information über die Freizeitgruppe haben wir eine Homepage eingerichtet.

Wir informieren über die Freizeitgruppe und ihre Arbeit. Eine Fotogalerie befindet sich im Aufbau. Damit wollen wir Bauwerke, Bahnstromanlagen und denkwürdige Bauvorhaben aus der Geschichte der Bahnstromversorgung zugänglich machen.

Für Interessenten: notrix.de/historische-bahnstromanlagen

Die Mitglieder der Freizeitgruppe treffen sich jeden Mittwoch von 9 bis 14 Uhr in Markgrafendamm 24 (Werkstatt), 10245 Berlin.

Die Freizeitgruppe ist erreichbar über:

Manfred Lauchardt

Telefon: 030 / 297 22 560 Büro

nur am Mittwoch

Telefon: 030/ 47 48 48 38 privat

Funktel.: 0172/ 45 69 496

E – Mail: dbag.mkd@online.de



Mitglieder der Freizeitgruppe im Museum Bahnstromanlagen mit dem Glaskolbgleichrichter in Betrieb
Foto: BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn

20 Jahre BSW-Modelleisenbahnclub Mühlacker (MCM)

Günther Oswald, Mühlacker

Die Modellbahngruppe Mühlacker wurde am 10. September 1981 gegründet. 14 Modellbahnenthusiasten fanden sich damals zusammen, und mit viel Eifer wurde eine künftige Modellbahnanlage geplant. Da man noch keine geeignete Räumlichkeit besaß, wurde der Erwerb einer solchen vorrangig angestrebt. Ziemlich rasch hatte sich dieses Problem erledigt. Die BD Stuttgart stellte uns einen Clubraum zur Verfügung. Es waren Kellerräume unter der damaligen Güterabfertigung Mühlacker. Nach Ausbau und Renovierung konnte mit dem Bau unserer ersten Clubanlage begonnen werden. Bei vielen Modellbahntagen, bei Bahnhof- und Stadtfesten stellten wir nicht nur unsere Spur H0-Anlage der Öffentlichkeit vor, sondern beteiligten uns auch aktiv an diesen Veranstaltungen. Dem unermüdlichen Einsatz unseres damaligen "Kleinbahnpräsidenten" Karl Pritzl war es zu verdanken, daß wir in weiten Kreisen der Bevölkerung viel positive Resonanz erzielten. Schon im Jahre 1988 zeichnete es sich ab, daß wir in unserem liebgewonnenen Clubkeller nicht auf Dauer bleiben konnten. Die Bahn wollte dieses Gebäude veräußern. Also begannen schon damals Bestrebungen, in den Besitz eines eigenen Vereinsheimes zu kommen. Nach langen zähen Verhandlungen mit der damaligen Bundesbahn und der Stadt Mühlacker wurde uns schließlich am 01. August 1993 ein ehemaliges Bahngelände, welches sich nun in städtischem Besitz befindet, für die Dauer von 30 Jahren überlassen. Von der Stadt Mühlacker gestellte Bedingung war, daß wir die Rechtsform eines eingetragenen Vereins annehmen mußten. Sämtliche Renovierungsarbeiten waren durch uns selbst auszuführen und zu finanzieren. Wir nannten uns also fortan: Modelleisenbahnclub Mühlacker e. V., Mitglied in der Stiftung BSW. So waren wir Mieter eines denkmalgeschützten ehemaligen Bahngeländes der königlich-württembergischen

Eisenbahn, das im Jahre 1894 erbaut wurde, geworden. Das damalige Maschinen- und Kesselhaus diente zur Erzeugung von elektrischem Strom für die Gebäude und Einrichtungen des Grenzbahnhofs Mühlacker. Mühlacker hatte in seiner Blütezeit zwei Bahnhöfe, einen badischen und einen württembergischen, zwei Betriebswerke mit Lokschuppen, Umladestellen, Güterabfertigungen und bis zu acht Stellwerke. Diese Einrichtungen wurden von dem 24,50 m langen Backsteingebäude mit einem 25 m hohen Schornstein versorgt. Mangelnde Instandhaltung ließ das Gebäude mit der Zeit immer mehr verkommen, bis es schließlich total verwahrlost war. In unermüdlichem Einsatz, mit Enthusiasmus und dem Wunsch nach einem eigenen Vereinsheim haben die Mitglieder des MCM aus dieser Ruine eine schmucke Bleibe geschaffen.

Seit 1993 widmen wir uns zum einen dem Bau einer Clubanlage im und zum anderen der Durchführung von Veranstaltungen.

Zwischenzeitlich ist unsere zweite Clubanlage in Arbeit. Die Anlage entsteht in Rahmenbauweise. Dabei ist dieser U-förmig erstellt, wobei ein Anlagenschenkel in den Schattenbahnhof führt. Die größte Länge des Bahnhofsschenkels beträgt 11 m, die größte Anlagenbreite 4,50 m. Gefahren werden die Züge digital, gesteuert wird digital, bzw. über Relais und Stellpulte. Der Gleisplan sowie die Landschaft entspringen der Fantasie der Mitglieder. Die Anlage soll insgesamt für alle Mitglieder einen regen Fahrbetrieb ermöglichen, d. h. jeden Bahnhof kann mindestens eine Person in eigener Regie übernehmen. Unsere 11 aktive Mitglieder zählende Jugendgruppe widmet sich dem Bau einer eigenen N-Anlage, an einer im Aufbau begriffenen Anlage der Nenngröße 1 wird gearbeitet. 91 aktive und passive Mitglieder unterstützen im jetzt 20. Vereinsjahr unsere Bemühungen nach ihren besten Kräften.

89 008

Ronald Xanke, Bezirksbeauftragter im Bezirk Schwerin

Die Vereinheitlichung der vielfältigen Lokomotivgattungen der Deutschen Reichsbahn machte auch vor den Rangierlokomotiven nicht halt. So wurde die sogenannte 15-t-Klasse in Angriff genommen. Zu klären war jedoch die Frage, ob eine Naß- oder eine Heißdampfmaschine zu beschaffen wäre. Den niedrigen Beschaffungs- und Unterhaltungskosten eines Naßdampfers standen die wärmewirtschaftlichen Vorteile einer Heißdampfmaschine gegenüber.

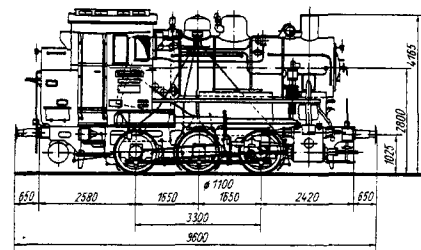
So entschied man ganz weise: Es wurden je drei Naßdampf- und drei Heißdampflokomotiven gebaut.

89 001 - 89 003 Naßdampfausführung von der Firma Schwartzkopff

89 004 - 89 006 Heißdampfausführung von der Firma Henschel.

Alle Lokomotiven wurden dem Bahnbetriebswerk (Bw) Berlin Anhalter Bahnhof zugeteilt, je eine Ausführung (89 001 und 89 004) kam zur Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald. Im Ergebnis der Versuche ergab sich eine eindeutige Überlegenheit der Heißdampfausführung.

Die Praxiserprobung 1935 und 1936 in Berlin Anhalter Bahnhof bestätigte diese Ergebnisse. Die Heißdampfloks waren bei vergleichbarer Laufleistung (Lok-km und km) um etwa 18% im Kohleverbrauch sparsamer.



1938 wurden vier weitere Lokomotiven in der Ausführung als Heißdampfmaschine nachgeliefert.

Die Lok 89 008 wurde von der Firma Henschel & Sohn in Kassel zu einem Preis von 67300,- Reichsmark gebaut. Der Tag der Endabnahme war der 25. Januar 1938. Nach der Abnahme wurde die Lok dem Bw Gesundbrunnen zugewiesen. Hier verblieb sie bis zum 14. November 1947. Die zweite Beheimatung war das Bw Dresden-Altstadt, wo die Lok ausgemustert und am 23. Mai 1968 abgestellt wurde. Zu dieser Zeit enden die Eintragungen im „Betriebsbogen für die Dampflokomotive 89 008“.

Später wurde die Lokomotive dem Verkehrsmuseum Dresden zugeordnet, eine museale Erhaltung jedoch nicht vorgenommen. Abgestellt war sie viele Jahre im Lokschuppen des Cottbusser Bahnhofs in Großenhain in einem teilweise desolaten Zustand.

Durch intensive Bemühungen der BSW-Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ wurde die Lok vom Verkehrsmuseum Dresden zur Reichsbahndirektion Schwerin umgesetzt. Mit Datum vom 20. März 1992 wurde die 89 008 vom damaligen Präsidenten der Rbd Schwerin der BSW-Gruppe übereignet.

Nach umfangreichen Instandsetzungsarbeiten, damals eines der ersten großen Projekte, war sie erstmals auf dem Bahnhofsfest anlässlich der IC-Anbindung Schwerins am 31. Mai 1992 zu bewundern.

Technische Daten der 89 008:

Betriebsgattung Gt 33.15

Bauart C h2

Länge über Puffer 9.600 mm

Achsstand der Lok 3.300 mm

Treib- u- Kuppelraddurchm. 1.100 mm

Zulässige Geschw. (geschieppt) 30 km/h

Masse der leeren Lok 36,2 t

Wasserkasteninhalt 4,8 m³

Brennstoffvorrat 2,6 t

V 200 007

Rolf Harder, Lübeck

Die Deutsche Bundesbahn (DB) stellte 1949/50 ihr erstes Rationalisierungsprogramm im Rahmen des beginnenden Strukturwandels auf. Fester Bestandteil war die Entwicklung einer zweimotorigen, 2000 PS starken Diesellokomotive mit hydraulischer Kraftübertragung für den mittleren und schweren Reisezugdienst auf Hauptbahnen. Hiermit sollte die Dampflokomotive der Einheitsbaureihe 01 abgelöst werden.

Die Firma Krauss-Maffei in München erhielt den Auftrag für den Bau der ersten fünf Vorseerienlokomotiven. Gemäß den Auflagen der DB sollten Motoren, die auch untereinander frei tauschbar waren, von drei Herstellerfirmen eingebaut werden. Es handelte sich um 12-Zylinder-V-Dieselmotoren der Firmen Maybach, Mercedes-Benz und MAN mit jeweils 1000 PS Leistung. Die hydraulischen Getriebe, die von den Firmen Voith und Maybach geliefert wurden, waren nach gleichen Grundsätzen konzipiert.

Die erste Maschine, die V 200 001, wurde anlässlich der Verkehrsausstellung in München der Öffentlichkeit vorgestellt. 1954 gingen die inzwischen ausgelieferten Vorseerienlokomotiven V 200 001 bis V 200 005 in den Plandienst zur umfangreichen Erprobung. Im Rahmen dieser Einsätze stieß man an die Leistungsgrenze der Maschinen. Die Motorleistung wurde daher auf 2 x 1100 PS, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h, angehoben. 1955 wurde mit dem Bau der in Auftrag gegebenen Lieferserien von 81 Serienloks begonnen. Die Firma MAK in Kiel lieferte die V 200 006 bis V 200 025. Neben den Vorserienmaschinen war Krauss-Maffei in München der Hersteller der V 200 026 bis V 200 086. In den Jahren 1962 bis 1965 lieferte Krauss-Maffei dann noch 50 Loks der stärkeren Variante. Diese erhielten die Betriebsnummern V 200 101 bis V 200 150. Ab 1968 erhielten die Loko-

motiven die Baureihenbezeichnung 220 bzw. die stärkere Variante 221.

Die nunmehr 136 Lokomotiven erreichten im Plandienst sehr hohe Laufleistungen bei vergleichsweise geringen Verbrauchswerten. Neben vielen FD- und D-Zügen wurden auch, auf Teilstrecken, berühmte Züge, wie der „Blaue Enzian“ bespannt.

Zu einem Weiterbau der Lokomotiven ist es nicht gekommen, da die fortschreitende Elektrifizierung die Maschinen aus dem hochwertigen Reisezugdienst verdrängte. Die Dieselmotoren fanden daher ab 1969 mehr und mehr ihr Aufgabengebiet im Eil- und Nahverkehrszugdienst. Auch bei der Bespannung von schweren Güterzügen zeigten die Lokomotiven ihre enorme Kraft. Jedoch verschwanden nach und nach die ehemals stolzen roten Renner aus dem Betrieb. Die hier vorgestellte V 200 007 wurde ab 1972 überwiegend im Wendezugbetrieb auf der Strecke Lübeck – Hamburg eingesetzt.

Mitarbeiter des Bw Lübeck setzten sich schon frühzeitig für die museale Erhaltung einer V 200 ein. Diese Bemühungen führten schließlich 1984 zum Erfolg. Aufgrund des guten Allgemeinzustandes fiel die Wahl auf die V 200 007. Nach Übernahme in den Museumsbestand des Verkehrsmuseums Nürnberg wurde als erster Schritt neben der technischen Überholung die ursprüngliche Farbkombination wieder hergestellt. Später erfolgte die erneute Anbringung des Schriftzuges „Deutsche Bundesbahn“ mit hervorstehenden Alu-Buchstaben auf beiden Seiten der Lok. Noch heute kümmern sich Lokführer, Schlosser, Elektriker und freiwillige Helfer des Werkes Lübeck um die Erhaltung dieser form schönen Maschine. Hieraus resultiert auch, daß es bei den bisherigen Einsätzen zu keinerlei Ausfällen gekommen ist (Skizze der Lok s. S. 14 oben).

Die Museumslokomotive E 44 119

Norbert Heidrich, Sprecher Fachausschuß Historische Fahrzeuge

Zunächst einiges zur allgemeinen Geschichte der Baureihe E 44. Um in der schlechten Weltwirtschaftslage Anfang der 30er Jahre den Anschluss an die fortschreitende technische Entwicklung nicht zu verlieren, boten Firmen der deutschen Lokomotivindustrie der Deutschen Reichsbahn an, auf eigenes Risiko drei Probelokomotiven mit Drehgestellen und Tatzlagerantrieb zu bauen und für eingehende Versuche zur Verfügung zu stellen.

Die Deutsche Reichsbahn ließ nach den Ergebnissen aus umfangreichen Probefahrten mit den drei Versuchsmaschinen E 44 001 Siemens-Schuckert-Werke, E 44 101 Maffei-Schwartzkopff und E 44 201 Bergmann-Elektrizitätswerk Berlin und Berliner Maschinenbau AG die Baureihe E 44 in Serie fertigen. Als Basis diente letztlich die überarbeitete Konstruktion der E 44 001 der Siemens-Schuckert-Werke. Der Brückenrahmen ist eine Schweißkonstruktion aus Stahlblech. Markant sind die beiden halbhohen Vorbauten am Lokomotivkasten. Die zweiachsigen Drehgestelle sind mit einer Mittelkupplung miteinander verbunden.

