

STIFTUNG
BSW

Bahn & Modell



Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn



Kassel und 100 Jahre BSW

80 Jahre S-Bahn Berlin + Direktion Kassel + Leipziger Bw + Paraderpferd 103 + Mit Pinsel und Farbe +



Baureihen-Parade im S-Bahn-Farbkleid (v.l.n.r.): 485, 480 und 481

Foto: DB AG/Schulz



Die Baureihe 481 ist mit 500 Viertelzügen das Rückgrat im Berliner S-Bahn-Verkehr.

Foto: DB AG/Jazbec

Zum Titelbild:

Hier in Kassel schlug die Geburtsstunde des heutigen BSW. Unser Titelbild mit dem Empfangsgebäude Kassel Hbf ist eine Referenz an dieses Ereignis.

Foto: DB AG/Koch

Editorial

- Glückwunsch unserer Solidargemeinschaft 2

Berichte/Meldungen

- Freizeitbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn im internationalen Geschehen 5

- Bahn frei – schon zum fünften Mal: Die Müglitztalbahn ein Jahr nach der Flut 7

- Die ewig junge Berliner S-Bahn – vor 80 Jahren ins Umland gestartet 10

- Eisenbahnfreunde „Obere Ruhrtalbahn Arnberg“ präsentieren sich auf Jugendmesse „get active“ 14

Vorgestellt

- 25 Jahre BSW-Freizeitgruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ – große Ausstellung, die begeistern wird! 15

- BSW-Freizeitgruppe Lichtenberger Eisenbahnfreunde 16

- BSW-Freizeitgruppe „Bahnarchiv Duisburg“ 17

- Glückwunsch 18

- Was bedeutet MCM 70? 19

- „Die Bahn hat uns jung gehalten“-Modellbahner holen nach 36 Jahren die Gleisstrecke von Lehnin nach Groß Kreutz aus der Versenkung 20

- 40 Jahre BSW-Freizeitgruppe Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein 23

- Das Parade Pferd 24

- 20 Jahre BSW-Freizeitgruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen 26

- BSW-Freizeitgruppe Historisches Bahnerbe Eisenach 28

Spurensuche

- Von der Königlich-Preussischen Eisenbahndirektion Cassel zur Bundesbahndirektion Kassel 30

- Leipziger Bahnbetriebswerke und ihre Geschichte 34

- Die Eisenbahnwerke in Gotha 38

- Die fast vergessene Strecke Berlin – Stettin: Eine Darstellung über das Gestern, Heute und Morgen 41

- Beschreibungen und Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge 45

Erfahrungsaustausch

- Keine Angst vor Pinsel und Farbe . . . Lackieren und Altern von Modellen 52

- Zum Thema Ausstellungen... 55

Post

- Was ist denn der älteste Bahnhof in Deutschland...? 56

- Mobilitätseingeschränkten bei Sonderfahrten helfen 58

- Veranstaltungen 59

- Impressum 64

Glückwunsch unserer Solidargemeinschaft

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Die große Familie der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner blickt in diesem Jahr auf das hundertjährige Bestehen ihrer Solidargemeinschaft zurück.

Die Geburtsstunde des heutigen Bahn-Sozialwerks schlug 1904 in Kassel. Im Februar anno 1904 wurde der Verband der "Eisenbahnvereine bei den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen" gegründet. Anliegen des Gründers Franz Ulrich, Präsident der Königlich-Preussischen Eisenbahndirektion Cassel (damalige Schreibweise), war, neben der Förderung der sozialen Selbsthilfe, das solidarische Bewusstsein der Eisenbahner zu entwickeln sowie dieses in die Tat umzusetzen. Solidargemeinschaft gleich welchen Ranges, vom Präsidenten bis hin zum Beamten, Angestellten und Bahnarbeiter. Zum Verband gehörten eine Spar- und Darlehnskasse, Bibliotheken und Beratungsstellen für individuelle Probleme der Mitglieder. Aus dem Verband heraus entwickelten sich, im jeweiligen gesellschaftlichen Umfeld, das Reichsbahnkameradschaftswerk, das Reichsbahn-Sozialwerk, das Bundesbahn-Sozialwerk, das Sozialwerk der DR. Heute ist die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) notwendiger denn je. Sie ist Klammer aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die man aber immer öfter als Beschäftigte bezeichnet. Das BSW ist auch in den Unternehmensgruppen der DB AG und in den Tochterunternehmen verankert.

In Kassel findet am 13. März 2004 eine Festveranstaltung statt. Glückwunsch Bahn-Sozialwerk, Glückwunsch den Spenderinnen und Spendern (wäre Mitglieder im BSW nicht zeitgemäßer?!)

Unser Freizeitbereich hat auch ein Jubiläum zu vermelden. Zehn Jahre sind jung: Seit 1999 ist das Spartenheft "Bahn & Modell" Wegbegleiter und Chronist. Die Arbeiten am Heft sind einer der Beweise für engagierte ehrenamtliche Arbeit. Zu wünschen für die Zukunft wäre ein breiterer Kreis von Autoren. Leiter von Freizeitgruppen, Bezirksbeauftragte, Freunde in den Gemeinschaften, wo auch immer zu Hause, sind als neue Autoren willkommen. Vielfalt entsteht nur, wenn man auch gewillt ist mitzutun.

Zehn Jahre Freizeitbereich sind ein guter Grund, um eine Chronik zu beginnen. Ehrenamtliche machten sich deshalb ans Werk. Das Gewesene wurde aufgelistet, damit die Geschehnisse nicht in Vergessenheit geraten. Die vorliegende Arbeit ist unser kleiner Beitrag, das Ereignis 100 Jahre BSW mit Fakten aus einem Freizeitbereich zu bereichern.

Auf Initiative der Fachsäule Modelleisenbahn wurde ein Güterwagen gefertigt (Gattung lbs, Hersteller Fa. Roco). Er trägt an den Seitenwänden die Beschriftungen: „Stiftung BSW 1904 – 2004 Solidargemeinschaft der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner“ sowie "Freizeitbereich Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn" – jeweils mit dem entsprechenden Logo. Jede Kultur- und Freizeitgruppe erhält ein Exemplar über den Bezirksbeauftragten und diese bekommen mindestens drei Güterwagen zur freien Verfügung. Darüber hinaus können Gruppen und alle Modellbahnfreunde dieses Fahrzeug zu einem günstigen Preis erwerben. Wolfgang Bahnert hält hier die Fäden in der Hand, die Bezirks-

beauftragten wurden zum Thema bereits im Oktober 2003 (9. Jahresarbeits-tagung) informiert. Auch die Chronik des Freizeitbereichs wird nach Kassel die Kultur- und Freizeitgruppen erreichen. Verteiler über die Bezirksbeauftragten: Jeweils drei Exemplare für jede Gruppe und mindestens drei Exemplare für den Bezirksbeauftragten. Nachforderungen möglich! Empfehlenswert, wenn die Bezirksbeauftragten im Verlauf ihrer planmäßigen Zusammenkünfte mit den Gruppenleitern Fahrzeug und Chronik übergeben würden.

Zur künftigen Struktur im Freizeitbereich: Ab April 2004 wird es nur noch vier BSW-Regionen (s. Karte S. 4) geben: Ost (Sitz Berlin), Süd (Nürnberg), West (Duisburg), Nord (Hannover). Eine einheitliche Struktur für alle Freizeitbereiche im Kulturbereich des BSW ist nicht im Sinne der einzelnen Freizeitbereiche. Wir haben (Festlegung der 9. Jahresarbeits-tagung) der Leitung in Frankfurt/Main unsere Vorstellungen für Effektivität unterbreitet. Alle bisherigen Gliederungen sollen fortbestehen (in den Bundesländern). Auf Ehrenamtliche darf die Solidargemeinschaft nicht verzichten. Strukturfragen liegen letztlich nicht in der Verantwortung der Hauptbeauftragten und damit der Freizeitbereiche. Aber, ein Mitspracherecht wird uns künftig sicher eingeräumt. Wir setzen unsere Arbeit in den Regionen fort. Der Hauptbeauftragte bleibt Ansprechpartner für spezifische Belange der Beauftragten des Freizeitbereichs. Die Leiter der Regionen sind uns dabei bewährte Partner. Die neu gebildete Technische Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in der FISAIC wird wohl erst im zweiten Quartal tagen und über ein Reglement befinden. Seitens des deutschen Landesverbandes liegen spezifische Ausarbeitungen vor. Im Heft 12/2004 werden wir sicher informieren können.

Wir hoffen auch, dass in der kommenden Ausgabe von "Bahn & Modell" ein Beitrag von der BSW-Stabsstelle Nürnberg über künftiges Tun veröffentlicht werden kann. Der Tradition und dem Wunsch von Modelleisenbahnfreunden entsprechend, findet das 7. Modellbau-seminar des Freizeitbereichs im August statt, im thüringischen Rohrbach. Näheres über Wolfgang Bahnert. Der Schwerpunkt wird der Bau von Dioramen sein. Das 13. Dresdner Dampf-lokfest steigt vom 20. bis 23. Mai 2004! Jenen Gruppen, die daran teilnehmen, alles Gute und interessante Tage an der Elbe!

Die Freizeitgruppe "Bahnstrom S-Bahn Berlin" legte jüngst eine Dokumentation über die Bahnstromversorgung der Buckower Kleinbahn (Land Brandenburg), Zeitraum 1930 bis 2002, vor. Ein Beispiel für Kreativität und Bewahrung des Bahnerbes. Zur Nachahmung empfohlen; es gibt einiges aufzuschreiben.

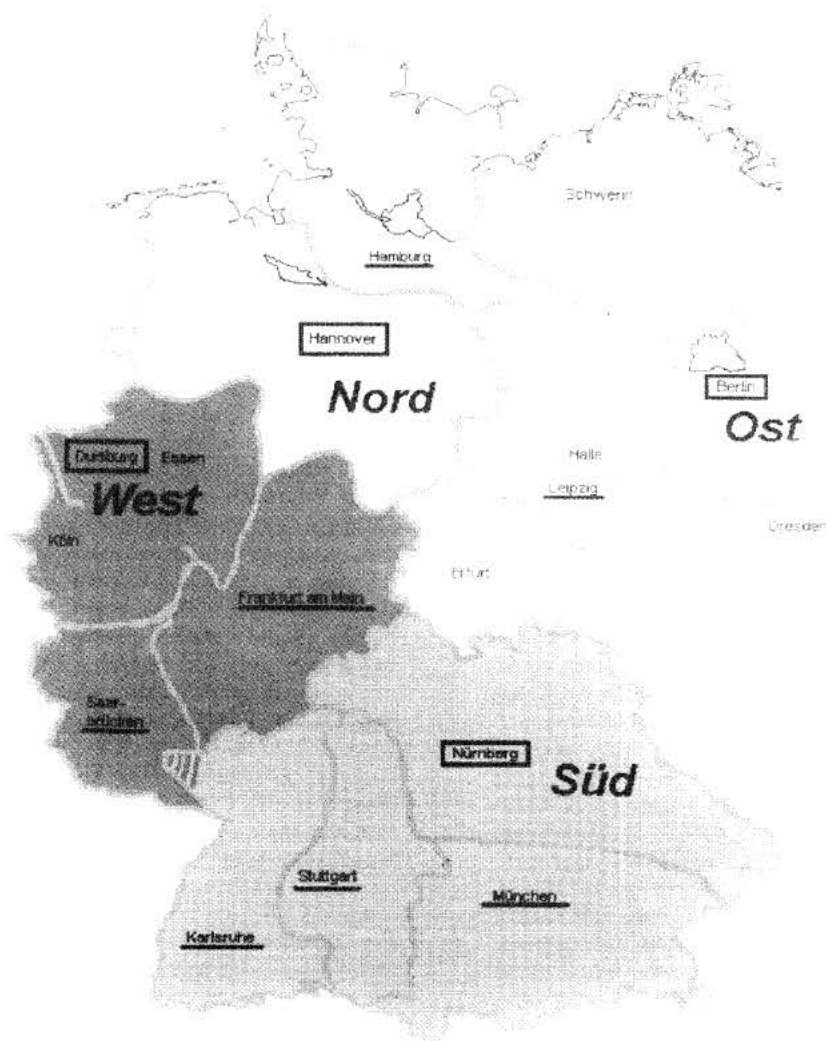
Dank an dieser Stelle allen, die zum neuen Gesicht unseres Spartenheftes aktiv beitrugen. Aufmachung und Inhalt bilden eine Einheit. Wir brauchen den Vergleich mit anderen Printmedien innerhalb des BSW nicht zu scheuen. Dank auch an Frau E. aus Berlin. Sie überließ dem Freizeitbereich den Eisenbahnnachlass ihres Gatten. Wertvolle Eisenbahnliteratur, die noch zu sichten ist. Eine Berliner Freizeitgruppe wird diesen Schatz in ihre Obhut nehmen.

Die Anerkennung des Hauptbeauftragten gilt den "Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunden" und den Modelleisenbahnern aus der Lausitzstadt Cottbus. Beide Gruppen repräsentierten unser BSW bei Jahresendausstellungen 2003 vorbildlich.

Dem Freizeitbereich ist es ein Bedürfnis, der Stiftung BSW zu danken. Für jedwede Hilfe. Das BSW ist und bleibt Heimat aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

4 BSW-Regionen

(ab April 2004)



Legende:

Ost = Bezeichnung der BSW-Region

[Berlin] = Regionalbüro

Leipzig = Außenbüro

Anzahl der Kultur- und Freizeitgruppen (KFG) im Freizeitbereich Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn (Stand: 01. November 2003):

Region Ost	85 KFG	Region West	26 KFG
Region Süd	29 KFG	Region Nord	13 KFG

Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im internationalen Geschehen

Dietmar Petzold, Beauftragter für internationale Angelegenheiten und Begegnungen, Stiftung BSW

Mit dem 50-jährigen Bestehen des Internationalen Kultur- und Freizeitverbandes der Eisenbahner (FISAIC) wurden durch dessen Generalversammlung im September 2002 in Obernai (Frankreich) die durch uns schon mehrere Jahre unternommenen Bemühungen bestätigt, den vielen Mitgliedern in den Gruppen Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn die Gelegenheit zu geben, sich als neue Säule der FISAIC zu legitimieren.

Mehrere Landesverbände, neben Deutschland besonders Frankreich, Österreich, Luxemburg, Ungarn und die Slowakei, erklärten ihr gewachsenes Interesse daran, mit ihren Gruppen die Entwicklung der Zusammenarbeit zu unterstützen. Als logische Konsequenz wurde im April 2003 eine Technische Kommission aus den Reihen der genannten Landesverbände gebildet, die nicht nur mit einem Aufruf an alle Mitgliedsländer der FISAIC die Bedeutung und Zielstellungen von internationalen Aktivitäten erläuterte, sondern auch ein Reglement als Basis einer geordneten Zusammenarbeit formulieren will.

Die FISAIC umfasst gegenwärtig 25 europäische Landesverbände mit rund 2.300 Gruppen und ca. 92.000 Mitgliedern. Traditionell finden in den einzelnen Interessensbereichen in regelmäßigen Abständen Festivals (Chöre, Kapellen, Folklore); Wettbewerbe und Ausstellungen (Fotografen, bildende Künstler, Filmer, Philatelisten) oder Kongresse (Amateurfunken, Esperantisten) statt. Auch weitere Interessengruppen pflegen

einen bilateralen oder multilateralen Austausch.

Alle diese Begegnungen sind in einer Broschüre zum FISAIC-Jubiläum zusammengefasst (siehe Abbildung). Damit ist belegt, dass Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit ihren Angehörigen und Freunden nunmehr seit 50 Jahren freundschaftliche internationale kulturelle Beziehungen pflegen und für den Gedanken eines friedlichen und vereinten Europas Impulse geben. Wenn damals nach dem unrühmlichen zweiten Weltkrieg führende Vertreter der Bahnen selbst zu den Begründern der FISAIC gehörten, sieht sich unsere Organisation in der Gegenwart bei allen strukturellen Neuerungen der Bahnen selbst, bei gesellschaftlichen Veränderungen in den Ländern, bei veränderten Interessensphären der jungen Generation oder anderen unabwendbaren Einflüssen dennoch in der Pflicht, als kulturelles Bindeglied zwischen den Bahnen und ihren Mitarbeitern, besonders der Jugend, wirksam zu sein. Dafür sind die regelmäßigen Veranstaltungen der beste Beweis. Diese auch im Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn zu organisieren und weiterzuentwickeln, ist unser großer Wunsch.

Berechtigt stellt sich die Frage: Warum erst jetzt? Einfach, weil von den einzelnen Landesverbänden dieses Ansinnen nicht mit Nachdruck verfolgt wurde, wozu sicher unterschiedliche Gründe ausschlaggebend waren. Die Bereitschaft der einzelnen Landesverbände selbst ist immer die Voraussetzung,

etwas Gemeinsames zu beginnen. Ungeachtet der nicht vorhandenen Präsenz auf internationaler Ebene hat sich unser Freizeitbereich dem Gedanken einer grenzüberschreitenden Arbeit aber bereits 1996, also zwei Jahre nach seiner Konstituierung, verschrieben. Es wurden Kontaktversuche zu polnischen "Gleichgesinnten" unternommen, die letztlich nach zweijähriger Zeit zumindest in Gesprächen mündeten und ein Überblick über grenznahe Möglichkeiten erzielt wurde. Strukturveränderungen bei der PKP machten diese Bemühungen leider wieder zunichte.

Weiterhin wurden in den vergangenen Jahren zum jährlich stattfindenden Modellbauseminar Interessenten aus Tschechien und der Slowakei eingeladen, wo eine begrenzte Teilnahme erfolgte. In Mulhouse (Frankreich) beteiligten sich Gruppen aus dem Saarland an einer multilateralen Modellbahnausstellung. So seien nur einige Beispiele der Bemühungen und Bereitschaft unseres Freizeitbereichs zur internationalen Zusammenarbeit hier nochmals genannt.

Wir gehen davon aus, dass sich mit der jetzt gebildeten Technischen Kommission und dem in Kraft setzen eines Reglements die Möglichkeiten festigen, kommunikativ und technisch-organisatorisch Bewegung in die Zusammenarbeit zu bringen. Die Aufgabe selbst wird nicht leicht sein, weil natürlich die finanziellen und organisatorischen Details keine unwesentliche Rolle dabei spielen.

Dank sei vorerst allen gesagt, die Anteil am gegenwärtigen Sachstand haben; die ihre Gedanken, Aktivitäten und den festen Willen einfließen lassen, den Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn zu dem Ansehen zu führen, der ihm im Rahmen der FISAIC-Tätigkeit einfach zusteht.

Wir hoffen, dass die in diesem Jahr stattfindende Generalversammlung der FISAIC dem Entwurf des Reglements für die Tätigkeit der Gruppen des Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn zustimmt und damit "grünes Licht" gibt für eine kontinuierliche internationale Zusammenarbeit.



Bahn frei – schon zum fünften Mal: Die Müglitztalbahn - ein Jahr nach der Flut

Hellfried Richter, Dresden

Am 17. November 1890 wurde die Müglitztalbahn als Schmalspurbahn eröffnet. Von Heidenau (damals Mügeln bei Pirna) setzte sich die Bahn nach Geising in Bewegung.

Doch sie dampfte nur bis 1897 die Berge hinauf. Dann vernichtete zum ersten Mal ein Unwetter die Strecke. Der Betrieb musste mehrere Monate unterbrochen werden, ehe die Strecke wieder in Stand gesetzt war. Bis zum Jahr 1927 konnte die Bahn dann fahren. Im Sommer jenes Jahres entluden sich abermals schwere Gewitter über dem Erzgebirge. Die Wassermassen zerstörten wieder einen großen Teil der Strecke. Über 20 Brücken fielen dem Unwetter zum Opfer. Die Müglitztalbahn musste in kurzer Zeit wieder aufgebaut werden. Im November 1927 rollte der Verkehr auf der Strecke wieder.

Die Bahn wurde von so vielen Menschen und Firmen genutzt, dass sie 1930 an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen war, und man deshalb die Strecke von 1935 bis 1938 auf Normalspur mit einer neuen, hochwassersicheren Trassierung umbaute. Da die Strecke dennoch eine schwierige Trassierung im Hinblick auf Bögen und Steigungen aufwies, baute man eigens dafür Lokomotiven, die der Strecke angepasst waren, und Wagen, die leicht waren und dennoch dem erheblichen Verkehrsaufkommen, vor allem im Winter, gerecht wurden.