Die erste Serie von 20 Stück war für die 1933 elektrifizierte Strecke Stuttgart – Augsburg bestimmt. Für den im Mai 1939 elektrifizierte Streckenabschnitt Nürnberg – Saalfeld erhielten das Bw Nürnberg Hbf und Bw Bamberg ebenfalls fabrikneue E 44 zugeteilt. Auch im mitteldeutschen Raum wurden diese Universallokomotiven stationiert.

Bis Kriegsende wurde die Maschine mit der lfd. Nummer E 44 175 in Dienst gestellt. Aus Kriegsteilfertigung und anschließend im Nachbauprogramm der jungen DB produzierte man schließlich bis zur E 44 187. 16 Loks wurden für die Höllentalbahn im Schwarzwald mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. 1963 kamen durch Umbau im AW München Freimann

E 44 188 (aus E 244 11) und 1965 E 44 189 (aus E 244 22) als letzte Maschinen dazu.

Im neuen Nummernschema der Deutschen Bundesbahn erhielt die E 44 ab 1968 die Bezeichnung 144, die mit elektrischer Widerstandsbremse änderte sich in Baureihe 145. Die letzten Loks wurden im Bw Würzburg zusammengezogen. Am 24. September 1983 endete der planmäßige Einsatz. Danach setzte man einzelne noch für Sonderleistungen ein. Zum 31. März 1984 wurden die letzten Exemplare der Baureihe 144 abgestellt.

Die Deutsche Reichsbahn legte für ihre verbliebenen Loks 1970 die neue Baureihenbezeichnung 244 fest. Anfang 1992 wurden auch hier die letzten Maschinen ausgemustert. Die 244 103 ging als einzige ihrer Baureihe im Jahr 1994 noch in den Bestand der DB AG über und wird jetzt in Rostock von der BSW-Freizeitgruppe E 44 137 museal betreut.

Nun zum Lebenslauf unserer DB-Museumslokomotive E 44 119.

Den mechanischen Teil stellte Wien-Floridsdorf mit der Fabrik-Nr. 1279 her. Den elektrischen Teil lieferten die Siemens-Schuckert-Werke. Die Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn war am 8. August 1941. Die Abnahmefahrt auf der Strecke München – Salzburg fand am 23. August 1941 statt. Die erste Stationierung war ab dem 28. August das Bw Bamberg. Die Einsatzgebiete der Lok reichten von Nürnberg aus über die Frankenwaldbahn und weiter bis nach Thüringen.

Weitere Stationierungen und Werksaufenthalte:

Bw Treuchtlingen: 19.03.1943 - 11.02.1944
Bw München Hbf: 12.02.1944 - 29.05.1944

RAW München Freimann: 29.05.1944 - 03.07.1944
Bw Treuchtlingen: 04.07.1944 - 01.02.1950
EAW München Freimann: 02.02.1950 - 10.03.1950
Bw Rosenheim: 15.03.1950 - 23.03.1950
Bw Freilassing: 24.03.1950 - 09.08.1950
Bw Rosenheim: 10.08.1950 - 14.01.1951
Bw Freilassing: 15.01.1951 - 16.01.1951
EAW München Freimann: 06.07.1951 - 31.07.1951
Bw München Hbf: 01.08.1951 - 24.08.1951
Bw Garmisch: 25.08.1951 - 04.10.1951
Bw München Hbf: 05.10.1951 - 02.09.1955
Bw Stuttgart: 03.09.1955 - 17.07.1981
Bw Würzburg: 18.07.1981 - 23.07.1984

Die 144 119-5 wurde am 31. März 1984 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 1. April „z“-gestellt. Die Ausmusterung legte man dann aber erst auf den 31. Juli 1984 fest, um mit ihr noch eine Reihe Abschiedsfahrten veranstalten zu können.

Die Vorbereitungen der Deutschen Bundesbahn zum 150-jährigen Eisenbahnjubiläum nutzten beherzte Eisenbahner und eine Reihe Eisenbahnfreunde aus dem Raum Lichtenfels, Coburg und Kronach, um eine E 44 der Nachwelt zu erhalten. Zunächst sollte es die 144 059-3 werden, aufgrund günstigerer Untersuchungsfristen fiel die Entscheidung dann auf die 144 119-5. Bereits am 19. März 1984 stellte man einen Antrag an das Bundesbahn-Sozialwerk und am 26. März folgte ein Schreiben an das Verkehrsmuseum Nürnberg. Die Gründungsversammlung der „BSW-Freizeitgruppe E 44 199“ fand dann in Lichtenfels am 16. Mai 1984 statt.

Bereits für eine große Abschiedsveranstaltung im Juli 1984 in Würzburg wurde die inzwischen zum Bw Lichtenfels überführte Lok mit großem Eifer noch einmal äußerlich von der neuen Pflegegruppe hergerichtet. Auch beim Bahnhofsfest im September in Bamberg zählte sie zu den Stars der dort ausgestellten Loks. Danach erhielt sie im AW München Freimann eine U 0-Untersuchung. Im Jubiläumsjahr 1985 gab es für die E 44 199 zahlreiche weitere Son-

derfahrten und Präsentationen. Der Bekanntheitsgrad und die Beliebtheit stiegen kräftig an.

Die Einsätze in den folgenden Jahren verhalfen der Lok und der BSW-Freizeitgruppe zu weiteren Ehren. Obwohl überwiegend im Frankenland eingesetzt, bespannte sie auch im süddeutschen Raum im Rahmen des DB-Nostalgieprogramms immer wieder Sonderzüge. Silvester- und Faschingssonderzüge gehörten ebenfalls dazu wie die Teilnahme an Fahrzeugparaden und Bahnhofsfesten. Derzeit steht die Lok als Reservemaschine für die Nostalgiezugfahrten in München Hbf.

Eine sichtlich schwere Stunde war für die BSW-Gruppe, die als Lokfahr- und Pflegegemeinschaft gegründet wurde, die Tatsache, dass auch ihre so „geliebte“ Lok aus Kostengründen keine weitere Hauptuntersuchung erhalten wird. Die Untersuchungsfrist der E 44 119 läuft am 21. Februar 2001 aus. Als sich auch noch ein privater Kaufinteressent beim DB Museum meldete, war der „Schock“ perfekt! Denn das DB Museum Nürnberg spielte mit dem Gedanken, die DB AG-eigene Museumslok verkaufen zu lassen.

Dem guten Zusammenspiel zwischen der BSW-Gruppe, dem Fachausschuß des BSW und dem DB Museum war es letztlich zu verdanken, dass die E 44 119 in den unmittelbaren Museumsbestand aufgenommen wurde und nun zumindest rollfähig erhalten bleibt. Es bedeutete für die Gruppe schon eine große Stück Bereitschaft zur Anpassung an die veränderte Realität und für den BSW-Bezirksbeauftragten lange einfühlsame Gespräche mit den Mitgliedern.

Es ist vorgesehen, für die Lok möglichst noch eine gebührende Abschiedsfahrt zu organisieren. Danach sollen betrieblich bedingte Gebrauchsspuren beseitigt und die Maschine wieder auf Hochglanz poliert werden. So kann sie dann als „Star“ im künftigen oberfränkischen Fahrzeugdepot in Lichtenfels bewundert werden. Die BSW-Gruppe hofft, dass die E 44 119 nach einer

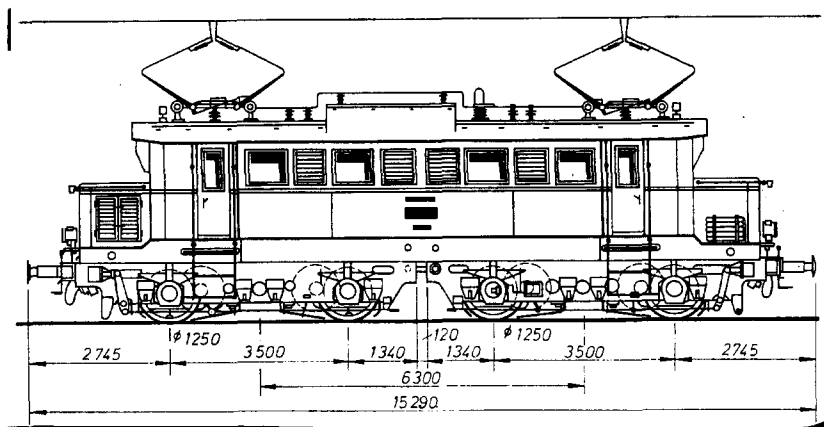
gewissen Pause in ein paar Jahren wieder zu den aktiven Fahrzeugen im DB-Nostalgieprogramm gehören wird. Schließlich konnte in Deutschland mit entsprechendem Anteil an Eigenleistung und Sponso-

renhilfe schon manch anderer Museums-Veteran wieder zum „Laufen“ gebracht werden. Dafür der BSW-Gruppe E 44 119 in Lichtenfels viel Erfolg!



E 44 119 mit Sonderzug bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bamberg am 12. September 1998

Foto: Heidrich



Maßskizze der E 44 mit Expansionsschalter

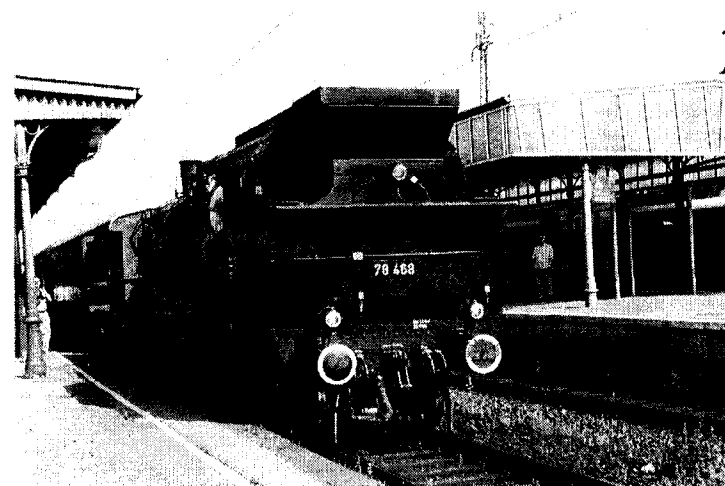
Witten mobil

Jens Grünebaum, Herdecke

Am 07. Mai 2000 wurde im Wittener Hbf die Fahrradstation der WABE (Beschäftigungsgesellschaft für Arbeitslose) durch den Bürgermeister Klaus Lohmann eröffnet. Des weiteren wurden in der Bahnhofshalle die Wandgemälde, vom Wittener Künstler Lutz Quambusch mit dem Titel "Weichenstraßen im Spiegel des Sonnenlichtes", eingeweiht. Dies war natürlich Grund genug für die Eisenbahnfreunde Witten im BSW, zu diesem Bahnhofsfest auch einige Beträge zu leisten. Höhepunkt waren sicherlich die Pendelfahrten über den Wittener Ruhrviadukt nach Wengern Ost mit 78 468 und 212 007 und dem Museumszug der Hammer Eisenbahnfreunde. In Wengern Ost konnten die Reisenden in den Museumszug des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen umsteigen und mit ihm durch das schöne Ruhrtal nach Hattingen dampfen. Somit

konnte nach fast 30 Jahren wieder ein "Personenzugverkehr" von Witten Hbf nach Hattingen angeboten werden. Bei den Fahrgästen wurde dieses Angebot des nostalgischen Reisens mit umsteigen in den anderen Dampfzug sehr gut angenommen. Dieses sollte auch ein Beispiel für andere BSW-Gruppen und Vereine sein, denn nur eine gute Zusammenarbeit in den einzelnen Regionen führt zu solch positiven Gesamtergebnissen.

Auf Gleis 4 des Wittener Hbf wurde in Zusammenarbeit mit DB Cargo Hagen eine kleine Ausstellung mit folgenden Lokomotiven gezeigt: 294 403, 241 338, 212 050, 140 100, 150 067 und die mit einer AK-Kupplung ausgerüstete 151 092. Die Lokführer unserer BSW-Gruppe standen dem wissensdurstigen Publikum für Fragen zur Loktechnik zur Verfügung. Manch einer



Tenderlokomotive 78 468 mit Lokführer Willi Stratmann beim Bahnhofsfest in Witten am 7. Mai 2000

Foto: Karlheinz Gremme

der Besucher hätte an diesem Tag mit Sicherheit die Prüfung zum "Hobbylokführer" ablegen können.

Nicht nur auf den Führerständen der Lokomotiven in der Ausstellung und vor den Pendelzügen wurde an diesem Tag so mancher Tropfen Schweiß vergossen, besonders hart hatte es die Mannschaft des Grill- und Bierstandes getroffen: Bei fast 30 Grad Außentemperatur wurden immerhin fast 400 Würstchen gegrillt und 130 Liter Bier ausgeschenkt. Dank gilt dem Bahnhofmanagement in Bochum für die kostenfreie Be-

schaffung von Werbeplakaten und für die Organisation der Veranstaltung. Leider hatte das Bahnhofsfest "Witten mobil" auch einen kleinen Wermutstropfen: Wir konnten unser Vereinsheim bei dieser Veranstaltung aufgrund von neuen Brandschutzauflagen nicht nutzen, wodurch die anderen Aktivitäten unserer BSW-Gruppe im Bereich der Eisenbahnhistorie den Besuchern nicht vorgestellt werden konnten. Bleibt zu hoffen, daß möglichst bald eine Lösung für die Wiedereröffnung unserer "Dachetage" ermöglicht wird!

Bahnjubiläum 150 Jahre Bad Kleinen - Rostock

Ronald Xanke, Bezirksbeauftragter für Historische Bahn/ Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte im Bezirk Schwerin

Am 13. Mai 1850 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Bad Kleinen und Rostock eröffnet. Aus diesem Anlass feierte die DB AG am 03. Juni 2000 gemeinsam mit den Städten und Gemeinden, die an dieser Strecke liegen, dieses 150jährige Jubiläum. Schirmherr der Veranstaltung war der Beauftragte der Konzernleitung für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, Horst Gibtnar.

Die Bahnverbindung Bad Kleinen – Bützow – Schwaan – Rostock wurde am 13. Mai 1850 in Betrieb genommen. Damit erhielt Rostock über Schwerin mit der 71,3 Kilometer langen Strecke Anschluss an das Netz der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Am selben Tag erfolgte auch die Einweihung des 13,7 Kilometer langen Abschnittes Bützow-Güstrow. Damit war das 1846 beschlossene Linienkonzept des Eisenbahnanschlusses nach Wismar (1848), Rostock und Güstrow umgesetzt.