Die letzte Schmalspurbahn dampfte am 14. August 1938 auf den ca. 41 km durch das Müglitztal. Die nur noch 38 km lange normalspurige Strecke wurde vier Monate später eröffnet. Das war die dritte Einweihung.

Dank der Uhren- und feinmechanischen sowie auch der Holz- und Papierindustrie entlang der Müglitz florierte bis 1992 auch der Güterverkehr. Allerdings wurde seit den 70er Jahren kaum noch in die Strecke investiert. Die Züge konnten viele Streckenabschnitte nur noch im Schrittempo befahren, so dass die Fahrzeiten immer länger wurden. Nach der Wende beabsichtigte die Bahn, die Strecke still zu legen. Doch der Protest aus allen Schichten der Bevölkerung und auch der noch existierenden Betriebe überzeugte die Besteller und Aufgabenträger, die Strecke zu sanieren.

1999 begannen die Arbeiten. Rund 20 Millionen Euro verbauten die Firmen im Auftrag der Bahn und machten mit durchschnittlich 70 km/h Streckengeschwindigkeit die Strecke für die Zukunft flott.

Die neu beschafften Triebwagen der BR 642 lösten die nicht mehr auf dem Stand der Zeit gebrachten lokbespannten Züge ab. Die Fahrzeit wurde um ein Drittel auf 53 Minuten verringert. Die Bahnutzer honorierten die Bemühungen und Leistungen des Wiederaufbaues mit täglich 1300 Reisenden auf der Müglitztalbahn, bis abermals wieder ein Unwetter tobte.

Im August 2002 kam es nach den anhaltenden Regenfällen im Erzgebirge zur schlimmsten Unwetterkatastrophe im Müglitztal. Im oberen Erzgebirge fielen in 24 Stunden 312 Liter Regen pro Quadratmeter. Binnen weniger Stunden wälzten sich, verstärkt durch einen Dammbruch bei Glashütte, Schlamm und Geröllmassen durch das enge Müglitztal und beschädigten auch die Müglitztalbahn erheblich. Auf insgesamt 19 km

Strecke, was 50 % der Gesamtstrecke entspricht, waren Schäden am Oberbau zu verzeichnen. An Stellen, die bis 20 Meter über der Müglitz liegen, kam es zu Spülungen, andere Stellen wurden mit meterhohen Schlamm- und Schuttmassen bedeckt. An Gebäuden entstanden ebenfalls erhebliche Sachschäden. Der letzte talwärts fahrende Triebzug 642 175-4 kam nur einige Kilometer weit und kehrte kurz entschlossen aus Sicherheitsgründen nach Altenberg/Erzgebirge um.

Im Oktober 2002 wurde in einer spektakulären Aktion der in zwei Teile getrennte Zug auf der Straße nach Brand-Erbisdorf überführt und dort wieder auf die Gleise gesetzt.

In Bärenstein/b. Glashütte (Sachs.) verwüstete die Flut die Räumlichkeiten des „Fördervereins für die Müglitztalbahn“, der sich das Ziel gesetzt hat, mit seiner Vereinsarbeit die Attraktivität der Müglitztalbahn zu fördern.

Etwas günstiger erging es den Mitgliedern der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub „Müglitztalbahn“ Heidenau, die ihren Clubraum nur wenige Meter von einer Unglücksstelle entfernt haben und diesen Clubraum einer obdachlos gewordenen Familie aus Weesenstein für mehrere Wochen zur Verfügung stellten.

Nach den ersten erfolgreich abgeschlossenen Wiederaufbauarbeiten bis zur Mitte der Strecke in Glashütte/Sachs., die bereits ca. 15 Millionen Euro kosteten, wurde am 29. Juni 2003 der erste Streckenabschnitt feierlich eingeweiht.

Der Eröffnungszug mit 642 175-4 an der Spitze wurde in Glashütte/Sachs. von rund 2000 Menschen begrüßt, die über die Wiedereröffnung stolz und glücklich waren.

Die weiteren Arbeiten am zweiten Bauabschnitt bis zum Endbahnhof Alten-

berg/Erzgeb. wurden nun mit erheblich verbessertem Hochwasserschutz zügig angegangen.

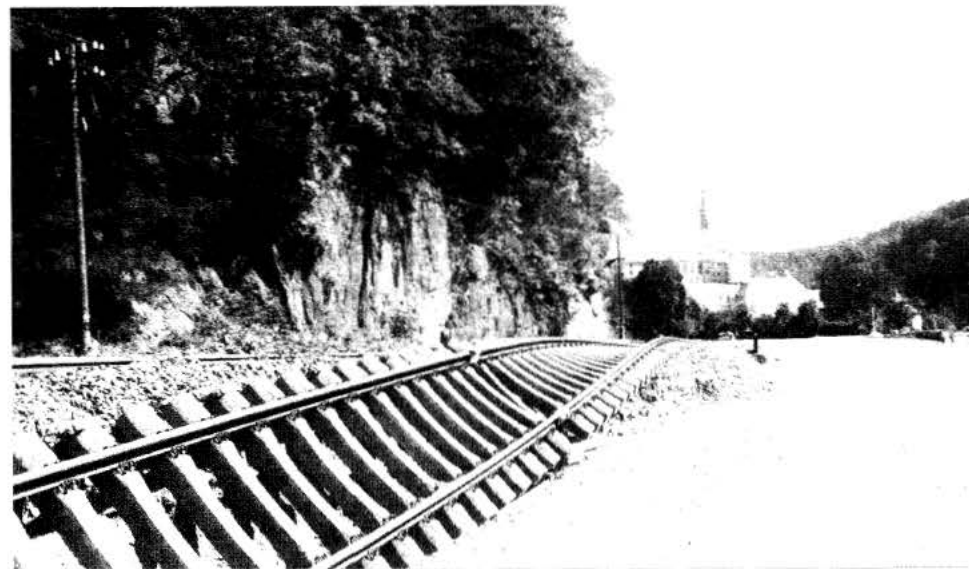
Insgesamt werden die Kosten für den Wiederaufbau mit 50 Millionen Euro veranschlagt.

Am 20. Dezember 2003 war es dann so weit. Die Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg/Erzgeb. konnte nach 16 Monaten Wiederaufbauzeit mit einem Dampfsonderzug und dem im August 2002 nicht wieder zurückgekehrten 642 175-4 feierlich und mit riesiger Teilnahme der Bevölkerung des Müglitztales zum fünften Male eröffnet werden.

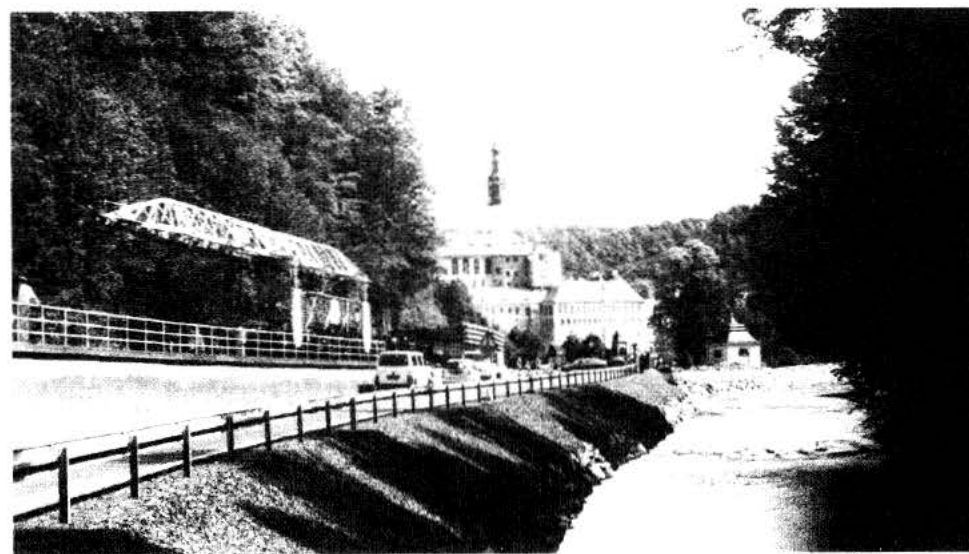


Zustand des Gleiskörpers der Müglitztalbahn unterhalb Bärensteins b. Glashütte (Sa) am 31. August 2002

Foto: Wolfgang Nitzsche



Zustand der Strecke oberhalb von Weesenstein (km 6,7) am 03. September 2002



Gleisjochverlegearbeiten beim Wiederaufbau an gleicher Stelle (km 6,7) am 07. Mai 2003

Fotos: Wolfgang Nitzsche

Die ewig junge Berliner S-Bahn – vor 80 Jahren ins Umland gestartet

Der 24. August 1924 ist in der deutschen Verkehrsgeschichte fest verankert. Fahrplanmäßig fuhren ab diesem Tag vom damaligen Stettiner Bahnhof in Berlin an der Invalidenstraße (ab 1950 Nordbahnhof genannt, zwischen 1955 und 1962 abgerissen) die elektrisch betriebenen Züge nach Bernau. Die S-Bahn, die bis 1993 Teil der Deutschen Reichsbahn war, und in West-Berlin von 1984 bis 1993 treuhänderisch von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) verwaltet wurde, ging 1994 in der neu gegründeten Deutschen Bahn AG (DB AG) auf. Seit nunmehr neun Jahren fahren die rot-gelben Züge unter dem Firmennamen S-Bahn Berlin GmbH, einer 100%igen Tochter der DB AG. Mit täglich über einer Million Fahrgästen bildet das Unternehmen das Rückgrat des Nahverkehrs in Berlin und im Umland. Am 8. August 2004 wird die Berliner S-Bahn, der Liebling der Berliner und Brandenburger, 80 Jahre jung!

Aus diesem Anlass sprach „Bahn & Modell“ mit Dipl.-Ing. Günter Ruppert, dem Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH (Foto):



Frage: Acht Jahrzehnte S-Bahn. Was empfindet und denkt, spontan gefragt, der Chef des Unternehmens, sozusagen der "Vater" der Berliner Schnellbahn?

Antwort: Es schwingt schon ein wenig Stolz mit, an der Spitze eines so traditionsreichen Verkehrsunternehmens zu stehen. Gleichzeitig ist es eine große Herausforderung, wenn man den Versuch unternimmt, an die großen planerischen wie betrieblichen Leistungen vorangegangener Generationen anknüpfen zu wollen. Aus wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gründen konnte die S-Bahn-Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten nur ungenügend modernisiert werden. Der Betrieb konnte zwar sicher, aber nur mit viel Improvisationstalent organisiert werden. Erst die neunziger Jahre boten die Chance, die S-Bahn wieder zu dem zu machen, was sie einst war: Ein weltweites Beispiel für ein gelungenes Nahverkehrssystem. Zwar sind mittlerweile so gut wie alle Strecken wieder in Betrieb, dennoch bleibt die Sanierung des bestehenden Netzes eine Herausforderung, der wir uns gemeinsam mit der DB AG noch mindestens acht Jahre werden stellen müssen.

Frage: Was den Fahrzeugpark betrifft, ist die Berliner S-Bahn jung. Wie alt waren bzw. sind die verschiedenen Baureihen? Welche Baureihe dokumentiert eigentlich das Berliner S-Bahnfahrzeug?

Antwort: Selbstverständlich ist der Stadtbahner, zuletzt 1997 als Baureihe 475 unterwegs, das "klassische Gesicht" der Berliner S-Bahn. Dieses Fahrzeug hat Generationen auf dem Weg zur Schule, zur Lehre und zur Arbeit begleitet. Es hat einen festen Platz im Herz

der Berliner und ist in unterschiedlichen Varianten als Museumsfahrzeug noch immer zu besonderen Gelegenheiten auf Sonderfahrt. Anfang November letzten Jahres haben wir einen gewaltigen Sprung nach vorn gemacht. Mit der Ausmusterung der letzten S-Bahnen aus den 30er und 40er Jahren ist die Berliner S-Bahn so jung wie nie geworden. Das Durchschnittsalter beträgt nur noch sechs Jahre. Im Vergleich: 1995 lag es bei rund 43 Jahren. Die Baureihen 480 und 485 sind rund 10 Jahre alt. Der älteste Zug der Neubaureihe 481 ist etwa sieben Jahre alt; der jüngste erst ein paar Wochen. Ich freue mich: Im Fahrzeugbereich sind wir voll und ganz in der Zukunft angekommen.

Frage: Die Berliner S-Bahn ist gegenwärtig oft in den Schlagzeilen der Medien. Es wird teilweise gedeutet und auch aus Unkenntnis missdeutet. Opfert der Senat von Berlin die S-Bahn zu Gunsten irgendwelcher Schienenbetreiber?

Antwort: Ich glaube, dass die Berliner allgemein sehr gut wissen, was sie an "ihrer" Berliner S-Bahn haben. In Zeiten knapper Kassen jedoch geht auch an uns der Kelch des Sparens nicht vorbei. Wir sind bereit, unseren Beitrag zu leisten. Dieser jedoch darf die Existenzgrundlage eines zart sprießenden Pflänzchens nicht in Frage stellen. Man darf nicht vergessen: Die Berliner S-Bahn war und ist ein Sanierungsfall. Wenn die technischen Voraussetzungen geschaffen sind, werden auch wir immer effizienter und preiswerter sein. Dank der großzügigen Unterstützung des Bundes für den Wiederaufbau der S-Bahn-Infrastruktur, wie sie etwa bis zum Mauerbau 1961 existierte, sind die Grundvoraussetzungen gegeben. Ich bin überzeugt, dass der Senat früher oder später erkennen wird, welche hervor-

ragenden Ausgangsbedingungen Berlin in Sachen ÖPNV hat und welche Leistung die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der S-Bahn Berlin GmbH täglich erbringen.

Frage: Wie sieht aus heutiger Sicht die Zukunft der Berliner S-Bahn aus – Erweiterung oder Reduzierung, neue Fahrzeuge, neue Grundtakte auf den Stammstrecken...?

Antwort: Wir wollen weiter stetig Fahrgäste gewinnen und die Berliner und Brandenburger mit unserer Leistung überzeugen. Allein im letzten Jahr konnten wir die Fahrgastzahlen erneut um rund 10 Millionen steigern, auf nunmehr 315 Millionen Fahrgäste. Netzerweiterungen wird es zunächst wohl nur noch wenige geben. Konkret freuen wir uns auf die Verlängerung der Linie S 25 von Lichterfelde Süd nach Teltow Stadt. Das wird Ende dieses Jahres der Fall sein. Ob Falkensee, Velten und Rangsdorf wieder S-Bahn-Anschluss bekommen, hängt allein vom Aufgabenträger, hier dem Land Brandenburg, ab. An uns wird es nicht liegen. Wir freuen uns über neue Strecken, die wir betreiben dürfen. Im Wagenpark erwarten wir Mitte des Jahres die letzte Lieferung unserer Baureihe 481. Seit 1997 sind dann 1000 neue Wagen in Betrieb genommen worden. Diese Züge müssen von uns eigenwirtschaftlich finanziert werden. Ich glaube, das ist ein Kraftakt, der sich gelohnt hat.

Frage: Ich weiß, dass Günter Ruppert aus Sachsen stammt, die Verkehrshochschule „Friedrich List“ in Dresden absolvierte und ein rundum versierter Verkehrsfachmann ist. Kann Günter Ruppert auch S-Bahn fahren – als Lokomotivführer kennen ihn Wegbegleiter auf der Strecke Dresden – Berlin – Dresden, Baureihe 01/03...

Eisenbahnfreunde „Obere Ruhrtalbahn Arnsberg“ präsentieren sich auf Jugendmesse „get active“

Heinz Rüschbaum, Arnsberg-Herdringen

Mitmachen, ausprobieren, Erfahrungen sammeln – unter diesem Motto konnten Kinder und Jugendliche die große Vielfalt des Freizeitangebots in der Stadt Arnsberg kennen lernen.

Die Messe fand bereits zum zweiten Mal statt. Dieses Mal hatten der Bürgermeister der Stadt Arnsberg, Hans-Josef Vogel, und die NRW-Ministerin für Gesundheit, Soziales und Familie, Birgit Fischer, die Schirmherrschaft übernommen. Veranstaltungsort war die Schützenhalle in Arnsberg-Bruchhausen.

Die Eisenbahnfreunde „Obere Ruhrtalbahn Arnsberg“ waren mit einigen Modulen ihrer Modellbahnanlage vertreten. Der Andrang an unserem Stand war sehr groß, durften doch die Jugendli-

chen selbst ihre Fahrkünste unter Beweis stellen. Wie auf dem Bild zu sehen ist, war auch der Bürgermeister begeistert von den kleinen Zügen. War er doch selbst in der Jugend stolzer Besitzer einer Modellbahn. Die Jugendlichen sollten auf der Messe nicht nur zuschauen, sondern aktiv mitmachen. Turniere und Workshops ergänzten das Programm.

Etwa 2000 Jugendliche besuchten die Veranstaltung an den zwei Öffnungstagen am 25. und 26. September 2003. Durch unsere Teilnahme und viele Gespräche konnten wir zwei Jugendliche gewinnen, die seit der Jugendmesse aktiv an unserer Modellbahnanlage mitarbeiten.



Am Stand der Eisenbahnfreunde „Obere Ruhrtalbahn Arnsberg“

25 Jahre BSW-Freizeitgruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ – große Ausstellung, die begeistern wird!

Karl Wecker, Paderborn

Am 05. April 1979 trafen sich im Ausbesserungswerk Paderborn acht engagierte Eisenbahner, fest entschlossen, einen Verein für alle Modellbahnfreunde ihrer Umgebung aufzubauen. Ihr erstes Ziel, das sie sich setzten, war der Bau einer Modelleisenbahn der Nenngröße H0 mit den Maßen 5,00 m x 2,50 m. Natürlich musste auch noch ein Name für ihren bevorstehenden Verein gefunden werden und welcher Name wäre besser geeignet als: Eisenbahn-Modellbaufreunde (kurz EMF) „Flügelrad 79“?

Nach nun sage und schreibe 25 Jahren hat sich im Verein einiges geändert: Aus der 5,00 m x 2,50 m Modelleisenbahn wurde ein weitaus spektakuläreres Projekt. In dem roten Schienenbusanhänger – der Stolz des Vereins – befindet sich eine 18 m² große Fläche, an der die Eisenbahnfreunde ihre „Bastelwut“ auslassen können und einer Modelleisenbahn der Nenngröße H0 (Maßstab 1:87) technisches Leben einhauchen werden. Aber das ist noch nicht alles! Eine ebenso große Zugstrecke mit dazu gehöriger Landschaft in der Nenngröße N (Maßstab 1:160) befindet sich im Vereinshaus im Bau, sowie Teile einer bis zu 30 m langen Modulanlage, auf der bei genauerem Hinsehen interessante Details – wie zum Beispiel „Bungee - Springer“ oder „Ein Bett im Kornfeld“ – zu entdecken sind.

Des Weiteren ist die winzige Acht-Mann-Gruppe auf stolze 48 Mitglieder angewachsen. Ebenfalls erwähnenswert ist die zehnköpfige Jugendgruppe der EMF „Flügelrad 79“, die sich regelmäßig trifft, um an einer Anlage Nenngröße TT (Maßstab 1:120) zu werkeln.

Deshalb ist es nun endlich an der Zeit, des Vereins großes Jubiläum gebührend zu feiern. Hierbei wird natürlich in erster Linie an die vielen interessierten Besucher und potenziellen Neu-Mitglieder gedacht, die die große Ausstellung, die vom 19. bis 21. März 2004 in der Schützenhalle des Paderborner Stadtteils Marienloh stattfindet, besuchen. Geplant sind, auf über 1000 m², Attraktionen für Jung und Alt.

Auf jeden Fall spannend anzusehen ist die kleinste Dampfmaschine der Welt (siehe Foto), dessen Konstrukteur und Erbauer Ulrich Hintzler schon viermal den Weltmeistertitel ergatterte und seine im „Guinness Buch der Rekorde“ eingetragenen Werke zur Besichtigung freigeben wird. Viele verschiedene Modellbahnvereine aus der Umgebung, z. B. Altenbeken, Soest, Lage, Lippstadt und Münster, haben zugesagt, ihre „Basteleien“ zu präsentieren.

Öffnungszeiten: Freitag 11.30 – 18.00 Uhr, Samstag 10.00 – 18.00 Uhr, Sonntag 10.00 – 17.00 Uhr.



BSW-Freizeitgruppe Lichtenberger Eisenbahnfreunde

Dr. Hartmut Becker, Berlin

Die BSW-Freizeitgruppe Lichtenberger Eisenbahnfreunde vereint elf Mitglieder. Sie wurde am 27. Februar 1991 gegründet. Hervorgegangen ist die Gruppe aus der Arbeitsgemeinschaft 1/64 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, deren Gründung am 1. Mai 1984 war.

Die Mitglieder unserer Freizeitgruppe beschäftigen sich mit aktuellen und historischen Fragen des Eisenbahnwesens. Monatlich treffen wir uns in den vom BSW zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten am Markgrafendamm in Berlin. Wir tauschen unsere neuen Informationen über aktuelle Entwicklungen und Veranstaltungen, Erlebnisse und Fotos von Fahrten mit der großen Bahn bzw. Straßenbahnen aus. Dabei wurden viele Bilddokumente Zeitzeugen der Entwicklung im Schienenverkehr der letzten Jahre.

Unsere gemeinsamen Interessen werden auch durch die Organisation von Exkursionen verwirklicht. Unsere Winterexkursion ist dabei der erste Höhepunkt unserer Vereinsarbeit. Die Fahrten führten uns zu vielen Eisenbahn- und Straßenbahnnetzen quer durch Europa. Neben Exkursionszielen in Deutschland wurden solche in Frankreich, Österreich, Tschechien, Schweden, Norwegen und Ungarn besucht, um nur einige Länder zu nennen.

In vielen Städten - wie in Karlsruhe, Bremen, Plauen usw. - konnten wir Stadtrundfahrten mit historischen Straßenbahnfahrzeugen unternehmen. Viele Schmalspurbahnen im In- und Ausland lernten wir kennen. An Sonderfahrten mit historischen Dampflokomotiven, Diesel- und elektrischen Triebfahrzeugen und Wagen nahmen wir teil. Zum Beispiel

besuchten wir in Wien neben der Betriebsleitung den modernen zentralen Verschiebebahnhof und unternahmen eine Rundfahrt mit historischen Fahrzeugen auf dem Streckennetz durch die Stadt. Mit unseren Familienangehörigen beteiligen wir uns auch an BSW-Sonderfahrten, wie sie zum Stadtfest aus Anlass des 450jährigen Jubiläums Weißwassers stattfand. Frühlings- und Herbstexkursionen sowie andere Fahrten runden unser Jahresprogramm ab. Traditionellen Jahresabschluss bildet jedes Jahr unsere vorweihnachtliche Fahrt zum Eisbeinessen mit Freunden, Angehörigen und Gästen, für die wir Anfang der 90er Jahre noch den Salon-Triebwagen der Einsatzstelle Basdorf nutzen konnten.

Unser Vereinsleben besteht nicht nur aus Diskussionsabenden, Exkursionen und geselligen Treffs. Im Rahmen der von uns gestellten Ziele der Öffentlichkeitsarbeit beteiligen wir uns an zahlreichen eisenbahntypischen Veranstaltungen vor Ort. Das Dampflokfest in Dresden, Bahnhofsfeste in Königs Wusterhausen, Pritzwalk, Rheinsberg, Mügeln und anderen Orten haben einen festen Platz in unserem Vereinskalender. Bahnhofs-, Streckenjubiläen und Streckeneröffnungen der S-Bahn gehören ebenso dazu. Auf diesen Veranstaltungen bieten wir Eisenbahnutensilien, Poster, Postkarten, Broschüren usw. an. Motive für die von uns verlegten Postkarten entstehen dabei auf unseren Exkursionen. Wir tauschen uns dabei auch mit anderen BSW-Freizeitgruppen aus. Eine nicht einfache Arbeit ist das Verfassen und die Herstellung von Broschüren

mit spezifischen Eisenbahnthemen. „Ferkeltaxen über Märkischem Sand“ und „SVT 175 – Ein Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn“ erwarben viele Eisenbahnfreunde. Zum 100jährigen Jubiläum des Rangierbahnhofes

und des Bahnbetriebswerkes Berlin-Pankow wurde ebenfalls eine Broschüre aufgelegt. Im vorigen Jahre erschien eine neue Broschüre über den Einsatz der Diesellok-Baureihe 229 (ex 119) in Berlin und Brandenburg.

BSW-Freizeitgruppe „Bahnarchiv Duisburg“

Erich Bruns, Leiter der Gruppe

Es begann alles ganz harmlos mit einem Telefongespräch. Die Witwe eines ehemaligen Kollegen bat um Hilfe bei der Auswahl und Übergabe von Exponaten für eine Ausstellung. Sie wusste von den Kontakten zwischen ihrem Mann und uns.

„Bahn FREI“ - Ein Streif-Zug durch die Duisburg-Ruhrorter Eisenbahngeschichte. So lautete der Titel der Ausstellung. Sie wurde vom Kultur- und Stadthistorischen Museum Duisburg veranstaltet.

Die Frau bekam ihre Not mit dem Erbe des Mannes. Er trug über viele Jahre Dokumente, Bilder, Pläne, Gegenstände und Geschichten zusammen. Aus diesem Material schrieb er dann drei Bücher, die sich mit der unmittelbaren Eisenbahngeschichte in unserer Region befassten. Ein viertes Buch war fast fertig, als er erkrankte.

Friedhelm Stöters hatte sein Archiv innerhalb eines kleinen Heimatmuseums in einer Duisburger Grundschule. Dort benötigte man Platz und hätte gerne diesen Raum übernommen. Nun bangte Frau Stöters um die Hinterlassenschaft ihres Mannes, um das, was er über Jahre geschaffen hatte und ihn in der Freizeit erfreute, zu erhalten. Er

war Eisenbahner mit Leib und Seele. Sie selbst hatte keine Möglichkeit, das Erbe in seinem Sinne weiter zu betreiben. Die Ausstellung war ein Erfolg und wurde sogar verlängert. Als wir die Exponate abholten, war das Bestehen der gesamten Sammlung weiterhin unklar. Ein großes Eisenbahnmuseum aus dem Ruhrgebiet hatte schon Interesse bekundet. Jedoch wollte man nicht den kompletten Bestand übernehmen, sondern nur ausgewählte Stücke. Somit hatte sich die Sache erledigt. Eine Teilung der Sammlung war für Frau Stöters nicht akzeptabel.

„Wollen Sie nicht das Archiv weiterführen?“, wurde ich gefragt. Das war eine Frage, mit der ich nicht gerechnet hatte. Neben der Arbeit suchte eine zeitraubende Freizeitaufgabe? So viel Zeit hatte ich nicht, um es fortzuführen. Aber was wird dann aus dem Erbe von Friedhelm Stöters?

Wenn mir ein paar Kollegen helfen würden, könnte man es schaffen, waren meine Überlegungen. Einfach einen Verein gründen? Nein, das BSW hat doch Freizeitgruppen. Vielleicht könnte man zu diesem Zweck eine neue Gruppe gründen. Das war die Lösung. Nun sind wir 22 Kollegen, die sich mit der Aufarbeitung des Materials beschäftigen.

Inzwischen haben wir von allen Seiten aus unserem Bereich weitere Exponate und Dokumente bekommen. Es sind auch ganze Sammlungen und Einzelstücke von Privatleuten darunter. Alte Stücke von der Eisenbahnfachschule, aus der ehemaligen Bundesbahndirektion Essen und von einer Gewerkschaft sind ebenfalls hinzugekommen.

Wir wollen unsere Arbeit auf den Bereich des Eisenbahnknotens Duisburg und die direkten Nachbarbahnhöfe beschränken, obwohl auch Unterlagen aus dem Gebiet der BD Essen vorhanden sind. Diese

Dinge, überwiegend Pläne von Strecken, Bahnhöfen und Bauwerken, sollen anderen Gruppen zum Tausch angeboten werden. Ebenso wollen wir Doppelstücke von Publikationen, Kursbüchern, Vorschriften und sonstigem Material abgeben oder verkaufen. Darüber wird eine Liste erstellt, die in einer der nächsten Ausgaben erscheinen wird oder per e-mail angefordert werden könnte.

Kontakt zu unserer Gruppe:

Tel. 0172 / 20 48 556

Glückwunsch

und alles Gute für die Zukunft !

Im Jubiläumsjahr der Solidargemeinschaft und des Freizeitbereichs blicken nachstehende Kultur- und Freizeitgruppen auf erfolgreiche Jahre zurück:

Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven	50 Jahre
SVT 175 015/016 Berlin	15 Jahre
MC Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode	50 Jahre
MEC Bw Brandenburg	45 Jahre
Modelleisenbahnclub Hannover	20 Jahre
Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ Paderborn	25 Jahre
BSW-Modellbahngruppe Bw Opladen	25 Jahre
Museum für Stellwerkstechnik im BSW, Hagen	15 Jahre
MEC Oberallgäu-Kempton	40 Jahre
ET 44 19 Bw Lichtenfels	20 Jahre
BSW-Gruppe E 18 08 München	20 Jahre

(Quelle: Bezirksbeauftragte)

Was bedeutet MCM 70?

Josef Stumm, Wiesbaden

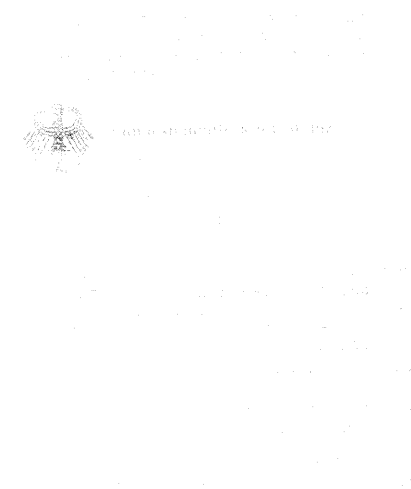
Es ist keine Kurzbezeichnung für einen Mainzer Karnevalsverein, wie z.B. MCV, MCC, MCG oder dergleichen – nein es ist die Kurzbezeichnung für „Modellbahn-Club Mainz 70“, also eine Hobby- und Freizeitgruppe innerhalb der Stiftung Bahn-Sozialwerk.

Wie kam diese Kurzbezeichnung zustande?

In der Gründungsversammlung der Freizeitgruppe Modelleisenbahn im damaligen Bundesbahn-Sozialwerk, Bezirk Mainz, am 05. Dezember 1970, wurde auch ein entsprechender Name für die Gruppe gesucht. In einer längeren Aussprache und Auswertung der Vorschläge wurde der Name „Modellbahn-Club Mainz 70“ mit der Kurzbezeichnung „MCM 70“, auch mit einem gewissen Hintergedanken, akzeptiert. Beim Zerlegen der Bezeichnung MCM 70 kommt folgende Bedeutung zustande: „MCM“ ist die römische Zahl für 1900. Hierzu die letzten Ziffern des Gründungsjahres 70 ergibt demzufolge 1970. Eine weitere Bedeutung aus der Kurzbezeichnung steht für die ehemalige Bundesbahndirektion Mainz und für die Geschäftsstelle des Bundesbahn-Sozialwerks, Bezirk Mainz. Diese hatten die Direktions- bzw. Geschäftsstellennummer „19“, also MCM ohne weiteren Zusatz ist „19“. So sind in der Kurzbezeichnung „MCM 70“ das Gründungsjahr der Modellbahngruppe Mainz, die Direktionsnummer der ehemaligen Bundesbahndirektion Mainz und die Geschäftsstellennummer des Bundesbahn-Sozialwerks, Bezirk Mainz, als Andenken enthalten.

Übrigens, die Bundesbahndirektion Mainz wurde am 30. April 1972 – nach 75jährigem Bestehen – aufgelöst.

Die Modellbahngruppe Mainz, also der Modellbahn-Club Mainz 70, hat diesen Vorgang in einem Nachruf in den „CLUB-Mitteilungen Nr. 13 vom 5. Mai 1972“ festgehalten.



In der Märkischen Allgemeinen Zeitung vom 05.12.2003 (Lokalseiten Brandenburger Kurier) fand Redaktionsmitglied Immo Hoppe während seiner täglichen Arbeit in der Medienauswertung der Kommunikation der Bahn folgenden Beitrag über eine BSW-Freizeitgruppe, den wir Ihnen, liebe Leser, nicht vorenthalten möchten. Der Autor, Heiko Hesse, stimmte auf unsere Anfrage hin einer Veröffentlichung in unserem Mitteilungsblatt freundlicherweise zu. Hierfür unser Dank an ihn. Hier sein Artikel:

"Die Bahn hat uns jung gehalten" - Modellbahner holen nach 36 Jahren die Gleisstrecke von Lehnin nach Groß Kreutz aus der Versenkung

Heiko Hesse

Kalt war es im Winter 1957/58. So kalt, dass der Motor am Kohlenkran streikte, da draußen, fernab der Stadt. Herbert Böhm gehörte zu dem Mechaniker-Trupp, der sich mit Werkzeug bewaffnet am Altstädtischen Bahnhof in Brandenburg auf den Weg machte - auf eine gut zweistündige Reise. Erst zum Hauptbahnhof, dann auf der Linie Magdeburg - Berlin im Gepäckabteil eines Zuges nach Osten bis Groß Kreutz und von dort mit der Bimmelbahn gen Süden. Nach fast zwölf Kilometern erreichte die kleine Dampflok mit ihren Reise- und Güterwaggons das lauschige Lehnin. Und den kaputten Kohlenkran. "Ich weiß es noch wie heute, wie wir die Leiter anlegten, hoch kletterten und da oben bei starkem Frost den Motor reparierten", erzählt Herbert Böhm. Er zeigt auf den Kran, der da vor ihm auf der Platte steht, umgeben von Gleisen. Böhm hat den Kran selbst errichtet wie alle Bauwerke, ja die gesamte Landschaft mit Wasserläufen, Brücken, Höhenzügen und viel Schienen. Seine Mitstreiter beim Modellbahnclub im ehemaligen Bahnbetriebswerk Brandenburg, der offiziell als Freizeitgruppe in der Stiftung Bahn-Sozialwerk firmiert, zeichnen für den Unterbau der Anlage im Maßstab 1:87 und die Elektrik verantwortlich. "Bis hinter Nahmitz haben wir es schon geschafft", sagt Böhm. Der Bahnhof in

Kaltenhausen war zuerst fertig geworden, und bis zur 825-Jahr-Feier Lehnins in knapp eineinhalb Jahren soll Groß Kreutz erreicht und die Lehniner Kleinbahn nach knapp 38 Jahren wieder zum Leben erweckt sein - wenn auch nur im Miniformat. Von 1899 bis 1967 war die Bahn zwischen Lehnin-Kaltenhausen und Groß Kreutz hin- und hergezuckelt. Zuletzt nur noch im Güterverkehr. Mit der Personenbeförderung war schon zwei Jahre eher Feierabend. Die Busse hatten der Bahn den Rang abgelaufen. Mehr und mehr waren die Reisenden auf der Deutschen liebste Kind umgestiegen. Der Niedergang der Ziegeleien in Michelsdorf und Rädels versetzte der Kleinbahn schließlich den Todesstoß. Für die Güter, die es nun von und nach Lehnin zu transportieren galt, waren die Laster schneller, flexibler und billiger. 68 Jahre vor ihrem Ende hatte die Kleinbahn die Frachtschifferei vom Lehniner Kessel zur Havel allmählich überflüssig gemacht.

Dass diese Modellbahnanlage ausgerechnet zum Lehniner Jubiläum fertig wird, sei anfangs nicht geplant gewesen, versichert Clubleiter Böhm. "Wir hatten ohnehin vor, eine historische Strecke nachzubauen." Da etliche Mitglieder dieses Clubs dereinst in irgendeiner Weise mit der Lehniner Kleinbahn verbunden waren, habe dieses Projekt

förmlich auf der Hand gelegen. Doch bei allem Bemühen um das Wiederherstellen der Strecke - Raum, Zeit und Geld setzen den Modellbahnern Grenzen.

Zwar fällt die Anlage mit einer Länge von 20 Metern recht stattlich aus. Doch um jene 11,95 Kilometer Strecke maßstabsgerecht auf die Platte zu bringen, müsste sie mehr als 137 Meter messen. "Deshalb haben wir uns auf die bebauten Gebiete und markanten Stellen konzentriert und die Strecken durch die Natur sehr verkürzt." Zudem ist die Anlage mangels Platz U-förmig angelegt. So extreme Kurven wie hier hatte der kleine Dampfzug in Wirklichkeit nie nehmen müssen.

Dafür steckt der 64-Jährige eine ungeheure Liebe in Details. Und ließ mit der gleichen Akribie den Bahnhof Kaltenhausen auferstehen wie die schlichte Station in Nahmitz. Für das Stückchen Autobahn, das die Schienen bei Nahmitz überquert, besorgten sich die Bastler Kopien alter Bauunterlagen. "Auch die Autobahn soll genauso aussehen wie sie 1967 war, im letzten Betriebsjahr dieser Bahn." Damit der Auto- und Lastverkehr die Nahmitzbrücke nicht in gefährliche Schwingungen versetzen konnte, hatten clevere Ingenieure Mitte der 1930er Jahre das Bauwerk mit Betonplatten belegt, die abwechselnd sechs, acht und zehn Meter lang waren. "Hier haben wir die Nachtschicht verbracht", sagt Heinrich Kröger und zeigt auf ein kleines Häuschen neben dem Lokschuppen auf dem weitläufigen Lehniner Bahnhofsgelände. Von 1959 bis 1962 war Kröger des öfteren als Lokführer auf der Kleinbahnstrecke unterwegs, die trotz ihrer Normalspurbreite eine Kleinbahn war - ohne Signale.

Nachtschicht hieß: Lokführer und Heizer wechseln einander alle zwei Stunden ab, um die Lok unter Dampf zu halten und die Technik stets im Blick zu haben.

Zwei einfache Feldbetten mussten reichen, um sich kurz aufs Ohr zu hauen. Im zweiten Raum bot ein Badeofen warmes Wasser zum Waschen. Zu Krögers Zeit stand der Zug von 23.30 bis 4.45 Uhr still. Zuweilen kam es vor, "dass wir einen Schmied in Lehnin aus dem Bett holen mussten, um etwas an der Lok zu reparieren", erinnert sich Kröger. War der Defekt gravierender und drohte bei vollem Betrieb der Ausfall der Lokomotive, "war die Nachtruhe gelauften". Dann mussten die beiden Bahner mit dem angeschlagenen Gefährt via Groß Kreutz zum Altstädtischen Bahnhof nach Brandenburg, um eine Ersatz-Lok zu holen.

Anhand der eigenen Erinnerungen konnten die Modellbauer das Projekt, das sie in diesem Frühjahr begonnen haben, kaum in die Tat umsetzen. So kann die Modellanlage auch an den Pausenraum der Ziegelei-Arbeiter erinnern - eine ausgediente Straßenbahn aus Brandenburg, die am Kopfende des Lehniner Bahnhofs stand. Das Abgehen und Abfahren der alten Strecke, was vielerorts ohne Probleme möglich ist, habe nur bedingt geholfen. "Wir sind auf möglichst viele Fotos, Dokumente und Erinnerungen anderer angewiesen", sagt Herbert Böhm. Mit Lehnin und Nahmitz samt Sägewerk sind sie zufrieden, weil genügend Hilfe gekommen sei. Auch für Groß Kreutz gebe es einiges an Material. Knifflig werde es mit den Stationen und Nebenanlagen in Damsdorf und Neu-Bochow.

Mochte die Arbeit der Bahner damals, vor mehr als 40 Jahren, auch sehr hart gewesen sein, betont der 68-Jährige Kröger, "sie hat Spaß gemacht und uns jung gehalten". Der Bahnbetrieb von heute sei doch nur noch High-Tech.

Wer bei der Rekonstruktion der Kleinbahn helfen kann, wendet sich an Herbert Böhm unter Tel. 03381/302975.



Heinrich Kröger, einst Lokführer bei der Lehniner Kleinbahn, am Modell des Sägewerkes Nahmitz (Bild oben)



Der Leiter des Brandenburger Clubs, Herbert Böhm, am Kohlekran des Bahnhofs Lehnin-Kaltenhausen. Diesen Kran hat Herbert Böhm als Lehrling im Winter 1957/58 reparieren müssen. Fotos: Heiko Hesse

40 Jahre BSW-Freizeitgruppe Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein

Hellfried Richter, Pirna

Der Lichtensteiner Modellbahnclub wurde im Jahr 1963 von sechs Modelleisenbahnfreunden gegründet und im April 1964 in den damaligen Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV), Sektion Dresden, als AG 3/22 aufgenommen.

Die ersten Vereinsräume wurden im damaligen Jugendclub in der „Sonne“ am Altmarkt in Eigeninitiative ausgebaut. Die erste Ausstellung fand noch 1964 statt. Das rollende Material stammte von den Firmen Hruska, Piko, Gützold und Schicht. Die Gebäudemodelle lieferte vorwiegend die Firma Auhagen. Die erste Ausstellung war gleich ein großer Erfolg.