Der Bützower Heimatverein hatte eine Ausstellung über die Eisenbahngeschichte in und um Bützow im Bahnhof des Ortes organisiert. Daneben informierte eine Bilddokumentation der Planungsgesellschaft Deutsche Einheit über die Ausbauarbeiten des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1

Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund. Für die Gäste gab es außerdem eine Modelleisenbahnausstellung. Auf den Bahnhöfen Blankenberg und Schwaan wurden durch die DB Netz AG Stellwerksführungen angeboten, die ein reges Interesse fanden. Die Gemeinde Blankenberg führte ein Dorf- und Kinderfest durch, in Schwaan war ein Volksfest zu erleben. Neben der Besichtigung einer Ausstellung 150 Jahre Bahnhof Schwaan waren Fahrten mit einer originalen Handhebelraisine möglich. In Rostock selbst beging die DB Regio AG mit einem Tag der offenen Tür in ihrer Werkstatt dieses Jubiläum. Bei einer Fahrzeugausstellung waren alte und moderne Fahrzeuge zu bewundern.

Höhepunkt der Veranstaltung war aber der in enger Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bahn AG und der BSW-Freizeitgruppe "Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin" auf dieser Strecke gefahrene Sonderzug mit historischen Fahrzeugen. Zahlreiche Interessenten nutzten diese Möglichkeit, im Nordosten wieder einmal mit der guten alten Dampfeisenbahn zu reisen. Die Begeisterung, die den Reisenden auf den Bahnhöfen entgegenschlug, ist kaum zu beschreiben.

Sonderfahrt der Magdeburger Eisenbahnfreunde - voller Erfolg

Volkmar Prinzke, Magdeburg

"Werte Teilnehmer der Sonderfahrt Magdeburg - Oebisfelde - Salzwedel. Mit Dampf durch die Altmark und zurück von Salzwedel über Stendal nach Magdeburg. Die Organisatoren der Dampfsonderfahrt der Magdeburger Eisenbahnfreunde begrüßen Sie herzlich!"

So begann der Text unseres Programms. Am 08. April 2000, 8 Uhr 12 wurde der Sonderzug am Bahnsteig 4 des Magdeburger Hauptbahnhofs bereitgestellt. In der Planung waren zwar zwei Doppelstockwagen und der Speisewagen der Magdeburger Eisenbahnfreunde angekündigt worden. Aber wie das Leben so spielt, durch einen Radreifenschaden stand die Doppelstockeinheit nicht zur Verfügung. Ersatz mußte her! Die BSW-Freizeitgruppe Historische Bahnen hatte für die Haldensleben-Weferlinger Eisenbahnfreunde eine Lok der Baureihe V 60 zur HU-Fristverlängerung vorbereitet. Unser stets korrektes und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) folgendes vorschriftsmäßiges Arbeiten in den Freizeitgruppen hatte zur Folge, daß kurzfristig die Bestätigung zum Einsatz der Lok ausgestellt wurde. Als Wagenzug wurde uns der "Ostfalen-Courier" der Braunschweiger Verkehrsfreunde zur Verfügung gestellt. Diese Wagen waren früher bei Kleinbahnen im Einsatz. Der Verein hat die Fahrzeuge aufgearbeitet und fährt als "Ostfalen-Courier" damit zwischen Haldensleben und Weferlingen an Wochenenden mit der Preußen-Dampflokomotive T 9. Weil die BSW-Freizeitgruppen Historische Bahnen und Magdeburger Eisenbahnfreunde mit ihren besonderen Kenntnissen in der Dampfloktechnik bei Reparaturen zur Stelle sind und auch als Dampflokführer und Lokheizer bei den Braunschweiger Verkehrsfreunden fahren, war Hilfe aus Braunschweig keine Frage. Diese alten Wagen mit ihren Holzsitzbänken und Perronübergängen waren für unsere Fahrgäste wirklich gewöhnungsbedürftig. Aber alle Dampflok- und Eisen-

bahnfans sind entschädigt worden; die Dampflokomotive 41 1231 vom Traditions-Bw Staßfurt und die 50 3708 von der Interessengemeinschaft Halberstadt (auf dem Bild die Lok in Halberstadt 1993, Foto: Hoppe) standen in "Ausstellungsfarbe" als Zuglokomotive und Schlußlokomotive an unserem Kleinbahnzug. Die Reaktionen schwankten zwischen Ablehnung und Begeisterung, denn die Höchstgeschwindigkeit für diese Fuhre war auf 60 km/h festgelegt. Aber letztlich hörten wir nur noch positive Meinungen, denn die Betreuung der Fahrgäste durch die Magdeburger Eisenbahnfreunde war vorzüglich. "Mit Dampf in die Altmark" war ja das Motto unserer Sonderfahrt, und so hatten die Salzwedeler Eisenbahnfreunde die Ankunft unseres Zuges ausgezeichnet vorbereitet, so daß bei der Rückfahrt alle des Lobes voll waren. Dazu hat wesentlich das EVU PBSV aus Magdeburg beigetragen. Funk und Fernsehen des Mitteldeutschen Rundfunks sowie die lokale Presse hatten durch ihre Berichte das Gelingen der Fahrt unterstützt. Ein voller Zug, eine gute Betreuung und eine vorzügliche Versorgung durch die Speisewagenmannschaft, ein fast gnädiger Wettergott – das ist die Bilanz der gelungenen Fahrt.



Unsere Ansprechpartner in den Regionen

Regionalbereich Nordost

Regionalleiter:	Walter Kleimann	030/ 297 34 040	999/ 34 040
Berlin	Helge Sydow	030/ 297 34 058	999/ 34 058
Hamburg	Monika Kloos	040/ 3918 2095	930/ 2095
Schwerin	Gudrun Bülow	0395/ 750 2872	990/ 2872

Regionalbereich Nordwest

Regionalleiter	Werner Krause	0511/ 286 3190	933/ 2305
Halle	Helga Pöhnitzsch	0345/ 215 5035	921/ 5035
Hannover	Ulrike Sinding	0511/ 286 2586	933/ 2586

Regionalbereich Mitte

Regionalleiter	n. n.		
Dresden	Gabriele Brehmer	0351/ 470 2817	
Erfurt	Ilona Hamann	0361/ 300 3597	980/ 1476
Frankfurt/M	Elke Stange	069/ 265 22 412	955/ 22 412

Regionalbereich West

Regionalleiter	Hartmut Berntßen	0201/ 2447 260	
Essen	Heinz-Jürgen Lücke	0201/ 2447 266	
Köln	Jutta Abels	02221/ 7762 273	

Regionalbereich Südwest

Regionalleiter	Hans-Peter Klauda	0721/ 938 5363	972/ 5873
Karlsruhe	Gabriele Bertsche	0721/ 938 5873	
Saarbrücken	Karl Wendel Brill	0681/ 308 2488	956/ 2488
Stuttgart	Gabriele Bertsche	0721/ 938 5873 (Sitz in Karlsruhe)	

Regionalbereich Süd

Regionalleiter	Jürgen Obendorfer	0911/ 219 2003	966/ 2003
München	Alexandra Denk	089/ 1308 5184	962/ 3180
Nürnberg	Siegfried Enser	0911/ 219 2318	966/ 2318

Für zwischenzeitliche Änderungen der Namen und der Telefonanschlüsse kann die Redaktion keine Verantwortung übernehmen!

Details auf der Modellbahnanlage

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Betrachten wir Fotos von Modellbahnanlagen in älteren Fachzeitschriften, wie zum Beispiel die *Modellbahnwelt* (Ende der vierziger Jahre) oder *Der Modelleisenbahner* (ab 1953), so wird uns auffallen, daß die Landschaft um die Bahn wenig gestaltet war. Gab es doch in dieser Zeit kaum Materialien für die Landschaftsgestaltung. Gefärbte Sägespäne galten als das Allheilmittel. Also wurde in dieser Zeit weniger Wert auf eine Ausgestaltung gelegt, dafür aber der Fahrzeugbau mehr betrieben als heute. Das hat seinen Grund, kann doch heute nahezu alles käuflich erworben werden. Aber sowohl der Modellbau wie auch die Gestaltung der Landschaft einer Modellbahnanlage können der Entspannung dienen und Freude bereiten. Vor allem gut gestaltete Details auf einer Modellbahnanlage zeugen von der Kreativität und der Beobachtungsgabe des Erbauers in der Natur.

Das Thema „Details auf der Modellbahnanlage“ bietet Stoff für ein ganzes dickes Buch. Hier sollen einige Beispiele beschrieben werden.

Off bleiben kleinere Flächen auf der Anlage frei, auf denen es nicht sinnvoll ist, eine Wohnsiedlung aufzubauen. Für einen oder mehrere Kleingärten reicht der Platz aber allemal aus.

Einen **Komposthaufen** legt jeder Kleingärtner an. Ein Stück Styropor 2 x 2 cm, 1 cm dick, wird zugeschnitten und mit einer groben Feile bearbeitet, auf die Anlage geklebt und schwarz gestrichen. Nach dem Trocknen wird grünes Schaumflockenmaterial aufgeklebt, dazu zwei, drei oder auch vier gelbe Erbsen, mit denen Kürbisse dargestellt werden. Dann ist auf der Anlage aber Herbst!

Im Sommer wie im Herbst kann ein **Kletterbohnengerüst** gestaltet werden. An je zwei Zahnstochern werden die Spitzen abgeschnitten, daß sie etwa 30 mm lang sind. Als V zusammengeklebt und mit einem 40 mm langen Stück quer verbunden, werden Fä-

den von Sternzwirn gespannt und verklebt. Nach dem Trocknen werden die Fäden mit Kaltleim eingestrichen und dunkelgrüne Flocken aufgelegt. Dies soll im Bedarfsfall wiederholt werden. Soll eine Frühsommerzeit dargestellt werden, dann können im zweiten Gang ganz kleine weiße oder rote Flocken aufgestreut werden und so die Blüten darstellen. Das fertige Gerüst wird dann auf ein Beet geklebt und in die Gestaltung integriert. Nahezu in jedem Garten werden **Tomatenpflanzen** angebaut. Zur Darstellung werden ca. 25 mm lange Stücke vom Zahnstocher geschnitten und braun gefärbt. Mit Kaltleim eingestrichen werden rundum grüne Schaumstoffflocken aufgebracht. Von der Spitze sollen etwa 8 mm frei bleiben, die später in eine Bohrung auf dem Beet geklebt werden kann. Sind die Flocken getrocknet, kleben wir kleine rote Liebesperlen aus „Dr. Oetkers Backzutaten“ an die Tomatenstöcke.

Neben vielen Sorten Blumen sind auch Rosen in einem Kleingarten zu finden. Oft winden sich Kletterrosen um ein **Rosentor**. Ein solches läßt sich aus 1 mm dickem Draht löten oder aus 1,5 mm breiten Streifen von 1 mm dickem Sperrholz gestalten. Es sollte 25 mm hoch, 15 mm in der Lichte und 5 bis 8 mm in der Breite sein. Während das hölzerne Rosentor naturell bleiben kann, sollte selbiges aus Draht einen Farbanstrich mit Humbrolfarbe erhalten. Mittels braunen Leinen- oder Sternzwirns werden die Ranken angedeutet, die am Tor festgeklebt werden. Nach dem Trocknen werden die Fäden dick mit Kaltleim bestrichen und grüne Flocken aufgestreut. Nach erneutem Trocknen beginnt eine Puzzlearbeit: das Aufkleben von Blüten, die wiederum aus Schaumstoffflocken in den Farbtönen weiß, gelb, orange oder rot sein können.

Bei der Gestaltung eines kleinen **Steingartens** kann der Fantasie freier Lauf gelassen werden. Stücke von Styropor auf die Grundplatte geklebt und mit Hartschaumkleber

verspachtelt werden erdfarben gestrichen. In den noch feuchten Kleber werden kleine Steine gedrückt. Damit diese kantig sind, werden sie von größeren Steinen abgeschlagen. Dazwischen verschiedene Naturmoose „pflanzen“, die vom Fachhandel ausreichend angeboten werden. Blüten werden mit farbigen Flocken dargestellt.

Inmitten des Steingartens läßt sich ein kleiner **Goldfischteich** anordnen. Das bitte aber überlegen, bevor der Steingarten gestaltet wird. Mit schräggestellter Stichsäge wird ein Loch in die Grundplatte gesägt, danach der Ausschnitt von unten dagegen geklebt. Nach dem Trocknen erhält der Teich einen Grundanstrich im erdfarbenen Ton, auf den feiner Sand, am besten Seesand, gestreut wird, solange die Farbe noch feucht ist. Je nach Größe können auch kleine Steine in den Teich geklebt werden, bevor die Wasserfläche dargestellt wird. Dies kann mittels handelsüblichen Gießharzes vorgenommen werden, das speziell für die Gestaltung von Wasserflächen im Fachhandel angeboten wird. Der Preis ist relativ hoch und beim Aushärten schwindet das Harz, so daß der Wasserspiegel am Ufer hochgezogen erscheint. Wesentlich preiswerter ist der Einsatz von farblosem Acryllack seidenmatt, der einfach in den Teich gegossen wird und dann verläuft. Mehrere Schichten, immer nach dem Trocknen aufgegossen, lassen leichte Runzeln bilden, die an leichte Wellen erinnern.

Im Teich kann natürlich auch **Schilf** wachsen. Solches läßt sich aus 0,5 mm dickem Draht darstellen. Etwa acht 10 bis 15 mm lange Stücke werden an einem Ende zusammengelötet, entfettet und grün gestrichen. Auf eines der Drahtenden, das etwas länger sein soll, wird ein 2 mm langes Stück Isolierschlauch saugend aufgeschoben und dunkelbraun gestrichen. Die so hergestellten Schilfpflanzen werden in 1,5 mm Bohrungen im Teichgrund geklebt. Die Wasserfläche sollte dann erst gestaltet werden.

In gleicher Weise kann auch ein **Dorfteich** gestaltet werden, der natürlich wesentlich größer ausfallen soll als der Goldfischteich im Gartengrundstück. Nicht vergessen, daß um den Dorfteich oftmals Trauerweiden oder

Pappeln die Ufer säumen. Im Schilf läßt sich ein **Nest** der Wasservögel, die den Teich bevölkern, gestalten. Der „Grundrahmen“ dafür wird aus dünnem Draht gewickelt, dann Fasermaterial aufkleben. Für Schwäne soll der Durchmesser des Nestes 8 bis 10 mm betragen, bei Enten entsprechend weniger.

Am Ufer wird ein **Steg** montiert: 0,8 mm dickes Sperrholz oder Pappe, 30 mm lang und 6 mm breit, in der Mitte eine Fuge geritzt, bildet das Laufbrett. Ein ca. 4 mm dickes Stück Birkenzweig wird etwa 10 mm vom Ufer entfernt in den Teich geklebt, auf dem das Laufbrett mit einem Ende und mit dem anderen auf das Ufer geklebt wird. Ein Kahn, am Steg oder auf die Uferböschung geklebt, belebt diese Szene.

Ein Storch im Teich läßt auf ein **Storchennest** in der Nähe schließen, das auf dem Dach eines Bauernhauses gestaltet werden kann. Nest und Störche werden im Fachhandel angeboten. Die Exkremente der Störche werden im hohen Bogen über den Nestrand gespritzt und bleiben auf dem Dach haften. Mittels weißer Temperafarbe, die dick aufgetragen wird, läßt sich diese „Schweinererei“ nachgestalten. Auf dem Bauernhof steht ein **Taubenschlag**. Auf einer Säule aus Rundholz (Schaschlykstab) wird der Schlag sechseckig aus Pappe gebaut. Mehrere Luken mit Anflugstäben werden angeordnet. Leider bietet der Fachhandel dafür noch kein Federvieh. So sind die Tauben eben gerade ausgeflogen! In kleinen Bauernwirtschaften werden die Kühe von Hand gemolken. Die Milch wird in Kannen abgeliefert, die auf einer **Kannenbank** aus Holz am Straßenrand in Nähe des Gehöftes abgestellt werden. Die Milchkannen lassen sich so leicht auf einen Lkw oder den Anhänger an einem Traktor heben. Zwei Stück Birkenast, 10 bis 12 mm lang mit 4 mm Durchmesser werden im Abstand von 10 mm an den Straßenrand geklebt, darüber ein 15 mm langes und 4 mm breites Stück Sperrholz, 0,8 mm dick. Darauf können zwei oder drei Milchkannen abgestellt (geklebt) werden. Milchkannen sind als Kleinserie im gut sortierten Fachhandel erhältlich.

Eine Landstraße wird von **Prellsteinen** gesäumt. In früheren Zeiten waren diese aus Beton gestampft oder aus Granit gehauen. Heute sind sie meist aus Kunststoffen als U-Profil und mit Reflektoren versehen. Uns interessiert aber die ältere Bauart, die aus 2 x 2 mm Holzleisten hergestellt werden kann. Eine Holzleiste wird weiß gestrichen. Nach dem Trocknen werden 12 mm lange Stücke abgeschnitten und die Schnittstellen ebenfalls weiß gefärbt. Nach dem Trocknen erhält jeder Prellstein rundum eine schwarze Halskrause (1,5 mm von oben), die mit einem Feinliner gezogen wird. Danach können die Prellsteine am Straßenrand in vorher eingebrachte Bohrungen geklebt werden.

Zum Bauerngehöft gehören natürlich auch Ackerflächen. Weil sich auf kleinen Schlägen der Einsatz eines Mähreschers nicht lohnt, wird in althergebrachter Art das Getreidefeld von einem Mähbinder abgeerntet. Aus dem Mähbinder werden

Getreidegarben ausgeworfen, welche manuell zu **Puppen** zusammengestellt werden. So trocknet das Getreide auf dem Halm nach, bevor es eingefahren und, meist in der Scheune, gedroschen wird. Die Garben sind aus beigefarbener Wolle herzustellen, die über ein Brett gewickelt wird. In Abständen von ca. 15 mm wird die Wolle straff abgebunden. Zum Schluß werden die einzelnen Garben mit einem scharfen Messer oder einer Rasierklinge abgeschnitten. Der Untergrund für das Feld wird erdbraun gestrichen. Ein Gemisch aus Kaffeesatz und dunkelgelb gefärbten Sägespänen wird auf die noch feuchte Farbe aufgestreut. Nach dem Trocknen werden jeweils 5 bis 6 Garben senkrecht aneinander gestellt und auf den Boden geklebt.

Zwischen den einzelnen Feldern wird ein **Feldrain** gestaltet. Heute findet man diese ganz selten. Büsche und Sträucher bieten vielen Kleintieren und Vögeln Lebensraum. Islandmoos mit Sprühkleber besprüht und Schaumstoffflocken aufgestreut bilden die Grundlage für die Flora des Feldrains. Hier und da kann auch ein Reh aus dem Gebüsch treten oder auf einer angrenzenden Wiese asen.

Eine **Wiese** oder **Viehkoppel** läßt sich einfach mit Grasmatten gestalten. Gute Ergebnisse werden auch mit handelsüblichem Pflanzenvlies erreicht. Der Untergrund wird mit einem Gemisch aus grüner Abtönfarbe und Latex-Bindemittel eingestrichen. Auf die feuchte Farbe werden Grasfasern durch ein Küchensieb aufgestreut. Die nichtgebundenen Grasfasern werden nach dem Trocknen abgesaugt und können wieder verwendet werden. Das Pflanzenvlies wird nun vorsichtig aufgetrennt (halbiert). Bindemittel wird auf die Grasfläche gestrichen, anschließend das Pflanzenvlies aufgelegt und mit dem Finger leicht angetupft. Zusätzlich werden Blütenflocken aufgestreut und angetupft. Hin und wieder kann auch ein Busch aus einem Stück Islandmoos aufgeklebt werden.

Soll ein **Bach** dargestellt werden, der sich durch die Wiese windet, wird der Lauf vor jeder Bearbeitung aufgezeichnet und mit der Stichsäge schrag ausgesägt. Das ausgesagte Stück wird von unten dagegen geklebt. Das Bachbett wird in gleicher Weise wie der Teich gestaltet. Am Ufer stehen neben Buschwerk auch Korbweiden, und über den Bach kann eine einfache Brücke aus Stämmen gebaut werden. Dünne Birkenzweige eignen sich dafür recht gut. Oft ist an Bächen Klettwurz zu finden, deren große Blätter aus grünem Buntpapier mit 5 bis 7 mm Länge ausgeschnitten und auf die Schaumstoffflocken geklebt werden.

Interessant ist auch ein **Kartoffelacker**. Aus Großmutterns Zeiten ist eine Gardinenschnur, eine gewebte Schnur von etwa 3 mm Durchmesser, bekannt. Solche oder ein ähnlich dicker Faden wird durch Bohrungen gezogen und straff auf das Feld gespannt. Danach erfolgt der Anstrich mittels eines Gemisches aus dunkelbrauner Abtönfarbe und Latex-Bindemittel. Auf den feuchten Anstrich wird trockener Kaffeesatz gestreut. Nach dem Trocknen werden grüne Schaumstoffflocken auf die Dämme geklebt. Kaltleim eignet sich dafür recht gut.

Oft wachsen **rankende Gewächse** an Hauswänden empor (wilder Wein oder Efeu). Mit dunklem Zwirn oder Garn werden einzelne Ranken und daran Verzweigungen auf die Hauswand geklebt, danach reichlich

grüne Schaumstoffflocken. Manchmal ist und von den Ruten ist nichts zu sehen. Bei dieser Gestaltung kann sich die Fantasie frei entfalten.

Ein Detail, das oft noch in Bahnhöfen zu finden ist, stammt aus Zeiten, in denen Signale und Weichenlaternen noch mit Petroleum beleuchtet wurden: ein gemauerter **Lagerraum**, der als Erdhügel gestaltet ist, in welchem Petroleum und Schmieröl gelagert wurde. Ein Rauchverbotschild an der Tür weist auf brennbare Stoffe hin. Die Vorderfront wird aus 1,5 mm dicker Pappe ausgeschnitten und mit Ziegelsteinpapier kaschiert. Ein Stück Styropor wird dahinter geklebt, mit Hartschaumkleber verspachtelt und grün gestrichen. Auf die noch feuchte

auch die gesamte Hauswand bewachsen Farbe werden Grasfasern aufgestreut, nicht gebundene Fasern nach dem Trocknen abgesaugt. Entsprechend dem Vorbild wird danach ein üppiger Wildwuchs von Unkraut gestaltet und dargestellt. Aus 0,5 mm dicker Pappe wird eine Tür ausgeschnitten und Bretterfugen eingeritzt, die einen braunen Anstrich erhält. Das Schild „*Rauchen sowie Umgang mit Feuer und offenem Licht sind verboten*“ wird auf dem Computer geschrieben, ausgedruckt und an die Tür geklebt. Es könnten noch mehr Beispiele für die Gestaltung von Details genannt und beschrieben werden. Sehen wir uns doch in der Natur um und holen uns weitere Anregungen (Bilder siehe 2. Umschlagseite).

Im Archiv gefunden

Nachstehend in einer Faksimile-Wiedergabe ein Auszug aus dem „Katechismus für den Bahnwärterdienst“ aus dem Jahre 1906, herausgegeben von der Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV), gefunden von Helmut Schmidt aus Korbach.

I. Von den allgemeinen Pflichten und Rechten des Bahnwärters.

Der Bahnwärter ist verpflichtet, eingebend des Seiner Majestät dem Könige geleisteten Eides, das Interesse der Königl. Verwaltung nach jeder Richtung gewissenhaft und treu zu wahren und seinen Dienst willig, unverdrossen und pünktlich auszuführen. Desgleichen hat sich der Beamte eines sittlichen und geordneten Lebenswandels zu befleißigen und darauf zu halten, daß die Mitglieder seiner Familie in gleicher Weise leben. Der Bahnwärter soll nicht dem Trunke oder dem Spiel ergeben sein, hingegen sich bemühen, die Achtung seiner Mitmenschen zu erwerben. Die Kirche hat derselbe, so oft es sein Dienst gestattet, zu besuchen und seine Kinder in Gottesfurcht und in der Achtung vor den Gesetzen zu erziehen.

Die Amtsverschwiegenheit ist gewissenhaft zu beobachten, vor allem dann, wenn es sich um Vorgänge des Betriebes handelt und die Geheimhaltung vom Vorgesetzten befohlen ist.

Von sozialistischen und allen auf den Umsturz der bestehenden Ordnung und staatlichen Verhältnisse hinielenden Handlungen und Bestrebungen hat sich der Bahnwärter vollständig fern zu halten, hingegen stets, so viel es in seinen Kräften steht, die Anordnungen der Königl. Regierung zu vertreten und im Kreise seiner Bekannten zur Geltung zu bringen.

Bahn-Nostalgie Deutschland 2000

Hans Joachim Kirsche; Berlin

Von Ludger Kenning, 224 Seiten, 7 Farb-/205 Schwarz-Weiß-Bilder, 29,80 DM, Verlag Kenning, Nordhorn, ISBN 3-933613-12-4

Die aktualisierte Neuauflage des Titels „Bahn-Nostalgie Deutschland“ ist erschienen. In der Ausgabe 2/ Oktober 99 unseres Mitteilungsblattes hatten wir das Buch des Verlegers und Bahnkenners vom Jahre 1999 ausführlich rezensiert und für die BSW-Freizeitgruppen sehr empfohlen. Nun kommt ein Jahr später die enorme Fleißarbeit des Autors Kenning unter dem Titel 2000 heraus.

Alle die Leser, die die 1999er Ausgabe haben, werden erst einmal feststellen, daß die neue Ausgabe nur noch die Hälfte des ursprünglichen Umfangs umfaßt. Fehlt etwa die Hälfte an Informationen? Keineswegs! Vielmehr hat Kenning das Kunststück fertiggebracht, 462 Museumsbahnen und Muse-

umsbahnbetriebe vorzustellen (einige mehr als in der Ausgabe des Vorjahres). Der Autor hat die ausführliche Betriebsgeschichte der einzelnen Bahnen und Bahnbetriebe komprimierter dargestellt. Dabei ist der 2000er Bahn-Nostalgie-Führer auch für jene Leser interessant, die den 99er haben, weil die neue Ausgabe Informationen über historische Bahnen und Museen in den grenznahen Gebieten der Nachbarländer Niederlande und Österreich enthält, die Fahrzeuge deutschen Ursprungs in ihrem Bestand haben.

Wie bei der ersten Ausgabe auch, ist jede Sammlung mit Anschrift, Fahrzeugstatistik und Angaben zum Fahrbetrieb ausgestattet, wenn bekannt, sogar mit Internet-Homepage, so daß man sich bei Bedarf auf elektronischem Wege weitere Informationen einholen kann.

Folgende Broschüren können über die BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven Löbau erworben werden (Uwe Jachmann, Zittauer Straße, 02747 Großenhennersdorf):

„Die Eisenbahn um Weißenberg“

Autor: Hans von Polenz

Die Geschichte eines kleinen Nebenbahnnetzes, dessen Betriebseinstellung vor über 25 Jahren begann

Preis: 12,90 DM

„Die Bahn im Cunewalder Tal“

Autor: Hans Polenz

Eine Oberlausitzer Eisenbahn- und Heimatgeschichte zwischen Großpostwitz und Löbau

Preis: 12,90 DM

Löbauer Lokomotivgeschichten“

Autoren: Dr. M. Thiemann, Hans von Polenz
Ältestes erhaltenes Maschinenhaus, Bahnbetriebswerk, Lokeinsatzstelle und denkmalgeschützter Lokscheuppen

Preis 14,90 DM

Alle Preise zzgl. Porto!

In Vorbereitung: „Eisenbahnprojekt Berlin – Bautzen – Prag – Wien“ (Arbeitstitel)

Für diese Broschüre suchen wir noch Hinweise, Schriftdokumente und Bilder!

Die Geschichte der Nebenbahn Arnstadt - Ichtershausen

Immo Hoppe, Berlin

Von Thomas Stöhr, 112 Seiten, zahlreiche Schwarz-Weiß-Abbildungen. 29,80 DM; Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza, 2000, ISBN 3-932555444-97-3

Das Buch besticht durch seine solide Ausstattung. Der einladende Einband stimmt hervorragend auf die Beschreibung der bereits vor Jahrzehnten stillgelegten, nicht mal fünf Streckenkilometer kurzen Stichbahn ein. Den Titel zieren die Stadtwappen der Endpunkte der Strecke und eine farbig wiedergegebene Zeichnung von Peter König. Beim ersten Durchblättern beeindruckten den Rezensenten neben den zahlreichen zeitgenössischen Fotos aus den verschiedensten Sammlungen vor allem die acht weiteren Zeichnungen des begnadeten Künstlers. Königs Strich fasziniert auf eine eigentümliche Art und Weise, die schwer in

Worte zu fassen ist. Gelungen ist die Komposition des Rücktitels. Einer Aufnahme von 1953 ist ein Foto von 1999 gegenüber gestellt, die an verschiedenen Stellen der Strecke fotografiert wurden. Es sind nicht nur die 46 Jahre, die die beiden Szenen trennen, nein, mit zwei Fotos dokumentiert werden die Eisenbahnwelt im den Landverkehr prägenden ersten Jahrhundert und die coole, modern gestylte NE-Bahn 1999.

Die Beschreibung der Bahn zeugt in ihrer Vielfalt von der gründlichen Recherchearbeit. Es ist immer schwerer, über eine so kurze Strecke zu schreiben, auf der schon zig Jahre nichts mehr fährt, als über eine (längere) Verbindung, die auch heute noch regelmäßig bedient wird.