1967 zogen die Modellbahner in das Dachgeschoss des Klubhauses der Stadt. Als Trägerbetrieb fungierte das ESDA-Strumpfwerk. Nach einer Gasexplosion im Jahr 1976 gingen die Räumlichkeiten verloren. Das Vereinsleben und die Stimmung der Mitglieder waren am Nullpunkt angelangt.

Die Bereitstellung von 1.800 Mark durch den damaligen Stadtrat für den Bau einer Modellbahnanlage, die in der Turnhalle Glauchauer Straße zum Weihnachtsmarkt 1978 ausgestellt wurde, und der Einzug in die ehemalige Kellersche Fabrik in der Schlossgasse brachten einen neuen Aufschwung. Es begann der Aufbau einer 26 m² großen Gemeinschaftsanlage, einer Fantasieanlage in L-Form mit Mittelgebirgscharakter. Im Endausbau waren rund 400 m Gleise und 95 Weichen verlegt. Eine H0_m-Schmalspurbahn und eine vollautomatische Drahtseilbahn ergänzten die Anlage.

Da es in dem alten Fabrikgebäude keine Heizung gab und damit die gesamte Anlage in Mitleidenschaft gezogen wurde, beschloss der Verein 1994, in das Geschäftshaus in der Kreuzleithe umzuziehen. Dort bildete sich eine Jugendgruppe, und es entstand eine in U-Form ausgebildete Jugendanlage mit 5 x 4 m Schenkellänge. Besonders erwähnenswert waren hier das naturgetreu aufgebaute Wasserkraftwerk und eine Schachanlage.

Weitere Höhepunkte in der Vereinsgeschichte waren 1996 die Teilnahme am Festumzug „550 Jahre Stadtrecht Lichtenstein“ mit einer aus einem Lanz-Bulldog nebst Anhänger gestalteten Dampflokomotive der Eisenbahngründerzeit.

1990 war der Verein Gründungsmitglied der Sächsischen Modelleisenbahn-Vereinigung (SMV) und gehört dem Bahn-Sozialwerk der DB AG (BSW) an. Mit Unterstützung der Deutschen Bahn AG konnte der Club sein neues Domizil im Bahnhof Lichtenstein beziehen und nach fünfmonatigem Umbau und Renovierungszeit am 17. August 1997 die Räume von nunmehr 200 m² erstmalig der Öffentlichkeit vorstellen.

Verschiedene Mitglieder sind seitdem dabei, ein Kompetenzzentrum für die Demonstration der Möglichkeiten von analog und digital gesteuerten Anlagen mit und ohne Computer aufzubauen. Für Kinder und interessierte Jugendliche gibt es ab September 2003 einen Neigungskurs im Umfang von 60 Schulstunden und dem abschließenden Erwerb eines „Lokführerscheins“.

Der Verein hat derzeit 24 Mitglieder, davon sind zwölf Kinder bzw. Jugendliche.

Der Club ist als Freizeitgruppe jährlich an verschiedenen Ausstellungen beteiligt und gestaltet selbst an drei Wochenenden in der Vorweihnachtszeit und in den Winterferien die Ausstellung in den eigenen Räumen.

Im März 2003 waren wir Gastgeber der Tagung der BSW-Kultur- und Freizeitgruppen der Geschäftsstelle Dresden. Vielfältige Aktivitäten sind u. a. die Ausstellung zur Eröffnung der Bahnlinie

Glauchau - Stollberg der City-Bahn Chemnitz, das Treffen der Gartenbahner im Landschaftspark „Miniwelt“ in Lichtenstein, die Mitgestaltung des MOROP-Kongresses in Dresden mit einer Straßenbahnanlage und die Teilnahme an der LGB-Rekordfahrt des Modellbahnclubs Oberlungwitz zum Eintrag in das Guinnessbuch der Rekorde am 14. September 2003.

Das Paradeferd

Holger Brößkamp, Münster

Wie kaum eine andere Lokomotive symbolisiert die Baureihe 103 die Deutsche Bundesbahn. Und auch in Deutsche Bahn-Zeiten machten die Maschinen mit ihrer zeitlosen Eleganz noch eine gute Figur. Doch ihre Zeit ist nach über dreißig Jahren im schweren Schnellzugdienst nun endgültig abgelaufen. Planmäßig werden sie schon jetzt nicht mehr eingesetzt, häufig allerdings noch im Sonderverkehr oder als Ersatzloks. Viele sind sogar bereits verschrottet, andere sind glücklicherweise im Museum gelandet. Wie damals zum Ende der Dampflokzeit, erfreuen sich Loks auf der Abschussliste stets besonderer Beliebtheit unter den Eisenbahnfreunden.

Wir in Münster hatten das Glück, die letzten Einsätze der Baureihe 103 vor InterCitys und InterRegios erleben zu dürfen. Es wird sich zeigen, ob 101er und ICE-Triebzüge die 103 als Paradeferd der DB ablösen können.

Zumindest im Modell wird die 103 weiterleben. Das hat unsere Aktion innerhalb unseres Modelleisenbahnclubs Münster (MEC) gezeigt!

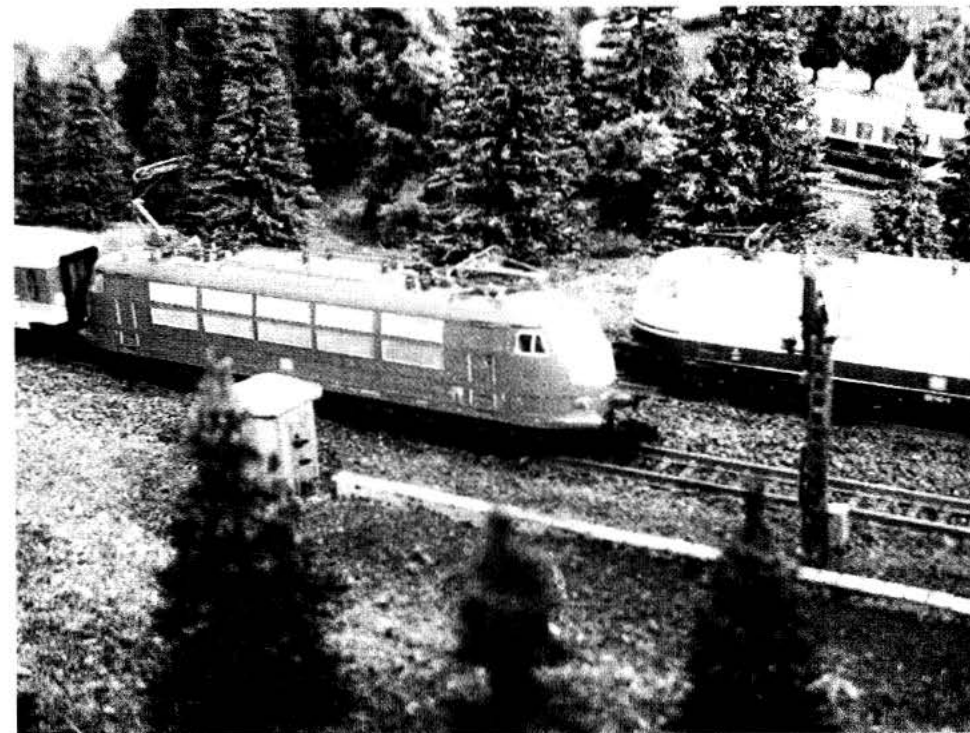
Für wohl jeden Modellbahner hat eine 103 einen ganz besonderen Stellenwert in seiner Loksammlung. Als Kind träumte man davon, irgendwann einmal vom gesparten Taschengeld oder vom Christkind eine 103 zu bekommen – und mit einem Drei-Wagen-TEE mit dem Fahrregler am Anschlag über das Fertigelände zu brettern.

Wir beim MEC Münster befinden uns jedoch in der glücklichen Lage, auf unserer Modulanlage die Modelle vor realistischen Zuggarnituren im Hauptbahndienst einsetzen zu können. So lebt beispielsweise mit den typischen InterCitys von und nach Hamburg im Modell die große Zeit der Baureihe 103 im Münsterland wieder auf. Unser Aufruf zur Vorbereitung dieses Artikels brachte es an den Tag: Viele MEC-Mitglieder haben 103-Modelle zu Hause in ihren Schränken und Vitrinen. Es war an der Zeit, einmal einen Themenabend mit all diesen Loks zu organisieren. Es war wirklich bemerkenswert, dass am Clubabend praktisch alle Varianten des Vorbilds auch im Modell gezeigt werden konnten! Im einzelnen waren dies: Vorserie mit nur einer

Lüfterreihe, rot-beige mit schwarzem bzw. rotem Rahmen, neu-rot mit Lätzchen, verkehrsrot (Roco-Lok), touristikfarben und sogar der Lufthansa-Look. Die Modelle wurden für die Fotosession jeweils auf Modulen in realistischer Umgebung präsentiert – am großen Abzweig der Spur-N-Modulanlage, am Haltepunkt Falkenstein und natürlich im Bahnhof Hiltrup. Mit entsprechenden Waggonen konnten vorbildgerechte Züge arrangiert werden. Der Reihe nach präsentierten sich die Modelle den Fotografen, was die jeweiligen Besitzer natürlich

mit Stolz erfüllte. Eine CD-ROM mit allen Bildern kann man beim Archivar ausleihen (Fotos s. 3. Umschlagseite). Ein Köf-Treffen gab es schon, nun die 103er. Derartige Lokschaufen lassen sich auch mit anderen, ähnlich abwechslungsreichen Baureihen oder Themen durchführen, z.B. Preußentage, Postzüge oder die „Moderne Bahn“.

Weitere Vorschläge hierfür nehmen wir vom MEC-Team bei Interesse gern entgegen. Meldet Euch bei Michael Stach oder Holger Brößkamp.



Zugbegegnung am großen Abzweig der N-Module. Die Lackierung mit dem weißen Lätzchen auf dem runden Bug steht der 103 sicher nicht so gut wie das ursprüngliche Rot-Beige (siehe Gegenzug).

Foto: MEC Münster

20 Jahre BSW-Freizeitgruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen

Wolfgang Hugenschmidt, Efringen-Kirchen

Am 19. September 1984 wurde die Idee "Gründung einer BSW-Freizeitgruppe" durch 16 Gründungsmitglieder verwirklicht. Das Ziel der Freizeitgruppe war neben der Pflege der Kameradschaft insbesondere die Erhaltung eines für den Südwesten Deutschlands stilechten Museumsfahrzeuges. Die Wahl fiel auf einen Triebwagen der Baureihe ET 25. Fahrzeuge dieser Baureihe wurden im Zeitraum 1935 bis 1944 und 1951 bis 1959 auf der 1913 elektrifizierten Wiesen- und Wehratalbahn eingesetzt. Die Wiesentalbahn wird auch heute noch vom Bahnhof Basel Bad Bf ausgehend bis Zell/Wiesental als Regio-S-Bahn betrieben. Hingegen wurde die von Schopfheim über Wehr nach Bad Säckingen führende einst strategische Wehratalbahn im Jahre 1971 für den Personenverkehr stillgelegt und mittlerweile abgebaut.

Bereits am 17. Februar 1985 begann im Bw Haltingen die Aufarbeitung des Museumstriebwagens für die 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen in Nürnberg (Museumsparade) und in Bochum-Dahlhausen (Fahrzeugausstellung). Dies geschah in enger Zusammenarbeit mit dem AW Stuttgart-Bad Cannstatt und den Aktiven der Freizeitgruppe. Im September 1986 wurde das Projekt "Rekonstruktion der alten Stirnfront" entsprechend dem Ablieferungszustand im Jahre 1935 durch die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe in Angriff genommen und 1988 abgeschlossen.

Neben der intensiven Nutzung des Museumstriebwagens im Sonderverkehr durch die DB gelang es der Freizeitgruppe, nach der Wende eine Partner-

schaft mit dem Pflegekollektiv Historische Ellok beim Bw Leipzig Hbf West aufzubauen. Diese Partnerschaft wird bis zum heutigen Tag gepflegt. So finden alljährlich zwischen den Familien aus Ost und West gemeinsame Freizeitveranstaltungen und Erfahrungsaustausche statt. In diesem Rahmen wurden von den jeweils über 30 Teilnehmern geschichtsträchtige Orte in Deutschland und im benachbarten Ausland erkundet.

Das ständige Ziel, die „museale Erhaltung des ET 25“ und im Besonderen das Herstellen des „Zustandes nach Ablieferung“, wurde nach 15 Jahren im März 1999 qualifiziert erreicht. Kaum dass dieses Ereignis gefeiert werden konnte, wurden drei Wagen des Triebzuges während der Abstellung im Freien mit Graffiti beschmiert. Dieser Umstand bewog die Verantwortlichen, den Triebwagen bei jeder sich bietenden Gelegenheit in die schützende Lokhalle des Werkes Haltingen zu fahren. Dabei geschah, woran keiner so richtig glauben wollte: Nach über 155.000 km unfall- und störungsfreiem Museumseinsatzes erlitt das Fahrzeug am 03. Mai 1999 einen Rangierunfall. Alle Bemühungen, eine Reparatur mit Kosten in Höhe von rund 250.000 € zu ermöglichen, scheiterten bisher an den fehlenden Finanzmitteln.

Damit folgt nun die unendliche Geschichte eines Bahnbetriebsunfalles und seiner Folgen. Die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe sehen derzeit eine mögliche Rettung des seit 18 Jahren in unserer Obhut befindlichen technischen Kulturgutes nur noch mit fremder Hilfe. Ein wichtiger Schritt wurde am 25. April

2003 mit der Gründung einer "Interessengemeinschaft eIT 1801 a/b e.V." getan. Ziel dieser gemeinnützigen IG ist, Spenden- und Fördermittel für die Wiederinbetriebnahme des verunfallten ET 25 bereit zu stellen.

Die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe und partnerschaftlich die „Interessengemeinschaft 1801 a/b e.V.“ sehen sich in der Verantwortung, dieses für das Land Baden-Württemberg einmalige technische Kulturdenkmal zu pflegen und wenn möglich wieder betriebsfähig herzustellen. Warum einmalig? Landauf und landab gibt es Vereinigungen zur Erhaltung von historischen Schienenfahrzeugen. In der Regel werden jedoch immer nur Dampflokomotiven als Zeitzeugen vergangener Technik gepflegt. Wir lenken bewusst mit dem ET 25 auf die elektrische Traktion, welche durch den eIT 1801 a/b im Jahre 1935 einen erheblichen Innovationsschub erfahren hat. Zudem stellt unser Museumstriebwagen ein echtes Baden-Württembergisches Industrieprodukt dar. Gebaut bei der Maschinenfabrik Esslingen und elektrisch bei BBC in Mannheim ausgerüstet, wurde der ET 25 immer im „Ländle“ eingesetzt.

Deshalb werben wir auch in der großen BSW-Familie um Spenden für unser Anliegen.

Unser Grundgedanke stützt sich auf die Solidarität vieler: Wenn 250.000 Spender jeweils 1,- € investieren würden, könnten wir den ET 25 reparieren. Unser Ziel wird auch erreicht, wenn z.B. 25.000 Spender jeweils 10 €, 10.000 Spender jeweils 25 € oder 1000 Spender jeweils 250 € aufbringen.

Spendenkonto sind eingerichtet bei: Sparkasse Markgräflerland Weil am Rhein, Konto-Nr. 107 907 974 (BLZ 683

518 65), Sparkasse Offenburg/Ortenau Lahr Konto-Nr. 4 583 581 (BLZ 664 500 50).

Die Umsetzung unseres Zieles „Wiederinbetriebnahme des ET 25“ ist in den letzten Jahren sicher nicht leichter geworden, doch ohne Einsatz gibt es keinen Erfolg. Deshalb wollen wir die Zukunft mit dem notwendigen Elan angehen, denn es gibt im Jahre 2004 viele Höhepunkte in der Geschichte der Stiftung BSW. Gerade im Südwesten ist im Monat September ein Höhepunkt der Feierlichkeiten zum 100jährigen Jubiläum des BSW zu notieren. Auch die BSW-Freizeitgruppe feiert am 19. September 2004 ihr 20jähriges Bestehen. Wir wollen deshalb Flagge zeigen und in diesem Jahr möglichst viel Aufmerksamkeit auf uns und unser Projekt lenken. Der Triebwagen könnte im Jahr 2005 sein 70jähriges Jubiläum begehen.

Was darf der Vorstand in dem fünften der sieben mageren Jahre nach dem Unfall berichten?

Der ET 25 hat auch im Jahr 2003 das schützende Dach über dem Kopf nicht verloren. Die „IG eIT 1801 a/b e.V.“ ist gegründet, die Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt anerkannt. Die Presse hat über dieses Ereignis im ganzen badischen Land positiv berichtet. Erste Spendengelder sind bereits auf dem Konto vermerkt. Das Denkmalamt Freiburg hat unseren ET 25 ohne „Wenn und Aber“ Anfang 2003 zum historischen Kulturgut des Landes Baden-Württemberg ernannt.

Wir sind uns der Verpflichtung und der Schwere der zuvor beschriebenen Aufgabe sehr wohl bewusst und würden uns über Ihre vielen kleinen Unterstützungen für unser Anliegen sehr freuen.

BSW-Freizeitgruppe Historisches Bahnerbe Eisenach

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

In der thüringischen Wartburgstadt Eisenach existiert eine aus 12 Mitgliedern bestehende BSW-Freizeitgruppe, die sich, wie der Name der Gruppe zum Ausdruck bringt, mit dem historischen Bahnerbe beschäftigt, natürlich besonders im Hinblick auf das Eisenbahnererbe vor Ort. Sie wird geleitet von Rosemarie Werner.

In diesen Wochen und Tagen hat die Gruppe im Zusammenhang mit einem Jubiläum, das dieses Jahr in Eisenach begangen wird, schon einen Großteil ihrer Nachforschungen hinter sich, aber das eigentliche Ereignis in wenigen Wochen steht erst bevor, und dafür gibt's auch noch jede Menge zu tun. Das Ereignis selbst ist zwar sozusagen ein „Heimspiel“, denn es findet am Ort oder vor Ort statt, wie man will, und es ist ein „runder“ Geburtstag: Das Eisenacher Bahnhofsgebäude wird 100 Jahre alt.

Da wird sich mancher historisch am thüringischen Eisenbahnwesen Interessierte fragen: Eisenach erhielt doch schon 1847 Bahnanschluss von Gotha her und damit auch seinen ersten Bahnhof. Wieso dann erst 2004 ein hundertjähriges Jubiläum?

Nun, das ist schnell aufgeklärt: Der erste Eisenacher Bahnhof, eben 1847 mit dem Anschluss von Gotha her eingeweiht, lag seinerzeit östlich außerhalb der Stadt noch zwischen Wiesen und Feldern. Das war auch noch so, als man ab 25. September 1849 von Eisenach aus bis nach Gerstungen mit dem Zug fahren konnte. Es handelte sich dabei um ein schlichtes, vom Stil her spätklassizistisches Empfangsgebäude.

Ab dem Jahre 1900 kam es in Eisenach zu einem großen Umbau der Bahnanlagen, der insgesamt vier Jahre währte. Grund war das Beseitigen schienengleicher Wegübergänge (manche sagen auch niveaugleicher Straßenübergänge), das nur durch ein Anheben des gesamten Bahnkörpers und natürlich eines Teiles der Hochbauten an der Strecke zu erreichen war. Deshalb wurden viele der rund 50 Jahre alten Bauten abgebrochen, und es „entstand von 1902 bis 1904 nach Entwürfen des ‚Königlichen Landbauinspektors‘ Cuny das neue, späteklektizistisch-romantische Empfangsgebäude, eine ausschweifende Komposition verschiedenster Baukörper und Motive“ (so beschrieben von Manfred Berger im Buch: „Historische Bahnhofsbauten“).

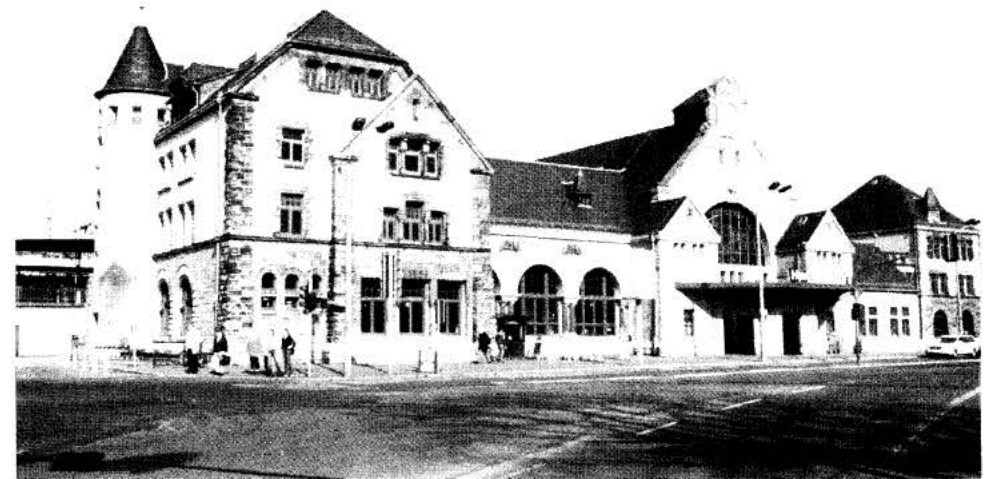
Von seiner Funktion her war das Empfangsgebäude seinerzeit sehr modern gestaltet, so dass es sowohl nach einem Umbau der Fahrkartenausgabe 1926 seiner Funktion weiter voll gerecht wurde, als auch nach der Modernisierung der Bahnanlagen 1992 beim Einrichten des IC-Bahnhofs Eisenach mit dem ersten Reisezentrum, das es bei der Deutschen Reichsbahn gab. Als bemerkenswert galt zu Beginn des 20. Jahrhunderts, dass der Architekt in der Empfangshalle Szenen des Bahnpersonals in reizvollen Darstellungen an Kapitellen veranschaulichte (die Entwürfe stammen von Tobias Weiß), die auch heute noch zu bewundern sind.

Eines vermisst man aber in Bergers Buch, was aus heutiger Sicht mit dem Erscheinungsort des Buches (nämlich Ost-Berlin – genau: 1980 im damaligen transpress VEB Verlag für Verkehrswes-

sen, Berlin) zusammenhängt: den einstigen Fürstenpavillon, allgemein als „Fürstenbahnhof“ bezeichnet, der neben dem Empfangsgebäude steht und 1980 auch schon dort stand (zu DDR-Reichsbahnzeiten als „Kulturhaus der Eisenbahner“ genutzt). Natürlich gebaut speziell für die Mitglieder der großherzoglichen Familie, damit sich diese bei Abfahrt oder Ankunft nicht unter die gewöhnlichen Reisenden zu mischen brauchten. Gerade dieser Fürstenbahnhof bietet den Mitgliedern der BSW-Freizeitgruppe immer wieder Stoff zum Forschen und Nachdenken. Im vorigen Jahr wurde übrigens ein Kleinod aus den frühen Tagen des Fürstenbahnhofs vom Eisenacher Spezialisten Wolfgang Wenke restauriert: eine Steingut-Vase, die allein schon durch ihre beachtliche Größe fasziniert. Die von 1900 bis 1905 von der Firma F.A. Mehlem in Bonn hergestellte Vase misst nämlich 38 cm in der Höhe und

hat den stattlichen Außenumfang von fast eineinhalb Metern. Dass diese Vase überhaupt noch in Eisenach vorhanden ist, versetzt schon in Erstaunen, denn ein Großteil des Interieurs aus dem Fürstenbahnhof, darunter das Original-Mobiliar, wurde schon in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts nach Erfurt verbracht.

Am 16./17. April 2004 steigt das Jubiläumsfest „100 Jahre Bahnhofsgebäude Eisenach“, zu dem man in Thüringen natürlich „standesgemäß“ aus der einst großherzoglichen Stadt Weimar (ältere Eisenbahner unter uns erinnern sich vielleicht noch an den heimatkundlichen Geschichtsunterricht in der Schule an das „Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach“) mit einem Nostalgiezug anreist, der aus einer Dampflok 41 1144 von der IGE „Werrabahn Eisenach“ und dem Traditionszug der DB Regio, Verkehrsbetrieb Thüringen, gebildet wird.



Empfangsgebäude Bahnhof Eisenach

Foto: DB AG/Koch

Von der Königlich-Preußischen Eisenbahndirektion Cassel zur Bundesbahndirektion Kassel

Helmut Schmidt, Korbach

Noch vor Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahnstrecke 1835 sah das kurhessische Parlament von Cassel große Chancen, die nordhessische Residenzstadt zu einem künftigen Eisenbahnknotenpunkt in Nord-Süd und Ost-West-Richtung werden zu lassen. Nicht zuletzt erwies sich Kurhessen auch bestens geeignet als Durchgangsland für Eisenbahntransporte zwischen den Ost- und Westprovinzen des immer mächtiger werdenden Königreichs Preußen.

Nach dem für Kurhessen unglücklich ausgegangenen Krieg von 1866 und der folgenden Annexion durch Preußen hatte Cassel bereits Eisenbahnstrecken in alle Richtungen:

1. die „Kurfürstlich-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ (KFWNB) von (Eisenach) - Gerstungen über Bebra - Cassel nach Warburg (Westf) und nach Carlshafen (linkes Ufer), dem kurhessischen Weserhafen.

2. Die „Main-Weserbahn“ von Cassel über Marburg - Gießen nach Frankfurt.

3. Die „Hannoversche Südbahn“ von Cassel nach Münden – Göttingen - Hannover.

Die private KFWNB wurde von der 1848 eingerichteten kurfürstlichen Eisenbahndirektion in Cassel verwaltet. Die staatliche Main-Weser-Bahn wurde, soweit sie auf kurhessischem Gebiet lag, ebenfalls von dieser Direktion verwaltet. Das Direktionsgebäude - eine repräsentative Villa - stand unmittelbar neben dem Casseler Bahnhof (Hauptbahnhof).

Seit 1866 bestimmte Preußen weitgehend die Eisenbahnpolitik in Deutschland. Die KFWNB gliederte man 1868 in die private „Bergisch-Märkische Eisenbahn“ ein. Diese benutzte das Direktionsgebäude ab 1876 für die Verwaltung der vormaligen KFWNB.

Die Entwicklung ging aber weiter. 1888 wurde die „Bergisch-Märkische Eisenbahn“ verstaatlicht und von der Preußischen Staatsbahn übernommen. Diese ließ die Strecken durch ihre Direktionen in Elberfeld, Frankfurt (Main) und Hannover verwalten.

Die Zersplitterung des Eisenbahnwesens in Preußen und ein immer dichter werdendes Streckennetz führten zu einer umfassenden Verwaltungsreform des Staatsministers von Thielen. Mit einem Erlass vom 15. Dezember 1894 wurden vom 1. April 1895 an zehn neue Direktionen errichtet, darunter die „Königlich-Preußische Eisenbahndirektion Cassel“ (siehe „Bahn & Modell“, Nr.9, S. 30).

Der Bezirk der neuen Direktion erstreckte sich zwischen den Eckpunkten Soest im Westen, Elze (Han) im Norden, Blankenheim im Osten und Marburg (Lahn) im Süden.

Am 1. September 1900 bezog die Direktion ein neues Verwaltungsgebäude in der Cölnischen Straße 81. Das bisherige Gebäude am Hauptbahnhof wurde Dienstwohnung des jeweils amtierenden Präsidenten. Der erste Präsident der Eisenbahndirektion Cassel war der „Wirkliche Geheime Oberregierungs-rath“ Franz Ulrich. In seiner Amtszeit wurde der erste „Eisenbahnverein zu Cassel“ am 28. November 1896 gegründet. Franz Ulrich gilt als Begründer

der heutigen Stiftung „Bahn-Sozialwerk“ (siehe „Bahn & Modell“, Nr. 9, Seiten 4/5).

Die Streckenlänge des Direktionsbezirks Cassel betrug 2114 km, davon folgende Hauptbahnstrecken:

1. Cassel - Marburg (Lahn)
2. Cassel - Elze (Han)
3. Cassel - Bebra
4. Bebra - Eschwege - Göttingen
5. Cassel - Warburg (Westf.) - Bestwig
6. Scherfede - Holzminden
7. Soest – Altenbeken - Holzminden - Seesen

8. Altenbeken - Warburg (Westf.)
9. Derneburg (Han) - Seesen
10. Seesen - Herzberg (Harz)
11. Ottbergen - Northeim - Nordhausen
12. Blankenheim - Nordhausen - Leinefelde - Hann Münden
13. Treysa - Leinefelde

Auf der so genannten Ämterebene waren nach dem Stand vom 1. April 1916 eingerichtet:

Ort	Betriebs- amt	Maschinen- amt	Verkehrs- amt	Werkstätten- amt
Cassel	2	1	1	1
Corbach	1			
Eschwege	1			1
Frankenberg	1 (Betriebsnebenamt)			
Göttingen	2	1	1	1
Marburg/L.	1			
Nordhausen	2	1	1	
Paderborn	2	1	1	1
Seesen	1			
Warburg/W	1	1	1	
Insgesamt	14	5	5	4

Wegen der geographischen Lage mitten in Deutschland kam Cassel als Durchgangsbezirk besondere Bedeutung zu. Hier kreuzten und verknüpften sich die Hauptverkehrsstrecken, die in der Ost-West-Richtung Mitteldeutschland mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und in der Nord-Süd-Richtung die Seehäfen Bremen und Hamburg mit dem Süden Deutschlands und Europas verbanden. Der landwirtschaftliche Charakter und der Waldreichtum des Bezirks bestimmten wesentlich die zu befördernden Güter (Getreide, Kartoffeln, Zucker-

rüben, Düngemittel, Vieh, Holz und dergleichen). Industrieller Mittelpunkt war Cassel mit seiner Maschinen- und Fahrzeugindustrie.

Der Eisenbahn besonders verbunden war die weltbekannte Maschinenfabrik Henschel mit ihren Dampflokomotiven (erste Lokomotive 1848, der „Drache“) sowie die Waggonbaufirmen Credé und Wegmann mit ihren Personenwagen. Auch beim Übergang der Länder-eisenbahnen am 1. April 1920 auf das Reich und bei der Bildung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ (DRG)

am 11. Oktober 1924 wurden die seit der Gründung der Direktion Cassel (1895) bestehenden Grenzen nicht verändert. Sie blieben übrigens bis 1945 bestehen. Aus der Eisenbahndirektion Cassel wurde die Reichsbahndirektion (RBD) Kassel. Gleichzeitig erhielt sie neue Verwaltungsaufgaben und wurde „Geschäftsführende Direktion“ für das Werkstättenwesen (GWD) im Bereich der RBD Frankfurt (Main), Kassel und Mainz.

Das Reichsgesetz vom 10. Februar 1937 bestimmte, dass die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) als „Deutsche Reichsbahn“ wieder restlos unter die Hoheit des Reiches gestellt wurde. Ihre Dienststellen wurden Reichsbehörden, die Reichsbahn-Beamten wurden unmittelbare Reichsbeamte. Der Reichsverkehrsminister wurde gleichzeitig Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn.

Der völlige Zusammenbruch Deutschlands 1945 und die Aufteilung in Besatzungszonen traf die RBD Kassel besonders hart. Sie verlor alle Strecken in der britischen und sowjetischen Zone. Von den 2114 km Streckenlänge des Bezirks verblieben nur noch 820 km in der amerikanischen Zone. Als Ausgleich für die erheblichen Streckenverluste im Westen, im Norden und im Osten wurden ihr 578 km Strecken im Süden von der RBD Frankfurt (Main) zugeteilt. Das neue Streckennetz des Bezirks bestand jetzt aus 798 km Nebenbahnen und nur 600 km Hauptbahnen. Das Übergewicht an Nebenbahnen sollte sich bald besonders negativ auswirken. Bei der ab Mitte der 50er Jahre beginnenden Rationalisierung wurde der Schienenverkehr auf vielen Nebenbahnstrecken eingestellt.

Trotz der einschneidenden Zäsur durch die willkürlichen Grenzziehungen des

Jahres 1945, die den Bezirk in seiner Struktur völlig veränderten, hat die Direktion Kassel ihre Arbeit sofort wieder aufgenommen. Zunächst waren die gewaltigen Kriegsschäden zu beseitigen. Besonders betroffen war Kassel. Durch Brandbombenangriffe alliierter Flugzeuge in der Nacht vom 22. zum 23. Oktober 1943 wurden 85 % der Wohnungen und 65 % der Industrieanlagen zerstört, darunter der Hauptbahnhof und das Dienstgebäude des Präsidenten.

Mit Wirkung vom 7. September 1949 führte die Deutsche Reichsbahn im vereinigten Wirtschaftsgebiet (amerikanische und britische Zone) die Bezeichnung „Deutsche Bundesbahn“. Die ehemalige Reichsbahndirektion Kassel wurde Bundesbahndirektion (BD). Ihre frühere Bedeutung als Durchgangsbereich hat sie nicht wiedererlangt. Die Verkehrsströme verlagerten sich von der Ost-West- auf die Nord-Süd-Richtung. Das führte zu Engpässen auf der Nord-Süd-Strecke Göttingen – Eichenberg – Bebra – Fulda – Frankfurt (Main).

Eine Neubaustrecke von Hannover über Kassel nach Würzburg wurde geplant. Dies hat die BD Kassel nicht mehr erlebt. Im Zuge der Neuordnung der Mittelinstanz wurde sie am 31. Dezember 1974 aufgelöst. Ihr Streckennetz ging auf die BD Frankfurt (Main) über. Das Direktionsgebäude in der Kölnischen Straße 81 wurde bis zur Bahnreform in 1994 Sitz der „Sozialverwaltung Mitte“ der DB.

Am 2. Juni 1991 begann mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Kassel – Würzburg und der Einweihung des Fernbahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe für Kassel das ICE-Bahnzeitalter.

Die ehemalige „Kasseler Eisenbahndirektion“ ist nur noch Geschichte.



Urkunde über das Erinnerungszeichen für 25jährige Dienstzeit. Das Original befindet sich im Besitz der Familie Makkus. Laut Aussagen der Nachfahren war Herr M. in einem Eisenbahner-Sozialverein organisiert (Vorläufer unseres heutigen BSW).

Leipziger Bahnbetriebswerke und ihre Geschichte

Wolfgang Müller, Leipzig

Zugegeben, etwas verwirrend ist es schon, wenn man von Dresden in den Leipziger Hauptbahnhof einfährt, also von Osten kommt, und an einem Lokschuppen vorbeifährt, an dem steht heute noch angeschrieben: „Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd“. Und verlässt man den Bahnhof wieder nach Berlin, also Richtung Norden, fährt man an den Lokschuppen des ehemaligen Bw Leipzig Hbf West vorbei. Man könnte auf die Idee kommen, die Sachsen kannten die Windrose nicht. Aber alles hat irgendwie seinen Grund, und den will ich hier aufklären.

Bedingt durch ihre Lage im äußersten Nordwesten Sachsens war die Stadt Leipzig im 19. Jahrhundert von Südwesten bis Nordosten von preußischem Staatsgebiet umschlossen. Die erste Ferneisenbahn Deutschlands errichtete die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) 1839 mit dem ausschließlichen Privileg, Anschlussbahnen in Sachsen bauen zu dürfen.

Bereits ein Jahr später eröffnete die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn ihre Linie nach Leipzig. Den sächsischen Abschnitt bis zur Landesgrenze bei Schkeuditz, der von der LDE errichtet wurde, musste sie bis 1874 pachten.

Im Jahre 1842 kam die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie mit ihrer Linie Leipzig – Altenburg dazu. Hier hatte die LDE von Anfang an auf ihre Rechte verzichtet.

Das galt dann auch für die folgenden Bahnlinien:

1856 die Thüringische Eisenbahn mit der Linie nach Corbetta,

1859 die Berlin-Anhaltische Eisenbahn mit der Linie nach Bitterfeld und
1874 die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn mit der Linie nach Eilenburg.

Alle diese Bahnlinien hatten eigene Bahnhöfe in Leipzig und selbstverständlich auch eigene Lokbehandlungsanlagen und Werkstätten.

Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn wurde 1847 verstaatlicht und war damit bis zur Übernahme der LDE durch den sächsischen Staat am 01. Januar 1876 lange Zeit die einzige Staatsbahn in Leipzig.

Die anderen Linien waren bis 1882 vom preußischen Staat übernommen und zumeist der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt unterstellt worden. Am 01. April 1895 richteten die Preußen die Eisenbahndirektion in Halle ein, die diese Strecken auf sächsischem Staatsgebiet bis 1901 übernahm und dann verwaltete.

So kam es, dass die Leipziger Eisenbahnanlagen zwei Staatsbahnen gehörten, ein in Deutschland wohl einmaliger Fall.

Einmalig war dann auch die Umgestaltung dieser Anlagen durch zwei Bahnverwaltungen, nämlich im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofes in den Jahren 1902 bis 1915. Dem imposanten Bau sieht man heute noch die Trennung in preußischen Teil (Westseite) und sächsischen Teil (Ostseite) an. Zwischen den Bahnsteigen 13 und 14 ging die Verwaltungsgrenze und teilte den gesamten Bahnhofsbereich.

Die Umgestaltung begann im Jahre 1902 mit dem Bau des Leipziger Güterringes, der aus dem Neubau der preußi-

schen Strecke Leutzsch – Schönefeld und der sächsischen Strecke Engelsdorf – Connewitz mit entsprechenden Verbindungsbahnen bestand. Es entstanden dabei zwei weitere Bahnhöfe, die eine Grenze teilte, nämlich Plagwitz-Lindenau und Schönefeld. Sie waren als Übergabebahnhöfe für den Güterverkehr eingerichtet worden; die dazu notwendigen Gleisanlagen kann man heute noch sehen.

Die preußische Staatsbahn baute einen neuen Rangierbahnhof in Wahren, die sächsische Staatsbahn in Engelsdorf. Zu beiden Bahnhöfen wurden für den Güterzugdienst zugehörige Betriebswerke errichtet.

Auch zum ab 1907 gebauten neuen Hauptbahnhof wurde der Bau neuer Betriebswerke notwendig, da die alten den neuen Gleisanlagen komplett weichen mussten.

Den Anfang machten die Preußen mit dem Bau der Betriebswerkstatt Leipzig Hbf, jeweils rechts und links der nördlich ausführenden Hauptgleise nach Eilenburg, Halle und Bitterfeld. Der Bau zweier getrennt liegender Lokschuppen mit zugehörigen Behandlungsanlagen war erforderlich, um kreuzende Lokomotivfahrten zu vermeiden. Der westliche Teil war für Loks der Richtungen Thüringen und Eilenburg, der östliche Teil für solche der Richtungen Halle und Berlin bestimmt. Trotzdem wurde das ganze immer als eine Dienststelle verwaltet.

Die Sachsen mussten wegen dieser kreuzenden Lokfahrten die räumliche Aufteilung ebenfalls übernehmen und bauten nördlich ihrer Hauptgleise nach Hof, Dresden und Chemnitz einen Halbrundschuppen mit zugehörigen Behandlungsanlagen als selbständige Dienststelle Heizhausverwaltung Nord. Es war zuständig für alle Loks der Richtung Hof und für die Schnellzugloks nach Dresden und Chemnitz.

Südlich dieser Hauptgleise wurde 1915 die Heizhausverwaltung Süd eingerichtet, die ebenfalls einen neuen Halbrundschuppen erhielt, dazu kam noch ein vorhandener Rechteckschuppen. Es stellte die Loks für Personenzüge nach Dresden über Riesa oder Döbeln, nach Chemnitz und für den Nahgüterzugverkehr auf dem Dresdner Gbf.

Der Bayerische Bahnhof im Süden Leipzigs blieb trotz der Verlagerung der Fernverkehrsaufgaben zum Hauptbahnhof erhalten, auf ihm wurde ein umfangreicher Vorort- und Ortsgüterverkehr abgewickelt. So blieb auch die dortige sächsische Betriebswerkstätte als einzige der alten Bahnen bestehen.

An dieser dualen Situation änderte sich bei der Übernahme der Länderbahnen durch die neu gegründete Deutsche Reichsbahn nichts. Die preußischen Strecken verwaltete nun die Reichsbahndirektion (Rbd) Halle, die sächsischen Strecken die Rbd Dresden. Es blieb auch die Teilung der drei Bahnhöfe Leipzig Hbf, Leipzig-Plagwitz und Leipzig-Schönefeld.

Als im Jahre 1922 für die maschinentechnischen Dienststellen die einheitliche Bezeichnung Bahnbetriebswerk eingeführt wurde, hatte man in Leipzig ein Problem, drei gleichartige Dienststellen in naher räumlicher Entfernung zu unterscheiden. Alle drei gehörten zum Hauptbahnhof und hatten ähnliche Aufgaben.