Kurz – ein Buch, das dem Nebenbahnfreund, besonders dem thüringischen, empfohlen sei.

Traditionsbahndepesche

Drei Hefte der offiziellen Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V., die auch eine BSW-Gruppe ist, lagen im Redaktionsbriefkasten. Die 24-seitigen, vierteljährlich am Quartalsende erscheinenden Broschüren beinhalten nicht nur Termine für die Mitglieder der Gruppe/des Vereins und Berichte aus dem Vereinsleben, sondern neben den stimmungsvoll bebilderten, interessanten, schmalspurbezogenen Beiträgen aus dem Sächsischen werden sogar die

aktuelle Verkehrspolitik und der DB AG-Unternehmensalltag ironisch-kritisch kommentiert! Ein Sternstunde des deutschen Eisenbahnfeuilletons stellt die in Nr. 31, Winter 1999, abgedruckte, 1982 formulierte Beitrag „Die Traditionsbahn im Jahr 2000“ dar. Der subtile Humor ist kaum zu über treffen!

Das Einzelheft kostet nur 2,- DM, das Jahresabo incl. Versand 15,- DM, Bestellung über Tel. 0351/ 461 48 001.

Neue Foto-CD von 212 007

Wer den historischen Vertreter einer bekannten Diesellokbaureihe, die 212 007, auf vielen Fotos, vor allem auch bei ihren Einsätzen vor Sonderzügen erleben möchte, greife zu dieser Foto-CD.

Zu beziehen über die BSW-Freizeitgruppe

Eisenbahnfreunde Witten, Bergerstraße 35, 58482 Witten, Tel./Fax 02302/ 1710 399.

Diese Goldscheibe bildet eine ideale Ergänzung zu dem im Mitteilungsblatt Nr. 3/ März 2000 angebotenen 24-seitigen Lebenslauf der Starlok des Bw Hagen-Ecksey.

Pioniere des Eisenbahnfortschritts (2): Thomas Edmonson (30. Juni 1792 – Todesdatum unbekannt)

Dieter G. Buch, Berlin

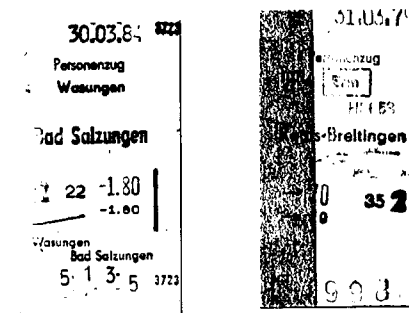
In der Tat, die Fahrkarte, neudeutsch Ticket, heißt wirklich Ticket – im englischen Sprachraum. Billet sagen die französischen Nachbarn und Biglietto die Italiener. Immer noch. Nur in Deutschland heißt es nicht mehr Fahrkarte oder Fahrchein oder Fahrausweis. Nein! Es heißt Ticket. Logisch erklären kann das niemand.

In § 9 Abs. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 wird festgelegt: „Wenn der Tarif es nicht anders bestimmt, muß der Reisende bei Antritt der Reise mit einem Fahrausweis versehen sein“. Weiter führt dieses grundlegende Eisenbahn-Gesetz in § 9 Abs. 3 Buchstaben b) und c) aus: „Der Reisende ist verpflichtet, ... b) Fahrausweise und sonstige Karten nach Beendigung der Fahrt bis zum Verlassen des Bahnsteigs einschließlich der Zu- und Abgänge aufzubewahren; c) Fahrausweise und sonstige Karten dem Kontrollpersonal auf Verlangen vorzuzeigen und auszuhändigen;...“

Blickt man in die Geschichte der Fahrkarte, dann waren Zettelfahrkarten der Beginn – nachgebildet den Postfahrscheinen. An dieser Stelle sei die Feststellung erlaubt: Für elementare Bahnregularien war die Post Vorbild. Feste Fahrpläne, ständige Fahrtrouten (Strecken), Zeitabläufe, Frachtbestimmungen und Fahrkarten, all dies waren „Erfindungen“ der Post. Die Bahngesellschaften fanden brauchbare und bewährte Grundlagen für den Betriebs- und Verkehrsdienst vor. Weiterentwicklungen und Anpassungen an den jeweiligen Zeitgeist waren und sind nur logische Konsequenzen.

Thomas Edmonson ist der Erfinder, der Begründer des nach ihm benannten Fahrkartensystems. Und das weltweit! Der Ende des 18. Jahrhunderts in Lancaster geborene Edmonson war Eisenbahner, soll Fahrkartenverkäufer oder anderen Quellen zufolge sogar Stationsvorsteher auf dem Bahnhof Milton der Newcastle & Carlisle Railway ge-

wesen sein. Nach 1836 entwickelte Edmonson ein Verfahren zur schnellen Ausgabe und Abrechnung der Fahrkarten, das die bisher üblichen Fahrzettel ablöste. Er verfolgte die Idee, Maschinen zu konstruieren, die den Laufweg auf einer Strecke, das Numerieren, Zählen und Datieren der Fahrkarte ermöglichten. Edmonson war Erfolg beschieden. Der Direktor der Leeds Railway, Captian Law, erkannte die Vorteile und trieb den weiteren Ausbau dieses Systems voran. Nach 1839 meldete Edmonson die Datumstempelpresse, Lochzangen und die Fahrkarten-Numerierungsmaschinen zum Patent an und baute innerhalb eines Jahres eine eigene Fahrkartenfabrik in Manchester auf, druckte Fahrkarten auf Bestellung und vergab Lizenzen.



Edmonsonsche Fahrkarten: Vom 30.03.84 für einfache Fahrt 2. Klasse im Personenzug Wasungen – Bad Salzungen, daneben: Militärfahrkarte mit 75 % Ermäßigung vom 31.03.79 von Leipzig nach Regis-Breitingen.

Sammlung Hoppe

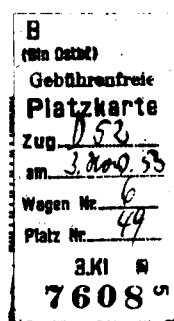
Die Edmonsonschen Fahrkarten begannen ihren Siegeszug rund um den Globus. Die Maße waren international gleich: 57 mm Länge und 30 mm Breite.

Übereinstimmend war auch die Farbgebung: 4. Klasse grau, 3. Klasse braun, 2. Klasse grün und 1. Klasse gelb. Die Kartenfarbe

sagte über den Inhaber etwas aus. Die jeweilige Gesellschaftsschicht zeigte Farbe... Edmonsonsche Fahrkarten werden entweder den Fahrkartenausgaben fertig gedruckt geliefert, in Schalterdruckern hergestellt oder können Fahrkartenverkaufsautomaten entnommen werden.

Edmonson baute Fahrkartenschränke mit kleinen Fächern, in die die „Pappen“ sortiert und griffbereit abgelegt wurden. Bei Dienstschiuß der Fahrkartenausgabe ließ sich aus der Differenz der Fahrkartennummer zwischen Dienstbeginn und Dienstende, malgenommen mit dem Fahrpreis, leicht die zu erwartende Einnahme feststellen.

Der Datumsstempel ist ein in Edmonsonsche Fahrkarten mit Stahltypen eingepprägter Trockenstempel. Der Fahrkartenverkäufer steckte die „Pappe“ in einen Schlitz und schlug mit der gleicher Handbewegung die Stempelpresse bis zum Anschlag. Das Schlagen des Trockenstempels war ein typisches Geräusch in Fahrkartenausgaben ohne Schalterdrucker. Die Fahrkarte muß vor Verkauf an den Reisenden datiert werden, um die Geltungsdauer der Fahrkarte berechnen zu können.



Ein Unikat aus dem Jahre 1953: Platzkarte in der 3. Klasse; daneben: Edmonsonsche Fahrkarte als Erinnerungsstück an den Besuch des Museums-SVT BR 175 in Berlin-Lichtenberg

Sammlung Koschmann

Schalterdrucker stellten die Fahrausweise unmittelbar vor dem Verkauf her. Großdrucker

verfügten über 1000 bis 2500 Druckplatten, Kleindrucker mechanisierten den Verkauf der „Pappen“ in kleinen und mittleren Bahnhöfen. Gemeinschaftsdrucker gaben in größeren Fahrkartenausgaben weniger gangbare Verbindungen aus. Schnelldrucker für den raschen Druck häufig gebrauchter Fahrkarten, z.B. im S-Bahnverkehr, waren vor allem in Großstädten anzutreffen. Die verschiedenen Bauarten der Schalterdrucker unterschieden sich in Aufbewahrung und Anzahl der Druckplatten, Druckwalzen, Anzahl der Fahrkarten je Druckplatte und Zuführung der Rohpappen.

Fachliteratur von einst bescheinigt der Edmonsonschen Fahrkarte große Handlichkeit und Dauerhaftigkeit, sie sei in der „...Herstellung einfach und billig“. Bleibt festzuhalten, die Fahrkarten, natürlich die von Thomas Edmonson, übten und üben nach wie vor eine Faszination der besonderen Art aus, stellen ein wichtiges Kapitel der internationalen Eisenbahngeschichte dar.

Die Lochung der Fahrausweise ist eine Eisenbahn-Erlebniswelt für sich. Interessant genug, später einmal eine gesonderte Geschichte darüber zu erzählen.

ück in die Gegenwart. Heute bietet das Dienstleistungsunternehmen Deutsche Bahn AG bereits online Tickets im Internet an. Eine hochmotivierte Frontfrau ist die Wegbereiterin. „Die Welt“ vom 21. Dezember 1999 schreibt: „Doch kaum war das Unternehmen erst mal drin, setzte auch schon der Boris-Becker-Aha-Effekt ein – und jetzt will man gar nicht mehr raus. Dieses Experiment hat uns in der Auffassung bekräftigt, daß das Internet der Vertriebskanal der Zukunft ist“, sagt die Projektmanagerin Anna Brunotte. „Wir haben die Internetgeneration erreicht!“

Ob diese Neuerung in die (Eisenbahn-) Geschichtsbücher eingeht, ist zu bezweifeln.

Thomas Edmonson aber hat Geschichte geschrieben und ist ein Pionier des Eisenbahnwesens. Die Edmonsonschen Pappen sind und bleiben eine der genialsten Erfindungen des Eisenbahnzeitalters.

BSW-Freund Wolfgang Kohl, 1989 Bundesbahner bei der Verwaltungsstelle Berlin, nutzte seine Freifahrten oft für Reisen in die damalige DDR. Nach dem Fall der Mauer nahm er einen freien Tag für einen Kurzbesuch mit dem Zug nach Nürnberg. Sein Bericht wurde im damaligen BSW-Heft der DB-Verwaltungsstelle 1989 veröffentlicht. Aus Anlaß des 10. Jahrestages der Deutschen Einheit stellte Freund Kohl uns den Beitrag zur Verfügung.

... und ich siege doch!

Wolfgang Kohl, Berlin

Pünktliche Abfahrt mit D 303 ab Bahnhof Zoo um 6.16 Uhr. Für jeden Reisenden steht ein Abteil zur Verfügung. Nun ja, zum einen ist es Dienstag, zum anderen keine Ferienzeit. Und nach Öffnung der DDR-Grenzen für die eigene Bevölkerung strömten in dieser frühen Stunde die Tagesbesucher aus Mitteldeutschland eher nach West-Berlin.

Bis Probstzella, dem letzten Bahnhof in der DDR, der übliche Fahrtverlauf mit Paß- und Fahrkartenkontrollen. Doch halt: Den Lokführer sei für ihren anstrengenden Dienst bei teilweise dichtem Nebel die größte Anerkennung ausgesprochen! Auch ab Ludwigsstadt, wie jedem Transitreisenden bekannt, ein Grenzbahnhof in der Bundesrepublik, kein nennenswertes Fahrgastaufkommen. Bis Nürnberg also eine „ruhige Tour“.

Nach einer kurzen Stippvisite im Archiv des dortigen Verkehrsmuseums sollte die Rückreise mit D 306, Nürnberg Hbf ab 15.32 Uhr, angetreten werden. Und nun wird es interessant:

Ein übervoller Zug nach Berlin steht auf Gleis 5, die Reisenden stehen in den Gängen und in den Vorräumen an den Türen. Das kann ja heiter werden! Mit Mühe einen Klappsitz im Gang ergattert. Es geht los! Am Dialekt ist der größte Teil der Fahrgäste als DDR-Bürger zu erkennen. Natürlich: Morgens mit den Eilzügen des ehemals „kleinen Grenzverkehrs“ nach Nürnberg und jetzt mit vollen Taschen und Plastiktüten zurück in den Arbeiter- und Bauernstaat. Ergo: Bis Probstzella kann es nur noch voller werden! In Erlangen steigt ein Berufs-

pendler aus. Dessen Platz kommt mir zugute. Man ist ja nicht mehr der Jüngste. Gegenüber sitzt eine junge Mutter mit ihrem aufgeregten, dreijährigen Sohn, in beiden Händen je ein Matchbox-Auto. Papi steht im Gang. Auch auf den nächsten Stationen sind die Bahnsteige voller Reisender, und der Aufenthalt des Zuges verlängert sich natürlich bei dem enormen Zustieg. Zugführer und Schaffner haben Mühe, sich ihren Sitzplatz in der Mitte des D 306 zu bewahren. Fahrkartenkontrolle und Dienstabteil sind heute illusorische Begriffe. Vom Bundesgrenzschutz keine Spur. Im sechssitzigen Abteil sitzen acht Personen, der Gang ist gerappelt voll, und der Dreijährige quengelt. Längst ist das Spielen mit den neuen Modellen nebensächlich. Er möchte zu Papi! Der steht, wie schon erwähnt, im vollen Gang. Mutti versucht mit starken Nerven (oder überhaupt keinen?) den Sohnmann zu überzeugen, daß das nicht geht. Doch plötzlich steht ein Blitzen in seinen Augen: „Ich muß pipi!“, verkündet er lauthals. Grinsen macht sich auf den Gesichtern der Mitreisenden breit. Alle letzten Beschwichtigungsversuche der Mutti haben keinen Erfolg: „Ich muß aber pipi!“ Ein Vorschlag aus der Menge: „Sollen wir ihn durchreichen?“ Doch Papi bahnt sich einen Weg durch die Reihen. Nach einiger Zeit kommen sie wieder, der triumphierende Junior und der geschlauchte Senior: Ich bin bei Papi!

Schlußbemerkung:

In Probstzella leert sich der Zug derart, daß jeder Transitreisende wieder ein eigenes Abteil zur Verfügung hat.