Eine andernorts übliche Unterscheidung nach Personenbahnhof oder Güterbahnhof traf nicht zu. Eine Nummerierung (1,2,3) schied wegen der unterschiedlichen Direktionen aus, und so führte man für die sächsischen Bw die dort schon übliche Unterscheidung in „Nord“ und „Süd“ einfach weiter und ergänzte nun das preußische Bw mit dem Zusatz „West“. Es lag ja schließlich westlich der beiden sächsischen Bw.

Die offizielle Bezeichnung dieser Dienststellen lautete anfangs z.B.:

„Bahnbetriebswerk West Leipzig Hbf“.

An den Lokomotiven trugen die Bw-Schilder aber die Bezeichnung „Leipzig West“.

Die offizielle Bezeichnung war etwas schwerfällig und wurde im dienstlichen Umgange, soweit sie zur Unterscheidung mit anderen Bw des Bezirkes benutzt wurde, durch die dann auch in alphabetischer Reihenfolge richtigere „Bw Leipzig West“ ersetzt. Gleichwohl trugen amtliche Schreiben bis nach 1945 die offizielle Bezeichnung.

Danach wurde die amtliche Bezeichnung in „Bw Leipzig Hbf West“ geändert, an den Loks stand weiterhin „Bw Leipzig West“. Anfang der siebziger Jahre tauchten dann auch Lokschilder mit „Bw Leipzig Hbf West“ auf.

Diese Ausführung gilt für die anderen beiden Bw sinngemäß. Die Eisenbahner in Leipzig nannten die Bw einfach nur Bw West, Bw Süd und Bw Nord.

Erst am 01. Oktober 1934 wurde diese Teilung auf Drängen der Wirtschaft beendet. Die Rbd Halle übernahm alle Eisenbahnanlagen im Raum Leipzig und dehnte ihre Grenzen bis Wurzen, Grimma und Altenburg aus. Jetzt unterstanden auch alle Bahnbetriebswerke einer Direktion, als da waren:

in Leipzig Hbf die Bw Nord, Süd und West als Reisezug-Bw,

Engelsdorf und Leipzig-Wahren als reine Güterzug-Bw und

Leipzig Bayer Bf für gemischten Dienst. Ebenfalls für gemischten Dienst wurde 1935 aus dem preußischen Lokscheppen und dem sächsischen Lokbahnhof in Leipzig-Plagwitz das Bw Leipzig-Plagwitz gebildet, dessen Hauptaufgabe aber der Rangierdienst auf Deutschlands größtem Anschlussbahnhof mit über 200 km Anschlussgleislänge war.

Damit befanden sich auf dem Leipziger Stadtgebiet insgesamt sieben Bw, ein

Bahnbetriebswagenwerk (Bww) und ein Kraftwagenbetriebswerk (Kbw). Letzteres beheimatete als einziges Kbw in Deutschland auch Lokomotiven, denn es verwaltete seit 1947 auch alle Kleinloks der Rbd Halle.

Das Bw Engelsdorf wurde bei den Bombenangriffen völlig zerstört, auch das Bw Leipzig-Wahren war schwer beschädigt. Die anderen Bw überstanden das Inferno relativ unbeschadet.

Zum 01. Oktober 1950 wurde das Bw Leipzig Nord als selbständige Dienststelle aufgelöst und dem Bw Leipzig West unterstellt. Ebenfalls zum Bw Leipzig West kam am 01. Januar 1964 das aufgelöste Bw Leipzig Bayer Bf, während zum gleichen Tag Bw Leipzig-Plagwitz vom Bw Leipzig-Wahren übernommen wurde.

Die Rbd Halle ging in der Folgezeit den Weg der Schaffung von sog. „Groß-Bw“, wie z.B. in Magdeburg, Dresden und Erfurt nicht mit, und damit verblieben in Leipzig weiterhin vier Bahnbetriebswerke mit folgender Aufgabenteilung:

Leipzig West: Ellok-Unterhaltung, elektrischer Zugdienst für S-Bahn, Reise- und Güterzüge;

Leipzig Süd: V-Lok-Unterhaltung, V-Lok Zugdienst für Reise- und Güterzüge;

Leipzig-Wahren: V-Lok-Unterhaltung, Zugdienst für Güterzüge mit Ellok und V-Lok;

Engelsdorf: Dampfloks- und V-Lok-Unterhaltung (später auch Ellok) und Güterzugdienst aller Traktionen.

Bei diesen Aufgaben gab es aber keine strikte Trennung, sondern die Leistungen wurden nach Qualifikation, Streckenkenntnis, Personaleinsatz und nicht zuletzt nach dem vorhandenen Personalbestand zugeteilt. So fuhr Leipzig West noch bis 1978 mit Dampfloks und Dieselloks Schnellzüge, Bw Leipzig Süd ab 1980 auch mit Ellok Reise- und Güterzüge.

Alle Bw verrichteten selbstverständlich auch Rangierdienst auf zugeordneten Bahnhöfen im Stadtgebiet und in der Umgebung.

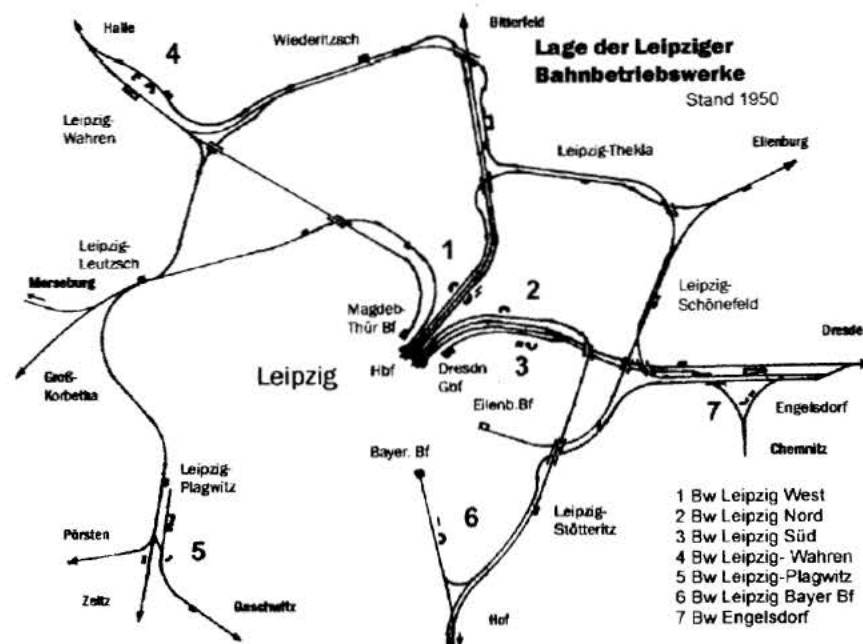
Das Ende der Deutschen Reichsbahn zum 31. Dezember 1993 bedeutete auch das Ende der Leipziger Bahnbetriebswerke.

Die Betriebshöfe Leipzig Süd, Leipzig West und Leipzig-Wahren übernahmen den Traktionsteil der ehemaligen vier Bw, die Werke Leipzig West die Ellok-Unterhaltung und Leipzig Süd die V-Lok-Unterhaltung in Leipzig.

Heute, Anfang 2004, hat sich das ganze Geschehen total verlagert. Die Betriebshöfe sind seit 1998 aufgelöst. Im ehemaligen Bw West werden noch die Elloks der Baureihe 143 von DB Regio Sachsen samt zugehöriger Reisezugwagen unterhalten. Im ehemaligen Bw Süd unterhält die gleiche Firma Diesellokwagen der Baureihen 612, 628 und 642. Die DB-Firma mit dem urdeutschen

Namen „Railion“ unterhält keine Fahrzeuge mehr in Leipzig. Lokführer von Railion werden vom Gbf Engelsdorf aus nach ganz Deutschland eingesetzt. Solche vom Fernverkehr haben eine Einsatzstelle im Leipziger Hbf und fahren vorzugsweise mit ICE-T der Baureihen 411 und 415, aber auch mit 101, 112 und 120, während ihre ebenfalls vom Hbf eingesetzten Kollegen von DB Regio Sachsen mit 143-bespannten Wendezügen und den VT 612, 628 und 642 den Nahverkehr nach Sachsen bestreiten. DB Regio stellt auch das Personal für die Rangierloks auf dem Leipziger Hbf.

Damit ist der kurze Überblick über die Leipziger Bw-Geschichte abgeschlossen. Natürlich ist längst nicht alles erwähnt, was man noch dazu sagen könnte. Aber für etwas Aufklärung, vor allem außerhalb des mitteldeutschen Kulturkreises, ist sicher gesorgt.



Die Eisenbahnwerke in Gotha

Dipl.-Ing. Erich Oberthür, Gotha

Der Anschluss an bedeutende Ost-West-Schienenverbindungen Deutschlands machte Gotha schon früh zu einem wichtigen Eisenbahnstandort mit mehreren Reparaturwerkstätten:

1. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft errichtete 1874 eine „Filialwerkstatt“ (ab 1920 Reichsbahnausbesserungswerk),
2. Die „Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft“ (MITROPA) erwarb in Gotha ein Grundstück und richtete 1922 für ihren Wagenpark eine Reparaturwerkstatt (MITROPA-Raw) ein,
3. Der Filialwerkstatt der Thüringischen Eisenbahn (siehe 1.) war eine Weichenschmiede und ein Weichenlager als „Abteilung Weichenbau“ angegliedert.

In Fortsetzung der „Spurensuche“ über die Geschichte der Eisenbahnreparaturwerkstätten in Gotha (siehe: Das MITROPA-Raw, Heft Nr.9 von „Bahn & Modell“) wird nachfolgend über das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Gotha berichtet:

Auf Vorschlag von Friedrich List, der für die Thüringische Eisenbahn die Linie Halle – Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach – Gerstungen vorsah, wurde am 20. Dezember 1841 der Staatsvertrag zum Bau dieser Bahn zwischen den beteiligten Herrscherhäusern unterzeichnet. Die Trasse führte teilweise entlang der alten Handelsstraße von Paris nach Moskau (Via Regia) und verband die größeren Städte dieser Region. Nachdem die betreffenden Regierungen mit Staatsvertrag vom 19. April 1844 ein Viertel der Bausumme übernahmen, wurden die restlichen

Aktien gezeichnet. Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft konstituierte sich am 03. August 1844, und schon im Oktober begannen 15.000 Arbeiter unter Leitung des Betriebsleiters und Oberingenieurs August Mons mit den Erdarbeiten an der 190 km langen Strecke an mehreren Bauspitzen von Osten nach Westen. Für Gotha war wesentlich, dass ein Beauftragter der Aktionäre nach einer Streckenbereisung in seinem Bericht vom 16. Juni 1844 festhielt: „...es soll darauf Bedacht genommen werden, die Bahnhöfe Gotha und Weimar so geräumig anzulegen, dass größere Betriebswerkstätten errichtet werden können“.

Die von den Herren Hansen, Eberhardt und Bohnstedt 1864 südlich des Bahnhofs errichtete Aktiengesellschaft für die Fabrikation von Eisenbahnmateriale baute 1872 einen Gleisanschluss an den Bahnhof Gotha. Nach dem Bankrott am 01. April 1874 wurde die Fabrik von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für 800.000 Taler gekauft, als Filialwerkstatt eingerichtet und ausgebaut.

Die Preußische Staatsbahn (K.P.E.V.) übernahm am 01. Mai 1882 die von Preußen verstaatlichte Thüringische Eisenbahngesellschaft, und so ging auch die Filialwerkstatt auf die K.P.E.V. über und firmierte nun als „Königlich-Preussische Eisenbahnreparaturwerkstatt“.

Mit der raschen Entwicklung der Eisenbahn vergrößerte sich auch die Werkstatt. Um 1890 war sie mit 361 Beschäftigten der größte Betrieb Gothas. Im Jahr 1900 bestand die Belegschaft aus:

- 1 Betriebsleiter
- 1 Betriebsingenieur

24 Verwaltungskräften und
700 Arbeitern,

die zwei-, drei- und vierachsigen Wagen reparierten. Eine Weichenschmiede und ein Weichenlager waren angeschlossen. In den Jahren 1905 und 1906 wurden eine Schiebebühne von 16 m Länge, ein Revisionsschuppen für vierachsige Wagen und ein großer Speisesaal, ein Lesezimmer und anderer der Zeit entsprechender Komfort in einem neuen Gebäude an der Kohlenstraße errichtet. Mit Beginn des ersten Weltkrieges erhielt die Reparaturwerkstatt vermehrt Aufträge.

Im Januar 1920 wurde das Werk wegen angeblicher Unrentabilität geschlossen. Bereits Ende des Jahres wurde es jedoch wieder eröffnet. Im Rahmen des Übergangs der Länderbahnen auf das Reich und Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1920 erhielt das Werk den Namen Reichsbahnausbesserungswerk (Raw). Neue Produktionsaufgaben wurden übernommen, wie die Aufarbeitung von Schienenlaschen für den Oberbau.

Aufgrund der Vorbereitungen des zweiten Weltkrieges stieg die Belegschaft in den Jahren 1933 bis 1940 von 632 auf 1090 Beschäftigte.

Während des zweiten Weltkrieges wurden vermehrt Personen- und Güterwagen instand gesetzt. Außerdem wurden Lazarettzüge, Schmalspurwagen und Draisinen repariert. Durch Einberufung zur Wehrmacht bzw. Einsatz als „Feld-eisenbahner“ waren am 31. Oktober 1944 nur noch 552 Deutsche und außerdem 219 so genannte „Fremdarbeiter“ bzw. Kriegsgefangene folgender Nationalitäten beschäftigt:

- 5 Franzosen
- 3 Belgier
- 7 Holländer
- 110 Italiener (Militärinternierte)
- 1 Kroat
- 3 Ukrainer

1 Spanier
9 kriegsgefangene Russen.

Am 01. Januar 1945 kamen noch 33 Letten und im März 1945 nochmals 23 polnische Kriegsgefangene hinzu.

Beim Luftangriff auf Gotha am 06. Februar 1945 um 11.20 Uhr wurde das Werk stark in Mitleidenschaft gezogen. 7.640 m² Produktions- und Lagerhallen wurden zerstört, 15 Gebäude stark beschädigt (Dächer, Säulen, Zwischendecken, Umfassungsmauern usw.).

Die Kosten der Wiederherstellung des Werkes wurden auf 880.000 RM beziffert. Trotz der Zerstörungen verließen im März 1945 noch 150 reparierte Personenwagen und 80 Güterwagen das Werk.

Mit der Kapitulation Gothas am 04. April 1945 wurde die Produktion stillgelegt, am 07. Mai 1945 auf Befehl der amerikanischen Besatzungsmacht wieder aufgenommen, obwohl die Amerikaner kein großes Interesse am Wiederaufbau des Betriebes hatten, da Thüringen nach dem Abkommen von Jalta bald an die sowjetische Besatzungsmacht fiel. Wertvolle Konstruktionsunterlagen und dergleichen wurden vorher in den Westen verbracht.

Im Herbst 1945 übergab die sowjetische Militäradministration (SMAD) den Auftrag an das Werk, zwei fahrbare Meteorologische Stationen (FMS) mit 30 kombinierten Wohnwagen und 45 Werkstattwagen zu bauen. Gemeinsam mit dem MITROPA-Raw, das für den Innenausbau der Wohnwagen zuständig war, wurden die Züge bis Ende 1946 an die SMAD übergeben.

Ein weiterer Schwerpunkt war bis Ende 1947 der Aufbau der zerstörten Werkhallen und Gebäude. Aufgrund des Befehls 234 der SMAD konnte die Kantine erweitert, eine Sanitätsstelle eingerichtet, die ehemalige Malzfabrik erworben

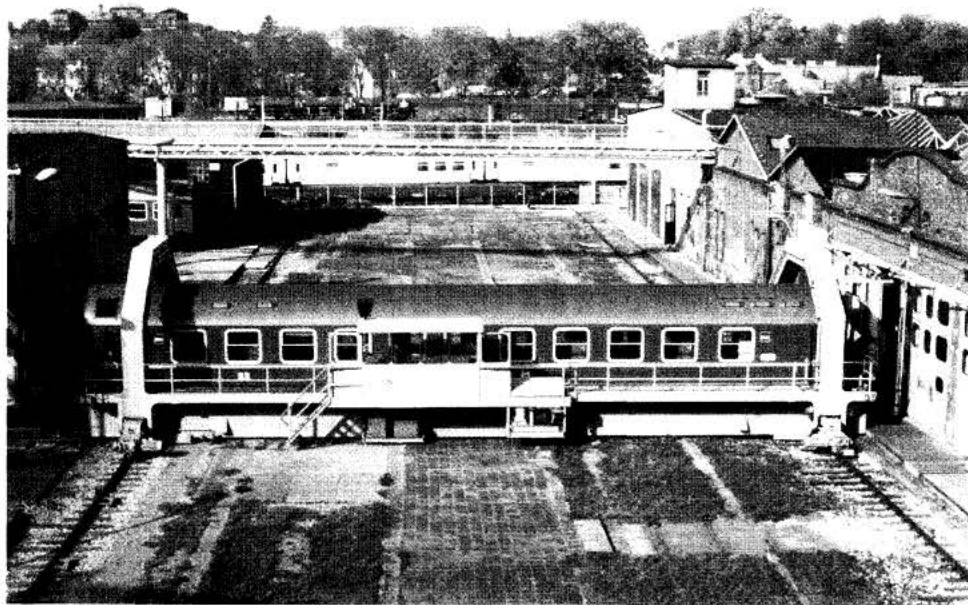
und zu einer Lehrwerkstatt umgebaut werden.

1950 wurde die Produktion von Güterwagen auf Personenwagen umgestellt; 1953 die Abteilung „Weichenbau“ ausgegliedert und mit dem Weichenwerk Neubrandenburg vereinigt.

Die Produktion von Massenbedarfsgütern und die Kollektivierung der Landwirtschaft in der DDR brachten neue Aufgaben, in die auch das Raw Gotha eingebunden war. So stellte das Werk zur Gründung der LPG „1.Mai“ im nahen Ort Tüttleben Arbeitsmaschinen,

Sportgeräte für den Kindergarten und in Ernteperioden Fachkräfte für die Reparaturbrigaden zur Verfügung.

Am 29. Juni 1960 fasste die Staatliche Plankommission der DDR den Beschluss, das Raw Gotha zum „VEB Landmaschinenbau“ umzufunktionieren, um der Kollektivierung und Mechanisierung der Landwirtschaft gerecht zu werden. Damit wurde das Werk in Gotha als erster Betrieb aus der Deutschen Reichsbahn ausgegliedert. Für die beschäftigten Eisenbahner wurden Sonderregelungen getroffen.



Blick auf die Schiebebühne im MITROPA-Werk Gotha (1992)

Foto: Barteld

Die fast vergessene Strecke Berlin – Stettin: Eine Darstellung über das Gestern, Heute und Morgen

Dieter Koschmann, Barnim

160 Jahre Eisenbahnverkehr Berlin – Stettin/Szczecin war der Anlass für eine Wanderausstellung zum Thema. Initiiert u.a. von den genannten Städten, DB AG und PKP, dem Land Brandenburg und der Wojewodschaft Westpommern.

Im Hauptbahnhof/Główny Stettin/Szczecin und im Berliner Bahnhof Friedrichstraße fand die Bilderdarstellung reges Interesse. Die Gestalter gaben sich redliche Mühe, die wechselvolle Geschichte eindrucksvoll zu präsentieren. Über einzelne Textinhalte könnte man vortrefflich disputieren. Der Betrachter spürte im Hauptbahnhof der Oderstadt mehr vom Geist der vergangenen Epochen. Die Gespräche mit polnischen Bürgern waren überwiegend aufschlussreich, aber auch von Distanz geprägt. Am polnischen und deutschen Oderufer sind noch manche Bedenken über die Zukunft wahrzunehmen.

Berlin und Stettin, zwei Städte mit bewegter Geschichte. Das pommersche Stettin (1243), Hansestadt ab 1278, und das preußische Berlin schlossen den festen Bund per Schienenweg 1842. Damals nahm die Berlin-Stettiner Eisenbahn (abschnittsweise) den Fahrbetrieb Nordostan auf. Am 15. August 1843 kam der erste Reisezug aus Berlin auf dem Berliner Bahnhof (Kopfbahnhof bis 1869) in der Oderstadt am Haff an. Von Anfang an herrschte zwischen beiden Städten reger Personen- und Güterverkehr. Der Stettiner Bahnhof in Berlin gehörte zu den schönsten Verkehrsbauten der Spreestadt. Von hier aus starteten 1924 die elektrischen S-Bahnzüge in den Barnim, nach Bernau. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn zählte zu den wich-

tigsten Bahnverbindungen in Preußen. Berlin hatte seit der Eröffnung der Gesamtstrecke einen direkten Anschluss an den Ostseehafen Stettin (siehe auch Beitrag „Aus der Geschichte der Berlin-Stettiner Eisenbahn“ in „Bahn & Modell“, Heft 2/ Oktober 99).