3. Modellbauseminar im thüringischen Schwarzburg

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter für den Freizeitbereich „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte“

Es ist das Verdienst von Wolfgang Bahnert, Bezirksbeauftragter Modelleisenbahn (Regionalbereich Nordwest, Halle/Saale) und Sprecher des Fachausschusses, daß das „3.“ zum Erlebnis und zum Erfolg wurde. 17 Teilnehmer aus sechs Bezirken (Erfurt, Essen, Halle, Köln, Saarbrücken und Stuttgart) lernten manch Neues und tauschten Erfahrungen aus. Auch der anwesende Hauptbeauftragte erfuhr viel über das unmittelbare Gruppenleben vor Ort.



Anstrich der gebauten Modelle durch Jürgen Gründel, Gruppe Trier (l.), Marc Giesen, Gruppe Jülich (M.), Bodo Lipke, Gruppe Paderborn (r.)
Foto: W. Bahnert

Auf dem Programm standen u.a.: Bau einer Bahnhofstoilette (für kleinere Bahnhöfe und Haltepunkte – aus längst vergangenen Zeiten), Beladegut für Güterwagen (Grubenholz, geschnittene Stämme, Rundhölzer, Eisenrollen) und Fertigung von Details für eine Modellbahnanlage (alles im Maßstab 1:87 für Nenngröße H0).

Schade nur, daß es 2000 zu keiner Steigerung bezüglich der Teilnehmerzahlen kam. Woran liegt es? Desinteresse? Nicht informiert sein? Begründen kann man alles. Es steht fest, daß in den Bezirken nicht ausreichend für das Modellbauseminar gewonnen wird. Schlußfolgerung: verstärkte Information und Engagement sind angesagt!

Teilnehmer sparten nicht mit Lob über die Schwarzburg-Tage und wünschten sich eine Fortführung, möglichst mit neuen Gesichtern. Generell gilt, daß alle Freizeitgruppen im Freizeitbereich die Nachwuchsarbeit intensivieren müssen. Auch 2001 wird es ein Modellbauseminar geben. Die Vorbereitung leistet nicht nur der Fachausschuß Modelleisenbahn – auch die Bezirksbeauftragten und die hauptamtlichen Mitarbeiter in den Bezirken sollten sich mehr einsetzen.

Vielleicht ist es 2001 unseren Mitstreitern in der FISIAC möglich, auf Einladungen positiv zu reagieren. In diesem Jahr waren vier FISIAC-Mitgliedsländer eingeladen. Nur die Tschechische Staatsbahn schickte einen Vertreter. Ihr Repräsentant, Pavel Pesek, konnte mit seinem Fachvortrag „Triebfahrzeuge der CD“ (Dias von Wolfgang Bahnert) während des Rahmenprogramms zum Gelingen des „3.“ aktiv beitragen. Danke, Generaldirektion der Tschechischen Staatsbahn!



Gruppenfoto der Teilnehmer am 3. Modellbauseminar

Foto: Heidi Bahnert

9. Dresdner Dampfloktfest

An ihm nahmen, wie in den Vorjahren auch, BSW-Freizeitgruppen teil und bereicherten spürbar das Programm der Ausrichter über drei Tage. Zehntausende pilgerten zur Traditionsschau an die Zwickauer Straße.

Mögen die Dresdner Organisatoren auch künftig ihre Veranstaltung fest in sächsischen Händen behalten. BSW-Freizeitgruppen werden im kommenden Jahr wieder mitmachen. Und wenn, hoffentlich bald, der Dresdner Depotstützpunkt (von der DB AG unterstützt) eingerichtet werden kann, dann ist dem 10. Dresdner Dampfloktfest 2001 ein erneuter Erfolg sicher. Die von der DB AG (diesmal DB Reise & Touristik AG) geforderten Standmieten werden auch 2001 zentral getragen. Keine BSW-Freizeitgruppe wird unmittelbar belastet. Allerdings sollten

die Mieten gegenüber den Gruppen der Solidargemeinschaft in einem vertretbaren Rahmen bleiben – oder besser noch: entfallen! Die DB AG ist Mitveranstalter des Dampfloktfestes, und die BSW-Gruppen (Partner der Bahn) betreiben kostenlos über drei Tage intensive Imagepflege für unser Unternehmen.

Jede am 10. Dampfloktfest in der sächsischen Hauptstadt interessierte BSW-Freizeitgruppe muß rechtzeitig neben dem Veranstalter (Verkehrsmuseum Dresden) auch den jeweiligen Bezirksbeauftragten informieren. Hier spielt der Dresdner Bezirksbeauftragte eine koordinierende Rolle. Beim Hauptbeauftragten werden alle Informationen gebündelt und zentrale Festlegungen getroffen.



Draisinenfahrt beim 9. Dampflopfest

Foto: BSW-Freizeitgruppe Modellbahn- und Draisinenfreunde Doberlug-Kirchhain

Höhepunkte anderer Freizeitbereiche

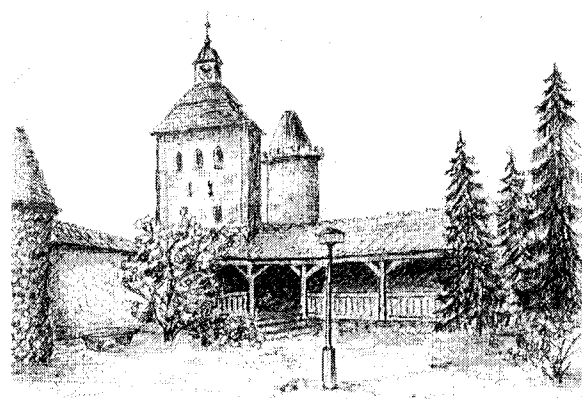
In Hamburg fand die 33. Bundesfotoschau der Freunde des Freizeitbereichs Foto und Diaporama (insgesamt 170 BSW-Fotoclubs mit etwa 5.000 Mitgliedern) und die 18. Bundes-Kunstausstellung der Gruppen „Bildende Kunst im BSW auf Schloß Beichlingen im Freistaat Thüringen statt.

Es lohnt sich, einmal über den „Gartenzaun“ des eigenen Bereichs zu schauen, um dann zu staunen (Foto von Peter Kniep 4.US). In Hamburg hieß ein Ausstellungsteil „Eisenbahner und Eisenbahn aus aller Welt“. Überlegenswert für die Zukunft könnte sein, auch Fotos von BSW-Aktivitäten aus anderen Freizeitbereichen in einer Art Sonderschau zu zeigen. Es gibt Dutzende von hervorragenden und eindrucksvollen Eisenbahn-Fotomotiven, die von Mitstreitern des Freizeitbereichs „Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte“ eingefangen wurden. Überhaupt sollten wir im Frei-

zeitbereich mehr mit Fotos arbeiten, sie der Öffentlichkeit zeigen. Alle in dieser Ausgabe abgedruckten Fotos stammen „aus dem eigenen Stall“.

Bildende Kunst, ein Freizeitbereich, der etwas im Verborgenen agiert. Auf Schloß Beichlingen, seit 1014 urkundlich belegt, waren zwei Gemälde mit Eisenbahnmotiven zu sehen und eine Zeichnung eines nicht mehr aktiven Kollegen (siehe Abbildung, Gruppe Berlin).

„Tage der offenen Tür(en)“, Ausstellungen zu den verschiedensten Anlässen, Veranstaltungen in der bald beginnenden Vorweihnachtszeit – alle diese Präsentationen unserer BSW-Freizeitgruppen sollten noch in diesem Jahr nachhaltig dokumentieren, daß wir im Bereich Kultur, Jugend und Freizeit der Stiftung Bahn-Sozialwerk eine große Familie sind. Geben wir auch unseren Partnern Gelegenheit, sich bei uns zu zeigen, wie wir bei ihnen.



An der Stadtmauer
von Heinz Groth (Gruppe Berlin)



Manfred Lauchardt, Leiter der BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn (Berlin), mit dem Modell Stromschieneanlage im Freizeit- und Erholungszentrum Berlin-Wuhlheide während der Veranstaltung „S-Bahn 2000“ Anfang Juli dieses Jahres

Foto: BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn

Der „Rote Dessauer“

Herr Rudi Buchweitz aus Pasewalk wollte etwas über den Zug der DR „Roter Dessauer“ wissen und schrieb an das BSW in Halle.

Herr Wolfgang Müller, Leiter der BSW-Freizeitgruppe „Historische Ellok Leipzig“, gab Antwort:

Vorweg gesagt, einen diesen Namen tragenden Zug hat es bei der Deutschen Reichsbahn nie gegeben. Aber unter diesem Namen war ein einzelnes Fahrzeug bekannt, und das kam so: Im Schadbstand der DR befand sich nach Rückgabe von der Sowjetunion auch der Wechselstrom-Doppeltriebwagen ET 25 012 a/b, welcher im Jahre 1959 im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Dessau wieder aufgearbeitet wurde. Die zweiteilige Bauart wurde geändert, indem der Steuerwagen ES 25 008 zu einem Mittelwagen umgebaut und als c-Teil eingefügt wurde, so daß sich nun ein dreiteiliger elektrischer Triebzug ergab. In gleicher Weise wurden übrigens bei der DB alle ET 25 umgebaut.

Dieser Triebwagen wurde am 27. Februar 1960 wieder in Betrieb genommen und dem Bahnbetriebswerk (Bw) Leipzig Hbf West zugeteilt. Wegen seiner gänzlich roten Lackierung (die bis 1946 im Bw beheimateten ET 25 waren dagegen rot-elfenbein lackiert) wurde er von den Eisenbahnern „Roter Dessauer“ genannt. Als Besonderheit trug er anfangs ein Flügelrad mit den Initialen „DR“ an der Stirnseite (wie auf dem Foto zu sehen). Die Leipziger Lokführer nannten ihn respektlos „Rote Möhre“ oder auch nur „die Möhre“.

Dieser Zug trug später die EDV-Nr. 285 001...003 und wurde bis 1972 eingesetzt.

Es gab noch einen zweiten ET 25 bei der DR, der ET 25 201 a/c/d/b, welcher 1965 aus bei der DR verbliebenen holländischen Gleichstromtriebwagen zusammengebaut wurde. Das Raw Dessau verwendete für die elektrische Ausrüstung Lagerbestände von Ersatzteilen des ET 25 und auch Teile der Neubaulok E 11. Nach zwei Einsatzjahren wurde ein Mittelwagen entfernt, um die Fahrmotoren zu schonen. Bereits 1971 wurde dieser Wagen abgestellt, da er sehr störanfällig war. Der ET hatte die EDV-Nr.

285 201...204 erhalten. Dieser Wagen fiel allerdings nicht unter den Begriff „Roter Dessauer“, lediglich im Bw Leipzig West wurde er als „Große Möhre“ bezeichnet. Beide Triebwagen waren zu ihrer Zeit die einzigen Wechselstrom-Triebwagen der DR, was schon eine Besonderheit darstellte.

Eingesetzt wurden beide Wagen in einem gemeinsamen Laufplan, der sowohl Personen- als auch Schnellzüge enthielt. Personenzüge wurden auf den Strecken Leipzig – Halle, Halle – Bitterfeld, Leipzig – Dessau und Leipzig – Altenburg/Borna gefahren, Schnellzüge auf den Strecken Leipzig – Zwickau und Leipzig – Magdeburg.

Eine geraume Zeit wurden z.B. gefahren (Fahrzeiten aus dem Winterfahrplan 1969/70):

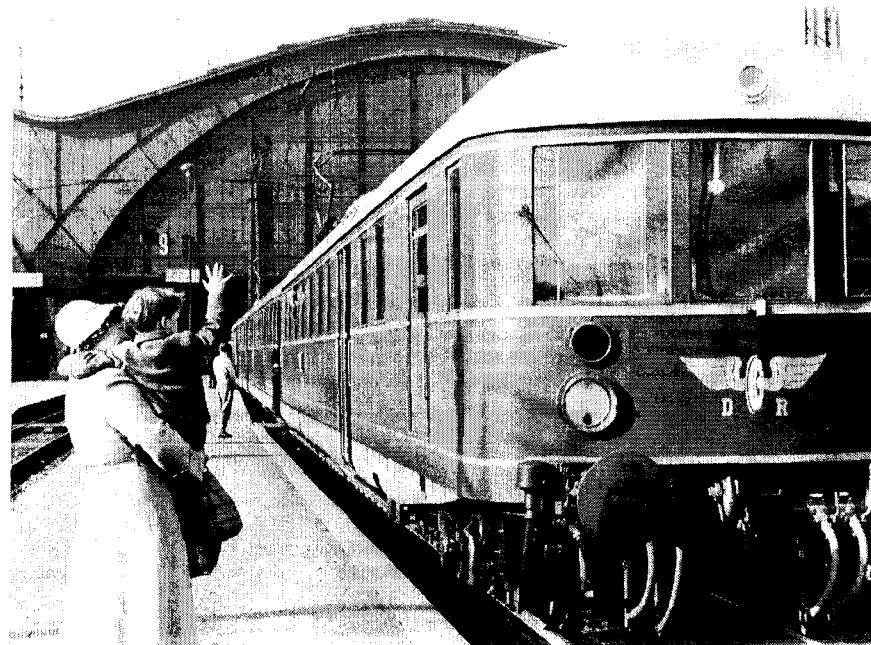
Dt 38 Leipzig – Erfurt
12.10 bis 13.24 Uhr
Dt 384 Erfurt – Magdeburg
15.10 bis 17.06 Uhr
Dt 387 Magdeburg Erfurt
18.34 bis 20.37 Uhr
Dt 37 Erfurt – Leipzig
21.39 bis 23.02 Uhr

Die Fahrzeiten waren sehr angespannt bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (zum Vergleich: IC 558 Leipzig – Erfurt 12.51 bis 14.13 Uhr, heute also acht Minuten mehr als 1969!)

Einen zweitägigen Laufplan mit zwei Triebwagen zu fahren, das geht aber auf die Dauer nicht, so daß des öfteren Ersatzgarituren mit drei Schnellzugwagen und E 04 erforderlich waren. Dabei wurden bei Ausfall eines Wagens meist die Personenzugleistungen mit ET und die Schellzugleistungen mit lokbespanntem Wagenzug gefahren. Grund dafür waren die kürzeren Wendezeiten bei den Personenzügen.

Keiner dieser Züge trug je einen Namen, und so ist es auch erklärlich, daß in Kursbüchern oder anderen Unterlagen nichts entsprechendes zu finden ist.

Gewisse Parallelen bestehen hier sicher zum „Fliegenden Hamburger“, denn das wahr ja auch die Bezeichnung eines Fahrzeugs und kein Zugname.