Die Berlin-Stettiner Eisenbahnstrecke und das Umland erlebten politische Höhen und Tiefen. Seit 1945 gehört die Stadt an der unteren Oder zur Republik Polen. Ebenso wie Swinemünde auf Usedom und Wollin, Szczecin und Swinoujście (wird von Polen als Außenhafen bezeichnet, mit Fähren nach Ystad/Schweden) rückten im zurückliegenden Jahr verstärkt ins deutsche und polnische Blickfeld. Dem Jubiläum „160 Jahre Schienenweg Berlin – Stettin/Szczecin“ galt es zu gedenken. PKP (Polskie Koleje Państwowe) und DB AG (früher DR) sind Partner. Künftig wird sich die Zusammenarbeit qualitativ und quantitativ weiter entwickeln. Die Integration Polens in die Europäische Gemeinschaft gebietet es. Derzeit fristet der Schienenweg eher ein Schattendasein. Die Ursachen für den Istzustand sind mannigfaltig. Doch eines Tages könnte das anders sein. Das zusammenwachsende Europa wird Impulse verleihen.

Die Ausstellung beeindruckte mit 23 Schautafeln. Sie widerspiegeln die Ereignisse, die mittel- und unmittelbar mit der Eisenbahnstrecke verbunden sind. Da wird die Trassenführung von 1842 (Königlich Kartographisches Institut Berlin) dargestellt, ein Fahrplan gibt Auskunft über den Zugverkehr im Jahre 1844, Stettin als Werft- und Hafenstadt

um 1910 gezeigt, und die Tafel Berlin am Vorabend des Überfalls auf Polen sollte besonders der jungen Generation links und rechts der Oder Denkanstöße bieten. Zu lesen ist der Aufruf des polnischen Stadtpräsidenten Zaremba an die deutsche Bevölkerung vom 9. November 1945: Aufforderung zum Verlassen der Stadt. Auszug: "...Die Fahrt bis Greifswald ist frei... Lebensmittel für vier Tage sind auch mitzunehmen... Der erste Zug geht in der Zeit zwischen dem 15. und 20. November 1945..."

Ein Bild aus dem Jahre 1963 zeigt den Stapellauf eines polnischen Hochseefrachters (Warski Werft), der den Namen "Der Eisenbahner" trägt (6. Januar). Gleichfalls 1963 wurde am Szczeciner Bahnhof Polens einziges Eisenbahner-Denkmal aufgestellt (siehe Abbildung). Der erste Papstbesuch (Johannes Paul II.) im Heimatland (1979) wird dokumentiert, ebenso die Entwicklung Berlins und Stettins heute (Szczecin dzisiaj). Ausdrucksstark sind die Bildtafeln über Berlin, die neue Zukunft alter Bahnflächen und über Stettins Zukunftsvisionen von einem neuen Hauptbahnhof aus viel Glas, Stahl und Beton. Polen macht aber auch deutlich, dass die Verkehrsachsen von Stettin Richtung Süden und Norden/Nordosten für die See- und



Polnisches Eisenbahnerdenkmal vor dem Hauptbahnhof von Stettin

Eisenbahnstadt Stettin derzeit Vorrang genießen.

Ein direkter internationaler Reisezug über Nacht (D 391) verbindet gegenwärtig Szczecin-Dabie (Stettin-Alttdamm, ab 16.54 Uhr) am Südostufer des Stettiner Haffs über Poznan (Posen), Wrocław (Breslau) und Brno (Brünn) mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Preßburg, an 6.06 Uhr). DB-Regionalzüge verbinden Berlin Ostbahnhof, Angermünde und Pasewalk mit Stettin. Ein RegionalExpress, namens „Stettiner Haff“, ist Bindeglied zwischen der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam und dem Zentrum der Wojewodschaft von Westpommern. Im Hochsommer kommt „Der Wolliner“ hinzu, Laufweg Belzig – Swinoujście (Rücklauf ab Szczecin mit "Stettiner Haff" vereint).

Politiker, wie Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und Peter Strieder (Stadtentwicklungssenator in Berlin), wollen die Eisenbahnstrecke wieder beleben, europafit machen. Berlin – Stettin in 90 Minuten, $v_{\max}$ 160 km/h. Nun, ab 01. Mai 2004 beginnt die EU-Osterweiterung. Ob die Strecke transeuropäisch wird - die Hoffnung bleibt.

Der Freizeitbereich hat Verbindungen aufgenommen, damit diese Anerkennungswerte Ausstellung nicht in Vergessenheit gerät. Wenn die entsprechenden Partner willens und einverstanden sind, wird die Schau „160 Jahre Eisenbahnverbindung Berlin – Stettin/ 160 lat polaczenia kolejowego Berlin – Szczecin“ für einen längeren Zeitraum im BSW-Ferienhotel Ahlbeck zu sehen sein.

Der Freizeitbereich bietet dazu Fachvorträge zum Thema, geeignet besonders für Seniorenseminare. Denn Eisenbahngeschichte gehört ins Licht der Öffentlichkeit.

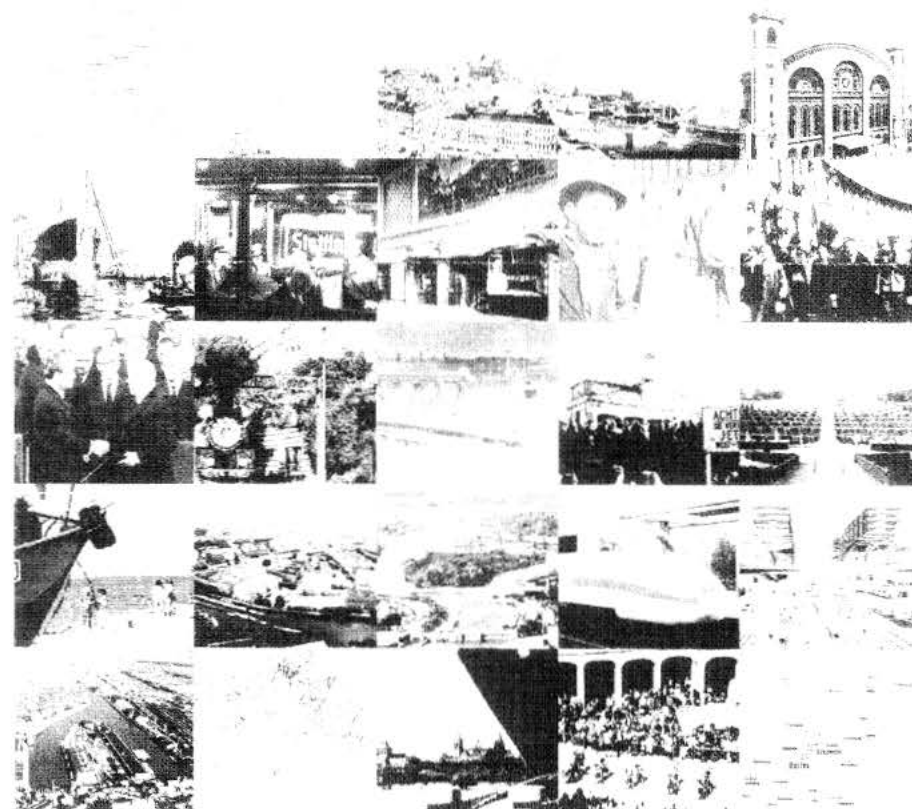
AUSSTELLUNG WYSTAWA

160 Jahre Eisenbahnverbindung Berlin-Stettin

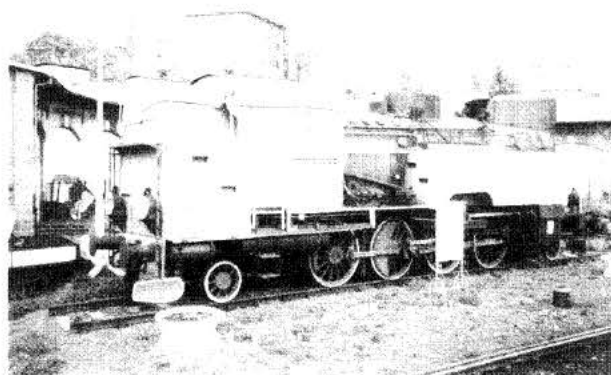
160 lat połączenia kolejowego Berlin-Szczecin

Berlin Bahnhof Friedrichstraße

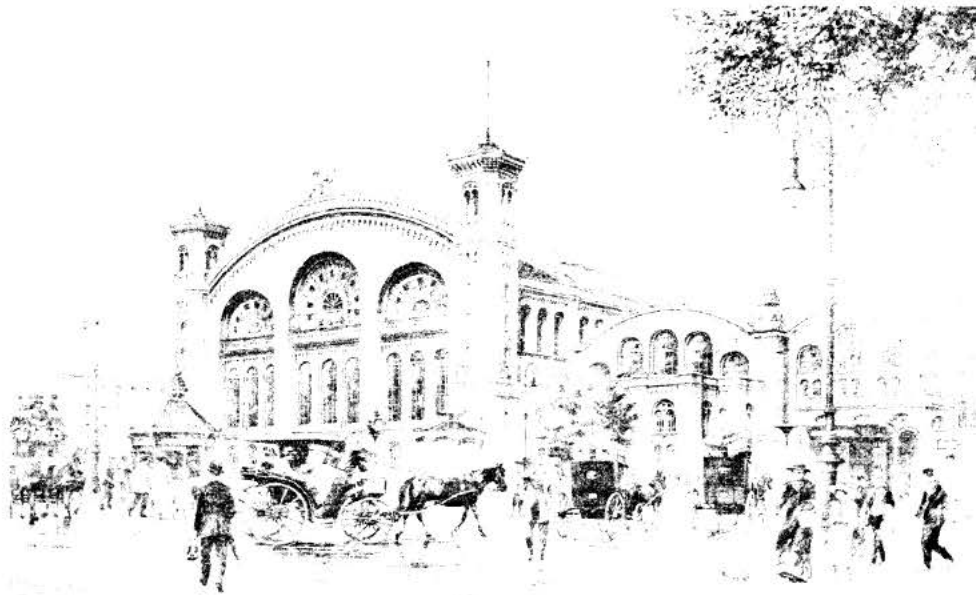
Dworzec Główny w Szczecinie



Plakat der Ausstellung



Das Bahnbetriebswerk Stettin gehört der Vergangenheit an. Eine Dampflokomotive der Baureihe TKt4B 29 erinnert an gestern. Bis etwa Mitte der achtziger Jahre war dieser Typ (Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) auf den Strecken im Nachbarland heimisch.



Ansicht des Stettiner Bahnhofs in Berlin an der Invalidenstraße. Der schöne Bau gehörte einst zu den Verkehrswahrzeichen der deutschen Hauptstadt; im zweiten Weltkrieg durch Bomben zerstört.
Sammlung Hoppe

Beschreibungen und Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge (Fortsetzung aus *Bahn & Modell*, Nr. 9 und 10)

Manfred van Kampen, Witten

Aus Platzgründen werden wir die Teile
12. Elektrische Triebwagen,
13. Elektrische Akkumulatorentriebwagen,
14. Dieseltriebwagen
15. Einzel- und Hauptbauteile zu Triebwagen,
16. Sonderfahrzeuge,
17. Spezialfahrzeuge
und Ergänzungen zur Baureihe „E 94“ voraussichtlich im nächsten Heft (Nr. 12) bringen.
Dieses Mal bilden Nachträge und Berichtigungen den Schwerpunkt.
Auch in diesem Heft möchte ich mich nochmals an alle Interessenten wenden,

die Fehler entdeckt haben, Ergänzungen machen können oder sonstige Verbesserungen möchten, denn irgendwann ist auch einmal eine Auflistung aller Merkbücher vorgesehen. Ferner wird darum gebeten, uns eventuell nutzlos herumliegende Tfz-Beschreibungen, die nicht mehr benötigt werden, für unsere Bücherei zu überlassen.

In diesem Zusammenhang sei den Herren H. Wenzel, Koblenz, und W. Stoffels, Neusäß-Westheim, gedankt, die meine Aufschreibungen ergänzten und Doppelstücke für die Sammlung zur Verfügung stellten.

III. Nachtrag und Berichtigungen zu „Dampf-“, „El-“, „Diesel-“, und „Kleinloks“ [Punkte 1. – 11.]

DV-Nummer	Tfz-Baureihe	Herausgeber	Ausgabeort	Jahr	S./ Anl/ Anh
930 24 / K	10 – 2'C1' h3	DB / BZA	Minden	195x	Kurzb w (in englischer Sprache !)
X ?	17.2 – 2'C h3	? / EZA	Berlin	1917	8 / 2 w
930 20 (!)	41 – 1'D1' h2	DR / EZA	Minden	1951	Kurzb w
x ?	56.2o – 1'D h2	DRG / RZA	Berlin	1930	Für 56 2130 u. 56 2801
x ?	58.1o – 1'E h3	DRG / RZA	Berlin	1930	Für 58 1416 u. 58 1894

Kohlenstaubfeuerung Bauart A.E.G.; gemeinsame Beschreibung und Anleitung

930 25/1	66 – 1'C2' h2	DB / BZA	Minden	?	Kurzb w (in englischer Sprache !)
930 96 A Stmbl	110, 112, 140, 139	DB/ BZA	München	1964	8 / - g, v •
129/7 23	110, 112, 139, 140, 141	BSA/F-u Vc	Karlsruhe	1975	III/I/11 Am, grün

DV-Nummer	Tfz-Baureihe	Herausgeber	Ausgabeort	Jahr	S./ Anl/ Anh
129/7 23	110, 112, 139, 140, 141 In Teil III 129/7 24 „Steuerwagen 740.2 (BDnrzf), 1977	BSA/F-u Vc	Karlsruhe	1976	III/II/11+11 Am, grün g
129/7 22	111 – Bo'Bo' w4e	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1983	79 /12 /II Am, grün
129/7 22	111 – Bo'Bo' w4e	BSA/F- u Vc	Karlsruhe	1983	100/II(13)II Am, grün g
930 51	E 44.o – Bo'Bo' w4t	DRG / RZA	München	1935	44 / 13 A 5 t •
930 51	E 44.o – Bo'Bo' w4t o W	DRG / RZA	München	1943	52 / 16 A 5 t •
930 51	E 44.o – Bo'Bo' w4t o W	DRo / Rbd	Halle	1956	48 / 20 A 5 t •
X ?	E 44 2001. Eilgüterzuglok Bo' Bo'	Fa / Bergmann		?	19 / 12 (?) A4 t
x ?Kurbz^	E 50 – Co'Co' w6t(e)	DB / BZA	München	?	5 / ? A 4 t •
X ? 2. Ausg Vorl	E 50 – Co'Co' w6t(e)	DB / BZA	München	1958	67/VI/48 g •
X ?	150 – Auw f d Durchsicht	DB / ZW	Mainz	1982	59 / - A 5 grau •
129/7 28	150 – Co'Co' w6e	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1985	79 /12/II Am, grün g
129/6 04	151 – Co'Co' w6e	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1973	89 /10/I Am, grün
129/6 04	151 – Co'Co' w6e	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1974	87 /10/II Am, grün g
129/7 45	151 – Co'Co' w6e	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1978	82 /11/II Am, grün g
X ?	(E 52 – 2'BB2' w4u) und (E 91 – C'C' w4k)	DRG / Gv Bay	München	1926	t 54/10 A 5 •
X ?	(E 52 – 2'BB2' w4u) und (E 91 – C'C' w4k)	DRG / Gv Bay	München	1928	t 54/10 A 5 •
(930 61)	E 52 – 2'BB2' w4u und E 91 – C'C' w4k	DR / RZA	München / Wien	1942	v 48/11 A 5 • Q / 0936

DV-Nummer	Tfz-Baureihe	Herausgeber	Ausgabeort	Jahr	S./ Anl/ Anh
930 61	152 – 2'BB2' 191 – C'C'	DB/BZA	München	1968	45 / 12 A 5 t •
X ?	E 63 – C w1u	Firma / AEG	Berlin	1936	43 / 15 A 4 t •
930 62	E 75 – 1'BB1' w2u	DRG / Gv Bay	München	1929	44 / 8 A 5 t •
X ?	E 77 – (1'B)(B1') w2u	DRG / Gv Bay	München	1927	43 / 8 A 5 t •
X ?	(E 91 81 – 94) C'C' w4u Lieferung 1924	Firma / AEG	Berlin	?	46 / 7 A 4 t •
El Nr 31	E 91 95 – 106 C'C' w4u	DRG / RBD	Breslau	1931	62 / 8 A 5 t •
930 54	E 93 – Co'Co' w6t	DR / RZA	München	1941	60 / 14 A 5 t •
x ?	E 94 – Co'Co' w6t	DR / RZA	München	?	4 / - A 4 •
930 5 Vorl Kurbz	E 94 – Co'Co' w6t	R / RZA	München	1940	18 / 7 A 5 t •
930 55 / II^ (179^285)	E 94 – Co'Co' w6t	DB / BZA	München	1969	24 / 44 (El Ausr) •
930 029	E 95 01 - 06 – 1'Co + Co1' w6t	DR / ?	?	1929	56 / - A 5 •
X ? Kurbz	BR 181 – Bo'Bo' m4gk	DB / BZA	München	?	7 / ? A 4 •
X ?	E 244.01 – Bo'Bo' w4t Stromrichterlok	Firma / (AEG	Berlin	1940	71 / 21 A 4 t •
X ?	E 244.11 – Bo'Bo' w4t Gleichrichterlok	RZA / BBC	München	?	61 / 23 A 4 t •
X ?	E 244.21 – Bo'Bo' w8t	RZA / SSW	München	1935	49 / 16 A 4 t •
X ?	E 244.31 – Bo'Bo' w8t	Firma / Krupp	?	1936	38 / 19 A 4 t •

DV-Nummer	Tfz-Baureihe	Herausgeber	Ausgabeort	Jahr	S./ Anl/ Anh
X ?	E 251 – Co'Co' w6t (Rübelandlok 50 Hz. 25 kV)	Firma / VEB	LEW	1965	54 / ?? A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 01 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	6 / ? A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 01 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	8 / 6 A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 11 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	6 / ? A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 11 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	8 / 6 A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 21 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	6 / ? A 4 t •
X ? Kurzb	E 320 21 - Bo'Bo' m4t	DB / BZA	München	?	8 / 6 A 4 t •
X ? Kurzb	E 410 001-003 Bo'Bo' gw4gk Baureihe 184	DB / BZA	München?	6 / ?	A 4 t •
X ? Kurzb	E 410 011-012 Bo'Bo' gw4gk Loks 184 111-112	DB / BZA	München	?	6 / ? A 4 t •
930 300	B u B V 15.2o B dh	DRo / VEM	Dresden	1963	35 / div A 4 g •
930 300/1	B u B V 15 B dh	DRo / VEM	Dresden	196?	? / ? A 4
930 300/2	B u B V 15 B dh	DRo / VEM	Dresden	1963	16 / div A 4 g •
987 422	(V 20 / V 22) B dh	DR / RZA	München	1948	213 E'teilliste w
987 410	(V 36) – C dh	DR / RZA	München	1949	175 E'teilliste w
ex 975 47					
987 134	V 60-Serie – C dh (101-375)	DB / BZA	München	1956	?
987 325	V 60 – C dh	DB / BZA	München	1957	36 / 19
987 325	V 60 – C dh	DB / BZA	München	1961	51 / 19