Der „Rote Dessauer“ auf dem Leipziger Hauptbahnhof als Schnellzug zwischen Leipzig und Magdeburg im Frühjahr 1962
Foto: Opitz

Echo aus Jülich

Marc Giesen und Manfred Sassenscheidt vom Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich, Teilnehmer am 3. Modellbauseminar in Schwarzburg/Thüringen schrieben an die Redaktion:

Erstmals haben wir am Modellbauseminar des Freizeitbereichs Modelleisenbahn vom 29. Juni bis 02. Juli 2000 in Schwarzburg/Thüringen teilgenommen. Während dieser drei Tage haben wir in dem von Wolfgang Bahnert sehr gut vorbereiteten und durchgeführten „Workshop“ zahlrei-

che Anregungen erhalten. Darüberhinaus konnten wir zahlreiche Kontakte zu Mitgliedern anderer Gruppen knüpfen. Dieser Erfahrungsaustausch wird uns bei unserer Arbeit vor Ort sicherlich weiterhelfen. Allen Mitgestaltern gilt unser herzlicher Dank.

Anfrage aus Frankfurt (Main)

Hans-Dieter Müller aus Frankfurt (Main) fragt die Redaktion:

„Gibt es konkrete Angaben über die Leistungen der DR im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Zugbetriebs auf der Strecke Arenshausen – Eichenberg?“ (siehe Spurensuche, „Bahn & Modell“, Nr. 3/2000)

Die Leistungen im Detail seien hier genannt: Oberbauerneuerung 6,6 km (8,5 Mio M), Tiefbau 6,5 km (Untergrundverbesserung 3,6 Mio M), Tiefenentwässerung auf 3,1 km (650 TM), Neubau DR-Damm (Ab-

trag/Einbau, 550 TM), Kosten für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen 160 TM, Brückenbau 1 Mio M, Bauabschnitt Bundesrepublik etwa 13,8 Mio DM.

Das ist das Leben!

Gleich mehrere Leser, und natürlich auch der Autor des Beitrags „Das ist mein Leben!“ (zur Dampflok 44 508) in Bahn & Modell Nr. 3/2000, Ulrich Neumann aus Wirges, schrieben an die Redaktion, daß die Lok

44 508 nicht von Krupp, sondern von Krauss-Maffei gebaut wurde. Der Autor bittet alle Leser um Entschuldigung!

Eisenbahn und Weltausstellung

Der Artikel „DB-EXPO 2000-Projekt 'Haller Willem' FunkFahrBetrieb FFB“ war für Stefan Ihrlinger aus Würzburg Anlaß zu der Frage: „Bei früheren Weltausstellungen soll die Bahnindustrie wie auf einer Messe mit ausgestellten Fahrzeugen vertreten gewesen sein. Sind Ihnen hierzu Beispiele bekannt?“

Eine Antwort darauf war gar nicht so einfach zu finden. Die Redaktion recherchierte zunächst einmal in den vielen geschichtlichen Betrachtungen, die in den großen Tageszeitungen Deutschlands zur EXPO 2000 erschienen. Ralf Roman Rossberg, ein bekannter Eisenbahnautor, half uns mit einer Aufstellung aller bisher stattgefundenen Weltausstellungen und dem Hinweis, daß 1937 auf der Weltausstellung in Paris die von der AEG gebaute elektrische Lokomotive der Baureihe E 18 ausgestellt war. Das war j zumindest ein Anfang.

Zunächst etwas zur Geschichte der Weltausstellungen. Nach der ersten „Weltausstellung“ 1861 in London wurden in unregelmäßigen Abständen außer in der britischen Hauptstadt vor allem in Paris und Brüssel, seit 1876 auch in Amerika und Australien, die Fortschritte in Wissenschaft, Technik und Kultur auf Weltausstellungen

präsentiert. Seit 1928 bestehen völkerrechtliche Verträge für „offizielle“ Weltausstellungen, die in zwei Kategorien stattfinden: „große“ universelle und „kleine“ zu bestimmten Themen. Die damals vereinbarten Fristen von 25 und 10 Jahren wurden nie eingehalten. Inhaltlich hat sich der Schwerpunkt von Leistungen der Wissenschaft und Technik eher in den Unterhaltungsbereich verschoben. Die größten Weltausstellungen fanden in folgenden Städten statt:

London	1851	6 Mill. Besucher
Philadelphia	1876	10 Mill. Besucher
Paris	1889	32 Mill. Besucher
Paris	1900	50 Mill. Besucher
Brüssel	1910	13 Mill. Besucher
Paris	1937	31 Mill. Besucher
Brüssel	1958	41 Mill. Besucher
Osaka	1970	84 Mill. Besucher
Sevilla	1992	48 Mill. Besucher

Die EXPO 2000 ist die erste Weltausstellung in Deutschland (Fotos siehe 3. und 4. US). Bei unseren Recherchen zur Rolle der Eisenbahn auf Weltausstellungen hat unser Hauptbeauftragter, Dieter Koschmann, nun noch folgendes gefunden: Auf der Pariser Weltausstellung 1900 hatte die Chemnitzer Lokbaufirma Hartmann eine Schnellzug-Dampflokomotive ausgestellt, und zwar eine 2'B1' n4v-Maschine (sä. XV) der Betriebsgattung S 25 16, und dafür die Auszeichnung „Grand Prix“ erhalten. Die Maschine mit der sächsischen Betriebsnummer 182 war noch in den Umzeichnungsplan aufgenommen worden und trug die DR-Nummer 14 201, bis sie 1925 ausgemustert wurde. Die Weltausstellungen in Paris scheinen übrigens ein erfolgreicher Ort für die deutsche Lokindustrie gewesen zu sein, denn auf der Weltausstellung 1937 in Paris erhielt die dort von der AEG ausgestellte Lokomotive E 18 22 gleich mehrere Auszeichnungen: Als leistungsfähigste elektrische Einrah-

menlokomotive der Welt erhielt sie drei Grand Prix (für Gesamtaufbau und Leistungsfähigkeit, Führerstand und Fahrmotor) sowie ein Ehrendiplom für den geschweißten massegünstigen Hauptrahmen. Die E 18 22 war im Bahnbetriebswerk München Hbf beheimatet, wo sie auch den zweiten Weltkrieg überstand. Am 30. November 1983 wurde die Maschine bei der Deutschen Bundesbahn ausgemustert.

Möglicherweise ist diese Recherche unvollständig. Sie bezieht sich ja auch nur auf die beiden Lokomotiven aus der deutschen Industrie, die auf Weltausstellungen zu sehen waren und Preise erhielten. Wenn unseren Experten aus den BSW-Freizeitgruppen, die sich mit Eisenbahngeschichte befassen, weitere Informationen zu dieser Thematik zugänglich sind, bitten wir um Nachricht an die Redaktion für eine Veröffentlichung in der nächsten Ausgabe von „Bahn & Modell“. Natürlich sind wir auch an Fotos der beiden Maschinen interessiert.

Wappen und Namen auf Schienenfahrzeugen

Die interessanten Nachforschungen nach Wappen und Namen auf Schienenfahrzeugen, über die Manfred van Kampen und Karl-Heinz-Kirchhoff in Nr. 3/2000 unseres Mitteilungsblattes berichteten, haben natürlich zu einem Echo geführt.

Aus Schwerin schreibt uns Ronald Xanke, daß dort seit 1997 vier Doppelstock-Steuerwagen, die in der Relation Wismar – Schwerin (Meckl) – Ludwigslust – Wittenberge verkehren, das Landeswappen von Mecklenburg-Vorpommern und einen

Schriftzug (Schwerin, Ludwigslust, Wismar und Nordwestmecklenburg) tragen. Für Statistiker wären freilich noch die Wagennummern interessant, die wir noch nachliefern werden. Vorerst zur Information zwei Fotos von Michael Gasow und Rolf-M. Runge.



Doppelstock-Steuerwagen mit Wappen (siehe oben) und Namen

Archiv Eisenbahn - Heimat in Gotha

Die Redaktion entdeckte im Herbst vergangenen Jahres einen interessanten Artikel in der Thüringischen Landeszeitung. Vorgestellt wurde das „Archiv Eisenbahn – Heimat“, eingerichtet von Ench Oberthür, dem ehemaligen Direktor der Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und Verkehrstechnik. Wir nahmen Kontakt mit dem Leiter der acht Mitglieder zählenden Seniorengruppe im BSW auf und erhielten von ihm den folgenden Bericht über die eisenbahngeschichtliche Sammlung:

Die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und die Geschichte der verschiedenen Dienststellen im einst bedeutenden Eisenbahndienstort Gotha bewegte einige Mitglieder unserer Seniorenkommision dazu, in Gotha ein Traditionskabinett aufzubauen. Schließlich waren in Gotha früher

- Reichsbahnausbesserungswerk,
- Mitropa- Ausbesserungswerk,
- Bahnbetriebswerk,
- Bahnmeisterei,
- Rangierbahnhof,
- Zugbegleiter-Heimatbahnhof
- die Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik und
- Außenstellen verschiedener technischer Dienststellen

beheimatet. Die Eisenbahn war in den vergangenen Jahrzehnten einer der größten Arbeitgeber in Gotha. Aus dem Traditionskabinett wurde aus räumlichen Gründen nichts, denn wir mußten in ein kleineres Zimmer umziehen. Wir übergaben daraufhin die materiellen Sachzeugen der Gothaer Eisenbahngeschichte dem Museum Lohmühle in Tambach-Dietharz und be-

schränkten uns auf die Sammlung schriftlicher Unterlagen. Dabei konnten wir zurückgreifen auf die

Chronik des Bahnhofs Gotha in sechs Aktenordnern von 1833 – 1999,
Chronik der Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik von 1955 – 1969,
Chronik der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik 1969 – 1982,
auf Teilchroniken anderer Dienststellen,
Jubiläumsschriften,
diverse dienstliche Unterlagen,
Vorschriften und Fachbücher und
eine Sammlung Zeitungsartikel über Gotha, Thüringen u.a.

Aus diesem Grunde nannten wir unser Archiv "Eisenbahn - Heimat". Wir weihten es am 14. September 1999 ein und öffneten es dienstags und samstags von 9.30 - 11.30 Uhr. Der Besuch könnte reger sein. Trotzdem freuen wir uns darüber, daß einige Experten unser Archiv öfters aufsuchten und für ihre Arbeiten wertvolle Hinweise aus unserem Archiv erhielten.

Von Schaffnern und Vorstehern

Eisenbahn-Archiv in alter Meisterei

TL 2 v. 15.08.1893

Gotha. (tlz/wifi) Der Bahnhof und Güterverkehr oder im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Gotha ihr täglich Brot. Ausschnitte rund um

Anschriften der Bezirksbeauftragten (BB) im Freizeitbereich Historische Bahn/ Modelleisenbahn/ Eisenbahngeschichte

	Beauftragter	Anschrift	Telefon
<u>Region Nordost</u>			
Berlin	Jürgen Hirsch	Mellenseestraße 49 10319 Berlin	030/5122719
Hamburg	Gert-Eberhardt Thalau	Erster Quenweg 3 23570 Lübeck	04502/302414
Schwerin	Ronald Xanke	Nedderfeld 164 19063 Schwerin/Meckl.	0385/2000486
Schriftleiter Bahn&Modell	Hans-Joachim Kirsche	Rosenfelder Ring 90 10315 Berlin	030/5252445 auch Fax
<u>Region Nordwest</u>			
Halle/S.	Wolfgang Bahnert BB für MEB	Berkaer Weg 3 04207 Leipzig	0341/4210104 auch Fax
	Günter Baum BB für Hist.Fz.	Berliner Straße 232 06116 Halle/Saale	0345/5603545
Hannover	Bernhard Waterholter	Fuldaer Wende 5 30419 Hannover	0511/751405 auch Fax
<u>Region Mitte</u>			
Dresden	Claus Burghardt BB für Hist. Fz./ EG bis 31.12.2000	Haenel-Claus-Str. 25 01039 Dresden	0177/4615100 (Handy)
	Günter Freudenberg BB für Hist. Fz./ EG ab 01.01.2001	Schiffweg 56 01237 Dresden	0351/2512974
	Heilfried Richter BB für MEB	Kohlbergstraße 34 01796 Pirna	03501/441372
Erfurt	Otto Hanusch	Wachsenburgweg 101 99094 Erfurt	0361/2254905
Frankfurt/M.	Günter Staudt BB für MEB	Alsbachstraße 26 35745 Herborn	02772/42494
	Helmut Schmidt BB für Hist Fz./ EG	Friedenstraße 24 34497 Korbach	05631/66295
<u>Region West</u>			
Essen	Manfred van Kampen BB für Hist. Fz./EG	Röhrchenstraße 17 58452 Witten	02302/85812

Köln	Wolfgang Ihrlich BB für Hist. Fz./EG	Alte Kemmenauer Str. 42 56130 Bad Ems	02603/70253
Essen und Köln	Willi Paulus BB für MEB	F.-Darpe-Str. 28 b 48231 Warendorf	02581/96876

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 und Nürnberg	Horst Göbel BB für MEB	Leichtleweg 6 87435 Kempten	0831/28443 auch Fax
Nürnberg Und München	Norbert Heidrich BB für Hist. Fz./EG	Bahnhofsplatz 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 einigen „Nachzüglern“ fort.

Region Mitte

Bezirk Erfurt

Nicht gemeldet

Region Südwest

Bezirk Karlsruhe

Nicht gemeldet

Bezirk Stuttgart

Name der BSW-Gruppe	Anschrift des Leiters	Telefon
Hauptbahnhof Kornwestheim	Marcus Herold, Dammstr. 4 70806 Kornwestheim	07154/203365 (LL)
Stuttgarter Rössle	Manfred Buchholzer, Ehmannstr. 56 70173 Stuttgart	0711/20925274 (LL)
Ulmer Spatz	Alexander Wöhrle, Apfelblütenweg 3 89171 Illerkirchberg	0731/1021326

Modellbahngruppe Friedrichshafen	Franz Wägele, Tunau 1 89079 Kressbronn	07543/912820
Modellbahngruppe Kirchheim/Teck	Lothar Wissler, Ötlinger Str. 43 73274 Notzingen	07021/49633
Modellbahngruppe Mühlacker	Günther Oswald, Goldshaldenstr. 15 75417 Mühlacker	07041/46473
Modellbahngruppe Stuttgart 65	Hans-Peter Klein, Lerchenweg 4 73061 Ebersbach	0711/20922742
Modellbahngruppe Stuttgart Lkf	Helmut Kuhlmann, Lederstr. 37 73630 Remshalden	0711/20925280
Modellbahngruppe Ulm/Neu-Ulm	Gerhard Broschek, Königsberger Str. 51 89231 Neu-Ulm	0731/82236

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

03. Oktober 2000

Mit dem Berliner Traditionszug und 52 8177-9 zum Jubiläum „70 Jahre S-Bahn in Oranienburg“ (Bahnhofsfest), ab Berlin-Schöneweide über Berlin-Lichtenberg und S-Bahngleise über Schönholz-Frohnau nach Oranienburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

07. Oktober 2000

Mit 52 8177-9 und dem Berliner Traditionszug zum Dampfloktfest nach Staßfurt; Abfahrt Berlin-Charlottenburg über Berlin-Wannsee – Potsdam – Magdeburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

08. Oktober 2000

Berliner Runde mit dem Berliner Traditionszug und 52 8177-9 vom Bf Berlin-Charlottenburg über Potsdam Hbf – Jüterbog – Zossen – Schöneicher Plan – Königs Wusterhausen – Berlin-Schöneweide – südlicher Berliner Außenring – Potsdam Hbf – Berlin-Wannsee

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

14. Oktober 2000

Berliner Runde mit dem Berliner Traditionszug und 52 8177-9 vom Bf Berlin-Charlottenburg über Potsdam Hbf – südlicher Berliner Außenring – Rangsdorf – über die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn zum Kraftwerk Rudow und zurück über Tempelhof – Spandau – Potsdam nach Berlin-Charlottenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

28. Oktober 2000

Zur Eröffnung der Ausstellung „**Deutsche Reichsbahn-Deutsche Bundesbahn**“ ins DB-Museum nach Nürnberg mit dem Nostalgiezug Brandenburger Tor

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

11./12. November 2000

Modellbahnausstellung in der Fürst-Pückler-Passage Cottbus (gegenüber dem Bf Cottbus) jeweils 9 bis 17 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Lausitzer Modellbahnclub im AW Cottbus, Tel.: 0355/474618, Fax 0355/4300237

25. November 2000

Modellbahntauschbörse im AW Cottbus (ehemals Raw), Waisenstr. 21, 10 bis 16 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Lausitzer Modellbahnclub im AW Cottbus, Tel.: 0355/474618, Fax 0355/4300237

02. Dezember 2000

Nikolaus-Express mit 52 8177-9 und dem Berliner Traditionszug vom Bf Berlin-Charlottenburg nach Potsdam und Pendelfahrten Potsdam Hbf – Berlin-Lichterfelde West

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin oder im Internet unter www.starrail.de/traditionszug

16. Dezember 2000

Modellbahntauschbörse im AW Cottbus (ehemals Raw), Waisenstr. 21, 10 bis 16 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Lausitzer Modellbahnclub im AW Cottbus, Tel.: 0355/474618, Fax 0355/4300237

Bezirk Hamburg

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Region Nordwest

Bezirk Halle/Saale

02./03. Dezember 2000

Modellbahn-Ausstellung im Kultur- und Tagungszentrum der Stadt Bernburg, Solbadstraße, Samstag 10 bis 18 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr

Terminkalender

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde (MEF) Bernburg, Tel./Fax: 03471/314001

Bezirk Hannover

25./26. November 2000

Modellbahn-Ausstellung mit Fahrbetrieb auf der Clubanlage des MEC Bremerhaven e.V., 10 bis 18 Uhr, Clubheim MEC Bremerhaven im BSW, Grenzstr. 7, 27572 Bremerhaven

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Bremerhaven

03. Dezember 2000

Tag der offenen Tür bei BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg (Oldb) mit Fahrbetrieb auf der im Bau befindlichen Clubanlage, Clubheim im BSW-Sozialgebäude, Donnerschweerstraße, 26135 Oldenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modellbahngruppe Oldenburg

09./10. Dezember 2000

Tag der offenen Tür mit Modellbahn-Ausstellung und Fahrbetrieb im Clubheim im Bahnhof Nordenham, 10 bis 18 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modellbahngruppe Nordenham

09./10. Dezember 2000

Modellbahn-Ausstellung mit Fahrbetrieb auf der Clubanlage des MEC Bremerhaven e.V., 10 bis 18 Uhr, Clubheim MEC Bremerhaven im BSW, Grenzstr. 7, 27572 Bremerhaven

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Bremerhaven

10. Dezember 2000

Tag der offenen Tür bei BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg (Oldb) mit Fahrbetrieb auf der im Bau befindlichen Clubanlage, Clubheim im BSW-Sozialgebäude, Donnerschweerstraße, 26135 Oldenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modellbahngruppe Oldenburg

17. Dezember 2000

Tag der offenen Tür bei BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg (Oldb) mit Fahrbetrieb auf der im Bau befindlichen Clubanlage, Clubheim im BSW-Sozialgebäude, Donnerschweerstraße, 26135 Oldenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modellbahngruppe Oldenburg

24. Dezember 2000

Tag der offenen Tür bei BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg (Oldb) mit Fahrbetrieb auf der im Bau befindlichen Clubanlage, Clubheim im BSW-Sozialgebäude, Donnerschweerstraße, 26135 Oldenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modellbahngruppe Oldenburg

Dienstags und freitags

Clubabende der BSW-Freizeitgruppe 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-Modelleisenbahngruppe Oldenburg, 19 Uhr, im BSW-Sozialgebäude Donnerschweerstraße, Oldenburg

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

Clubabende mit Fahrbetrieb der BSW-Freizeitgruppe MEC Bremerhaven, 20 Uhr im Clubheim Bremerhaven

Region Mitte

Bezirk Dresden

30. September bis 03. Oktober 2000

Modellbahnausstellung im Bf Löbnitz und Bf zum Jubiläum 125 Jahre Aue (Sachs) - Chemnitz

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Löbnitz

07./08. Oktober 2000

Modellbahnausstellung im Bf Löbnitz und Bf zum Jubiläum 125 Jahre Aue (Sachs) - Chemnitz

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Löbnitz

21./22. Oktober 2000

Modellbahnausstellung im Bahnhof Dresden-Neustadt, 10 bis 18 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden

28. Oktober 2000

Modellbahn-Tauschmarkt, 9 bis 15 Uhr, Gasthof A-dorf/Erzgeb., Hauptstr. 74

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Chemnitz/Sa.

28./29. und 31. Oktober 2000

Modellbahnausstellung im Bahnhof Dresden-Neustadt, 10 bis 18 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden

04./05. November 2000

Modellbahnausstellung im Bahnhof Dresden-Neustadt 10 bis 18 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden

5. November 2000

Sächsisches Bockbierfest bei der Traditionsbahn Radebeul

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Tel. 0351/46148001

11./12. November 2000

Modellbahnausstellung im Bahnhof Dresden-Neustadt 10 bis 18 Uhr

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden

18. bis 26. November 2000

Modellbahnausstellung in der Aula der Goethe-Mittelschule in Heidenau (Sachs)

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC „Müglitztalbahn“ Heidenau

21. bis 26. November 2000

Modellbahnausstellung im Kulturraum des Bd Palen (Vogtl) ob. Bf

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Plauen 1948

01. bis 03. Dezember 2000

Modellbahnausstellung im Kulturraum des Bd Palen (Vogtl) ob. Bf

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Plauen 1948

02./03. Dezember 2000

Modellbahnausstellung im Clubraum des Bf Arnsdorf

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Arnsdorf

03. Dezember 2000

Traditionsfahrt mit Nikolaus bei der Traditionsbahn Radebeul

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Tel. 0351/46148001

06. Dezember 2000

Nikolausfahrt bei der Traditionsbahn Radebeul

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Tel. 0351/46148001

09./10. Dezember 2000

Modellbahnausstellung im Clubraum des Bf Arnsdorf

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Arnsdorf

10. Dezember 2000

Adventsfahrt bei der Traditionsbahn Radebeul

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Tel. 0351/46148001

Bezirk Erfurt

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Bezirk Frankfurt (Main)**25./26. November 2000**

Modellbahnausstellung, 10 bis 17 Uhr, Clubraum im ehemaligen Güterbahnhof-Gebäude, Untere Grenzstraße 12, 63075 Offenbach (Main)

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Miniatur-Bahn-Club „Stellwerk“ Offenbach (Main)

13./14. Januar 2001

Modellbahnausstellung, 10 bis 17 Uhr, Clubraum im ehemaligen Güterbahnhof-Gebäude, Untere Grenzstraße 12, 63075 Offenbach (Main)

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Miniatur-Bahn-Club „Stellwerk“ Offenbach (Main)

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“, jeden Freitag ab 20 Uhr Besuchertag

Region West**Bezirk Köln****07. Januar 2001**

Eisenbahnausstellung und Modellbahnborse im Lokschuppen in Siershahn

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Dampflok 44 508

Bezirk Essen**21. Oktober 2000**

Fotosonderfahrt mit 212 007-9 mit Bundesbahn-„Donnerbüchsen“ über die Strecke Osnabrück – Münster – Coesfeld – Dorsten – Essen

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Witten

Region Südwest**Bezirk Karlsruhe**

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Bezirk Saarbrücken**Montags**

Gruppenabend der BSW-Modellbahngruppe Saarbrücken, 16 Uhr, im Kleestückgebäude, Bornmannspfad, 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**03./04. Februar 2000**

Modellbahntage bei der BSW-Freizeitgruppe Modell-eisenbahnclub Mühlacker, 11 bis 18 Uhr, Am Bahnhof Mühlacker

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub Mühlacker, Tel. 07041/46473

10./11. Februar 2001

Modellbahntage bei der BSW-Freizeitgruppe Modell-eisenbahnclub Mühlacker, 11 bis 18 Uhr, Am Bahnhof Mühlacker

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub Mühlacker, Tel. 07041/46473

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-Modellbaugruppe Bellenberg

Bezirk Nürnberg

Keine Veranstaltungstermine gemeldet

Zur Information

Zum Redaktionsschluß des Heftes Nr. 3 März 2000 lagen noch nicht alle Veranstaltungstermine z.B. für die Monate August und September 2000 vor. Viele Gruppen teilten diese Termine der Redaktion Anfang August für das Heft Nr. 4 Oktober 2000 mit. Die Redaktion kann diese Termine jedoch nicht ins Heft Nr.4 aufnehmen, da diese Ausgabe erst Anfang Oktober erscheint und die Termine dann bereits verstrichen sind. Wir bitten um Verständnis. Für statistische Zwecke können diese Termine bei der Redaktion abgerufen werden.

Bahn & Modell
Nr. 4 Oktober 2000

 Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs
 Historische Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte

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 d. Redaktion: Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90,
 10315 Berlin
 Werner Wölke, Hermann-Henning-Straße 25, 58300 Wetter
 Erscheinungsweise 2 x jährlich
 Redaktionsschluss 31. August 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.

Für Interessenten an diesem Mitteilungsblatt, die keine BSW-Spender sind, besteht die Möglichkeit eines Bezugs über die Redaktion. Die Kosten je Heft setzen sich aus der Schutzgebühr (s. Titelseite) plus Porto zusammen und sind bei Bestellung a) der Redaktion in Briefmarken zu übersenden oder b) auf das Konto der BSW-Freizeitgruppe Redaktion „Bahn & Modell“ bei der Sparda-Bank Berlin BLZ 1209 6597, Konto-Nr. 377 1938, zu überweisen.

Redaktionsschluß für Heft 5 März 2001: 15. Februar 2001

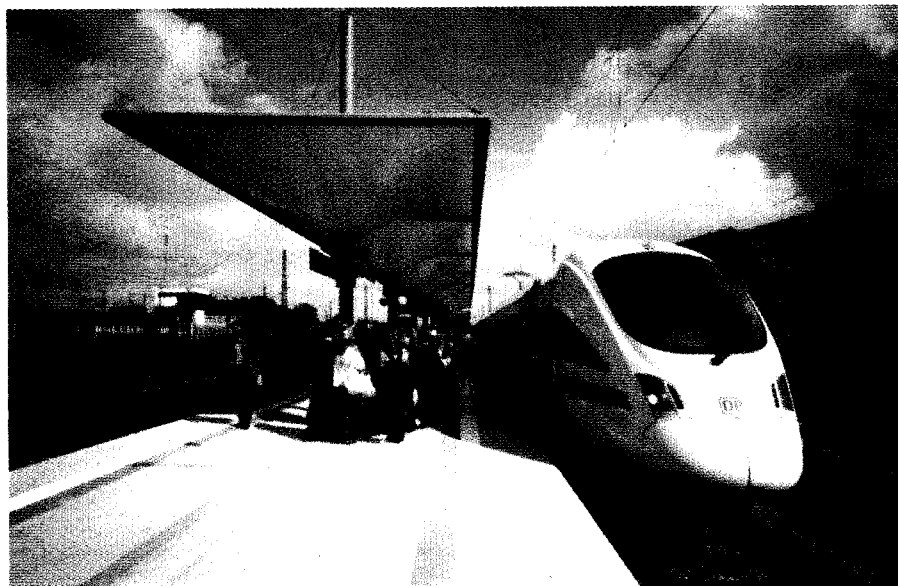


Die DB AG zeigte auf der EXPO die größte Streckenanzeigetafel der Welt



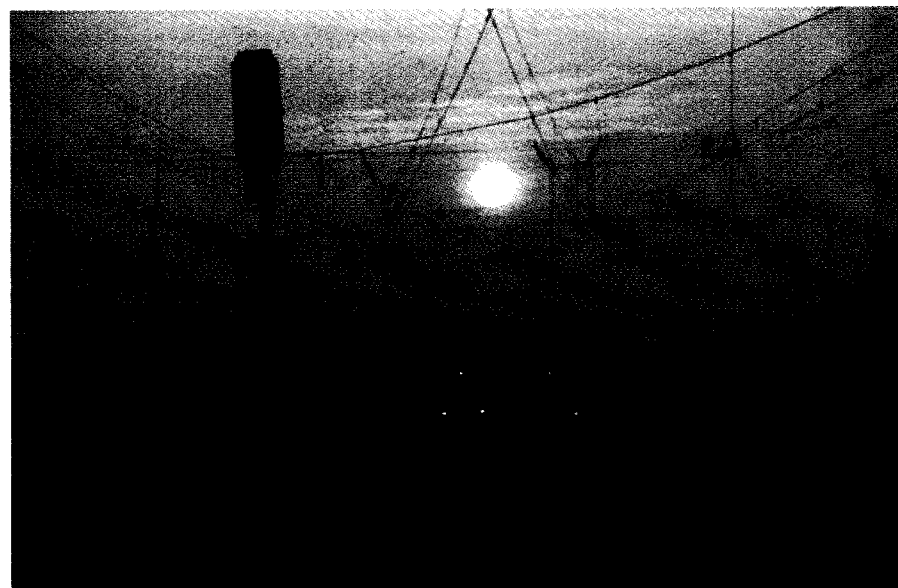
Stilvoll eingerichtete Lounge im EXPO-Pavillon der DB AG

Fotos: DB AG / Bedeschinski



Ankunft eines ICE T am Berlin-Terminal im Bahnhof Hannover Messe/Laatzen

Foto: DB AG / Bedeschinski



33. Bundesfotoschau: Abendstimmung im Bahnhofsvorfeld

Foto: Peter Kniep