DV-Nummer	Tfz-Baureihe	Herausgeber	Ausgabeort	Jahr	S./ Anl/ Anh
987 325	BR 260/261 C dh	DB / BZA	München	1971	24 / 22
987 315	V 80 001 – 01 B'B' dh	DB / BZA	München	1953	49 / 33 w
987 309	BR 211, 212 und 213 – <u>B'B'</u> dh	DB / BD	München	1967	42 / 42
987 309	BR 211, 212 und 213 – <u>B'B'</u> dh	DB / BZA	München	1968	42 / 32
987 309	BR 211, 212 und 213 – <u>B'B'</u> dh	DB / BZA	München	1970	42 / 32
987 leer	BR 215 – <u>B'B'</u> dh	DB / ? ?		1969	36 / 36 w
987 303	Vorl B u B für die Speicherkleinlokomotiven Ks 4992 und 4993 DB / BZA München			1957	? / - A 4 b •
987 319 ^	Einheits-Kleinlok Lg I, II u III – dh DB / BZA	München	1960	?	27 / 20A 4 g •
987 19	Einheits-Kleinlok Lg II – dh DB / BZA	München	1971	20 / 10 g •	
987/319 III	Kleinlokomotive Köf III – dh DB / BZA	München	1971	12 / 11 v •	
129/789	BR Köf – B dh	BSA / F- u Vc	Karlsruhe	1977	79 / 12 / II Am, grün
	Baureihen 322 - 324 und 332 / 333				

Legende:

^	(Dach) Nummernreihe mit Lücken (statt Bindestrich [bis]) •
•	(Punkt) gegenüber dem Abdruck in „Bahn & Modell“, Nr. 9 und Nr. 10 neu aufgenommen oder kleine Änderungen, Berichtigungen oder Verbesserungen durchgeführt! •
Abl	Arbeitsblätter (Nur für Unterrichtszwecke) •
AEG	Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin
Am	Arbeitsmappen (DIN A 4-Format) •
Anh	Anhang
Anh oder (Anh)	Auszug aus Anhang
Ausz f Lp	Auszug für Lokpersonal
Auw	Arbeitsunterweisung •
b	Sammlungsbezeichnung (G Lf - siehe auch „g“, „s“, „t“, „v“, „w“) •

Ba oder BA	Bauart •
Bautzen	Waggonfabrik Bautzen, Bautzen
BD Nür	Bundesbahndirektion Nürnberg
BedA	Bedienungsanleitung
BR	(Triebfahrzeug)Baureihe
BSA	Bundesbahn-Sozialamt •
B u B	Beschreibung und Betriebsanweisung •
B u U	Bedienungs- und Unterhaltungsanweisung •
BZA	Bundesbahn-Zentralamt, Minden oder München
DB	Deutsche Bundesbahn
Dessau	Dessauer Waggonfabrik, Dessau •
DR	Deutsche Reichsbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
DRo	Deutsche Reichsbahn (Ost) •
Düwag	Düsseldorfer Wagenbau-Gesellschaft, Düsseldorf •
El Ausr	Elektrische Ausrüstung •
EZA	Eisenbahn-Zentralamt, Göttingen oder Minden •
Fa	Firma •
Fld	Fahrzeug – Lokomotive – Dampf (Ordnungskriterium für Zeichnungen)
F.K.	Fried. Krupp, Essen
Fuchs	Waggonbau Fuchs, Heidelberg
F- u Vc	Forschungs- und Versuchscenter für das betriebliche Bildungswesen • (Die Schulungsunterlagen dieser Institution werden in grünen Ordern aufbewahrt !)
g	Sammlungsbezeichnung (DGEG - siehe auch „b“, „s“, „t“, „v“, „w“)
(geh Kurzb)	Geheftete Kurzbeschreibung
Gv Bay	Gruppenverwaltung Bayern
Ha Zf	Hauptabteilung Zugförderung (DRo) •
Henschel	Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Kassel
Hochspannungsst	Hochspannungssteuerung
HVM	Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichs- bahn •
HVR	Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Berlin •
K oder Kurzb	„Kurzbeschreibung“ – meistens vier DIN-A-4-Seiten mit stark gekürzter Beschreibung und einer Skizze oder Zeichnung •
KEZA	Königliches Eisenbahn-Zentralamt, Berlin
Lokpers	Lokpersonal •
LHB	Linke-Hoffmann-Busch, Breslau
LHW	Linke-Hoffmann Werke, Salzgitter •
MAN	Maschinenfabrik Augsburg / Nürnberg, Nürnberg
Mitteldr	Mitteldruck (25 kg/cm ² gegenüber 14 bis 16 kg/cm ²)
(Notbeschr)	Notbeschreibung (oder Behelfsausgabe) – wurden nach dem Krieg von unterschiedlichen Stellen in einfachster Form heraus- gegeben

Ord n	(Loseblatt-)Ordner •
o W	ohne Widerstandsbremse (bei Elloks – Tfz-Art 1) •
RZA	Reichsbahn-Zentralamt, Berlin
s	Sammlungsbezeichnung (Sts - siehe auch „b“, „g“, „t“, „v“ und „w“)
Seiten / Anl / Anh	Letzte Spalte der Tabellen Es wird die Zahl der <u>Textseiten</u> angegeben, sowie die Zahl der <u>Anlagen</u> (Blätter) und – so vorhanden – die der <u>Anhänge</u> (3. Zahl oder ähnlich(!))
Stmbl	Störungsmerkblatt (DB) •
Stsp	Störungssuchplan oder –pläne (DRo) •
t	Sammlungsbezeichnung (Tre - siehe auch „b“, „g“, „s“, „v“, „w“)
Talbot	Waggonbau Talbot, Aachen
Th	Teilheft •
TT	Triebfahrzeug / Technik •
Turb	Dampflokomotive mit Turbinenantrieb •
Uerd	Uerdinger Waggonfabrik, Uerdingen bei Krefeld •
v	Sammlungsbezeichnung (SvK - siehe auch „b“, „g“, „s“, „t“, „w“)
VAM	Verkehrsausstellung, München, 1953 (Ausgabeeanlaß der Kurzbeschr)
VEM	Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft,
Halle / VES-M	
(Vorl) oder Vorl B	Vorläufige Beschreibung (bei elektrischen Lokomotiven) •
VWW	Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken, K-Deutz & Mz- Mombach •
VLRR	Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig •
w	Sammlungsbezeichnung (Wel - siehe auch „b“, „g“, „s“, „t“, „v“)
Wegmann	Wegmann, Kassel
Werdau	Sächsische Waggonfabrik, Werdau •
Westh-A	Westinghouse-Antrieb •
Wismar	Waggonfabrik Wismar, Wismar
Wkk	Weltkraftkonferenz, Berlin, 1930 (Ausgabeeanlaß der Kurzbeschreibung)
Wumag	Waggon- und Maschinenbau AG, Görlitz •
„X ?“ oder „x ?“	Keine DV-Nummer vorhanden, Beschreibung oder Kurzbeschrei- bung jedoch in der gleichen Art und Aufmachung wie üblich !
ZfVB	Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen (ex DDR)•

Kursiv gedruckte Beschreibungen lagen bei der Erfassung **nicht** im Original vor !

Die evtl. fehlenden Seiten beinhalten die bereits behandelten oder noch nicht erschiene-
nen Tfz-Arten !

Keine Angst vor Pinsel und Farbe . . . Lackieren und Altern von Modellen

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Wollen wir unsere Modelle vorbildgetreu lackieren, sollten wir unbedingt einen Bezug zum großen Vorbild suchen und uns deshalb die Vorbild-Farbtabelle genau ansehen.

Bereits in frühester Zeit der Eisenbahn gab es Vorschriften über den Anstrich von Eisenbahnfahrzeugen. Dazu waren „Haus-Farbtöne“ als Standards mit Zusammensetzung des jeweiligen Farbtons festgeschrieben. So bestand zum Beispiel die Farbmischung für den Lokomotivkessel aus 3 Teilen Graphit und 5 Teilen schwer brennbarem Mineralöl. Lackfarben sollten 45 % Leinölfirnis enthalten. Für Güterwagen bei verschiedenen deutschen Länderbahnen wurden Ziegelmehl als Farbpigment und Leinölfirnis als Bindemittel für den Anstrich verwendet. In speziellen Farbtabelle sind die genauen Zusammensetzungen der Farben erfasst. Dazu haben wir heute Vergleichstabellen mit den derzeit lieferbaren RAL-Farben. In der Literatur sind auch Gegenüberstellungen zu TGL-Farben, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR eingesetzt wurden, zu finden. Die Festlegung der Farben für Fahrzeuge heißt heute beim großen Vorbild „Farbkonzept“.

Der Fachhandel bietet eine Vielzahl von Farben und Lacken an, die zum Herstellen eines modellmäßigen Anstrichs verwendet werden können. Die bekanntesten Farben und Lacke dabei sind von Humbrol und Revell. Dazu gibt es noch diverse zusätzliche Anstrichstoffe, wie Haftgrund, Füller, Spachtel, Vorlack und Lösungsmittel.

Unsere Anstrichstoffe bestehen aus dem Bindemittel, den Farbpigmenten und

dem Lösungsmittel. Das Bindemittel ist stets der Grundstoff des Lackes. Es umhüllt und bindet die Farbpigmente und ist selbst transparent. Die Eigenschaften des Bindemittels geben der lackierten Fläche die gewünschte (oder auch nicht) Oberflächenwirkung. Diese soll für unsere Modellfahrzeuge in der Regel matt oder seidenmatt erscheinen. Mit dem Lösungsmittel, das für jedes Bindemittel speziell sein sollte, wird die Konsistenz des Lackes oder der Anstrichfarbe eingestellt. Auch sollte stets das vom Hersteller der Farben gelieferte Lösungsmittel zum Verdünnen der Farben verwendet werden. Es kann sonst durchaus passieren, dass sich das Lösungsmittel nicht richtig mit dem Bindemittel verträgt und es zu einem „Lösungsmittelschock“ kommt. Dabei kann die Farbe ungleichmäßig trocknen oder keine homogene Oberfläche bilden.

Sollte es doch einmal vorkommen, dass nicht das vorgesehene Lösungsmittel (Verdünnung) bereit steht, ist es ratsam, eine kleine „Probeverdünnung“ vorzunehmen. Zu diesem Zweck wird ein Schulmalpinsel in die gut umgerührte Farbe getaucht, die auf ein Stück Blech oder Plaste abtropfen soll. Dazu ein Tropfen Verdünnung, den man am Pinsel vorsichtig aus der Flasche laufen lässt und mit der Farbe vermischt. Danach wird die verdünnte Farbe auf einer Fläche ausgestrichen. Nach dem Trocknen können wir die Verträglichkeit Farbe: Verdünnung feststellen. Ähnlich muss auch vorgefahren werden, wenn Farben verschiedener Hersteller gemischt werden sollen, um einen bestimmten Farbton herzustellen.

Für die Art der Verarbeitung der Farbe ist deren Konsistenz besonders einzustellen. Wollen wir unser Modell mit dem Pinsel streichen, muss die Farbe dicker sein als beim Spritzen in der Pistole. Beim Spritzen bestehen auch Unterschiede, ob mit Druckluft aus einem Kompressor oder aus einer Airbrush-Gasflasche gearbeitet werden soll. Bevor die Spritzpistole auf das Modell gehalten wird, machen wir erst eine Probespritzung auf ein Stück Plaste, das eine ähnliche Oberfläche und Farbe wie unser Modell hat.

Besteht unser Modell aus verschiedenen Werkstoffen, wie beispielsweise Plaste und Metall, ist ein Grundanstrich zu empfehlen. Gut geeignet dafür ist ein Farbauftrag mit Aluminiumbronze (Silber). Nachdem dieser hart ausgetrocknet ist, wird der endgültige Farbanstrich aufgespritzt oder auch aufgestrichen. Verwenden wir matte Farben, sind auch beim Streichen mit dem Pinsel keine Absätze oder sonstige Unebenheiten nach dem Trocknen erkennbar. Modelle, die aus Messingblech oder anderen Metallen mittels Lötlut zusammengelötet wurden, müssen vor der Farbgebung gründlich entfettet werden. Ein Geschirrspüler leistet dabei gute Dienste.

Mit **Altern**, oder wie es neudeutsch auch heißt **Weathering**, versetzen oder gestalten wir Fahrzeuge oder Gebäude in einen bestimmten Betriebszustand. Vorbildfotos sind uns dabei eine große Hilfe.

Das Altern selbst kann mit Farben oder auch Farbpuder und anschließender Fixierung vorgenommen werden. Jede Technik hat dabei Vor- und Nachteile. Nicht unbedeutend dabei ist auch, wie die Technik vom Ausführenden beherrscht wird. Auch hier gilt die Devise: Probieren geht über Studieren. Dem Einen gelingt das Altern besser mit Farbpuder, dem Anderen mit der Spritz-

pistole. Eine ganz einfache und schnelle Methode des Alterns von - vorwiegend - Güterwagen soll zuerst beschrieben werden: Mit einem Aquarellpinsel der Größe 10 oder 12 tauchen wir in Revell-Color Farbe Teerschwartz Nr. 8. Am mit Farbe voll gesaugten Pinsel lassen wir nun Verdünnung in einen Plastebecher (Größe wie von Fruchtzwerg o. ä.) laufen und rühren mit dem Pinsel um, bis eine stark verdünnte Farblösung entstanden ist. Der zu alternde Wagen wird auf eine Unterlage gestellt und an den oberen Kanten der Seiten- und Stirnwände mit reichlich dieser Farblösung eingestrichen. Die Farbe läuft auf der Wand nach unten, wobei ein Teil der Verdünnung schon verdunstet. Die Farbe wird dabei immer „dicker“, was zur Folge hat, dass auch der Schmutzauftrag an der Wagenwand immer dichter wird.

Für Dampflokomotiven eignet sich diese Methode bestenfalls für Rahmen und Triebwerk, das heißt, die roten Teile. Dabei kann auch noch etwas braune Farbe untergemischt werden. Für die Darstellung von Wasserrückständen an Ventilen eignet sich weiße Temperafarbe, ggf. mit etwas ocker abgetönt und mit einem Pinsel Nr. 2 vorsichtig aufgetragen.

Oft werden diese Wasserrückstände als Kesselstein bezeichnet. Das ist falsch, denn Kesselstein setzt sich an Rohren und Wänden innerhalb des Dampfkessels ab. Damit das nicht passieren soll, wird dem Speisewasser ein Gemisch aus Soda und Natriumbikarbonat zugesetzt, um das Wasser zu enthärten. Dazu natürlich noch ein Antischaummittel, denn „weiches“ Wasser schäumt sehr schnell und die Lok würde zum Wasserüberreißen neigen. Bei Undichtheiten an Flanschen und Ventilen verdampft das Wasser, und die Zusätze bleiben als Rückstand um die undichten Stellen.

Diesel- und Elloks sowie Triebwagen können nach der gleichen Methode angeschmutzt werden. Radsätze und Drehgestelle sind überwiegend vom Bremsstaub verschmutzt. Mit einer rostbraunen Farbe entsprechender Verdünnung wird dieser Effekt erzielt. Der Fachhandel bietet ganze Farbsätze verschiedener Hersteller an. Weil die Technik aber beherrscht werden möchte, sind Probealterungen zu empfehlen. In der Bastelkiste oder auch auf einer Tauschbörse findet sich bestimmt ein alter Lokkessel, an dem erst einmal geübt werden kann.

Ebenfalls handelsüblich sind Farbpuder des Reinershagener Programms, welche mit einem Pinsel aufgetragen und dann in die Oberfläche eingebürstet werden sollen.

Für Wasserrückstände wird der entsprechende Farbpuder mit Puderbeize angerührt und mit einem Pinsel aufgestrichen. Nach dem Trocknen wird mit Pinsel oder Bürste abgebürstet.

Auch für Güterwagen ist die Puderemethode geeignet. Das Puderfarbset, wie es teilweise in der einschlägigen Literatur angeboten wurde, ist nicht mehr lieferbar, nur einzelne Puderfarben (Pulverfarben).

Mit Puder gealterte Fahrzeuge können relativ leicht wieder abgewaschen werden.

Für Gebäude aus Plastbausätzen empfiehlt sich eine Vorbehandlung der Teile bereits vor dem Zusammenbau. Dies kann durch natürlich wirkende Mattlack-Mischungen (Humbrol, Revell) erreicht werden. Bereits montierte Gebäude können mit nichtdeckenden Farbmischungen des Alterungssets in der Spritzpistole „patiniert“ werden.

Auch hier können wir vorerst an handelsüblichen Mauerplatten üben, bevor ein fertiges Gebäude bearbeitet werden soll.

Vor dem Altern von Gebäuden müssen wir genau überlegen, in welche Himmelsrichtung die einzelnen Seiten des Gebäudes auf unserer Anlage zeigen werden. Auf der Südseite bleicht das Sonnenlicht die Farben stärker aus, während auf der Nordseite alles viel grauer erscheint, weil das Sonnenlicht fehlt.

Die Wetterseite ist vom Westen (Südwest bis Nordwest), auf der viel Regen an der Hauswand herunter läuft und seine dunklen Spuren hinterlässt.

In den Morgenstunden hat die Ostseite Sonne, und im Winter kommt die Kälte aus dieser Richtung. Die Farben erscheinen hier klarer, doch infolge der Kälte können Risse im Putz entstehen oder auch ganze Flecken abplatzen.

Dächer altern wir entsprechend der Himmelsrichtung. Durch Regen sind sie oft stärker verschmutzt und vermoost. Entsprechende Farben werden dazu aufgetragen, und, wenn sie schon fast trocken sind, mit einem trockenen Tuch abgewischt, so dass die Farbe nur noch in den Fugen verbleibt.

Für Gebäude aus Kartonwerkstoffen eignet sich Holzkohle (Zeichenkohle), die zu Pulver verrieben und mit einem Kurzhaarpinsel auf die Wände aufgetragen wird. Anschließend sollte aber ein Überzug mit Fixativ aufgesprüht werden.

Wie gehen wir nun beim „Bearbeiten“ eines Lokmodells vor?

Als Erstes sollten wir uns die Radsätze ansehen. Die meisten Hersteller spritzen einen metallischen Radreifen mit Polystyrol aus, das bereits die rote Farbe aufweist. Der Radreifen bleibt dabei blank. Andere Hersteller wiederum brünieren die Radreifen, so dass diese schwarz bleiben. Beide Varianten entsprechen nicht dem Vorbild. Mit entsprechender roter Revell-Farbe sollte dieser Umstand korrigiert werden.

Danach nehmen wir Revell-Farbe Nr. 83 (rostbraun), mit welcher Treib- und Kuppelstangen sowie Steuerungsteile, die nicht rot ausgelegt sind, überstrichen werden. In verdünnter Form können mit dieser Farbe auch der Rahmen und das Bremsgestänge überstrichen werden. Ganz stark verdünnt können Kessel und Führerhaus sowie der Tender überstrichen werden. Achten wir aber darauf, dass keine Farbstreifen sichtbar werden. Den Rahmen des Tenders behandeln wir wie den Lokrahmen. Nach dem Trocknen tupfen wir mit mattschwarz an einem ausgedünnten Pinsel die beweglichen Stellen an, wo beim Vorbild Ölschmiere austritt (Kolben am Bremszylinder, Bolzen an den Bremshängeisen und Bremssohlen etc.).

Für die Darstellung von Wasserrückständen tönen wir weiße Abtön- oder Tempera-Farbe mit etwas ocker leicht ab, um diese dann mit einem Pinsel Nr. 1 an die entsprechenden Stellen des Lokkessels vorsichtig aufzutragen. Dabei ist es günstig, die noch feuchte Farbe mit dem Finger zu verwischen. Gedacht ist hier an die Flansche der Kesselventile, der Waschlukken, der Anstellventile für Hilfsmaschinen, Kolbenliderungen und

Schieberstopfbuchsen wie auch die Stopfbuchsen von Luft- und Speisepumpe. Und wenn eine Lok im Heimat-Bw nicht geputzt wird, können auch helle Färbungen unter dem Wassereinlauf an der Tenderwand sichtbar werden. Zur Abwechslung empfiehlt sich das Nachkleben von Kohle auf dem Tender.

Betrachten wir Personenwagen, so erhielten diese in den siebziger und achtziger Jahren aus Sparsamkeitsgründen in den Ausbesserungswerken entsprechend der Schadgruppe auch nur Teilausbesserungen im Anstrich. So waren dann zum Beispiel auf den Wagendächern exakt abgegrenzt neue Lackanstriche, die sich vom übrigen Anstrich deutlich abhoben. Gleiches trifft für die Seitenwände an Personen- wie auch Güterwagen zu.

Bei Kesselwagen, die vorwiegend für den Transport von Schweröl (Heizöl, Erdöl) eingesetzt werden, ist der Kessel durch herunter gelaufenes Transportgut gezeichnet. Für all diese Darstellungen eignen sich Revell-Farben.

In Farbfotos sind einige Beispiele auf der 4. Umschlagseite abgebildet.

Viel Spaß beim Ausprobieren!

Zum Thema Ausstellungen...

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Oft hört man von Veranstaltern, dass es doch kein Problem sein könne, eine Modellbahnanlage an einem beliebigen Ort aufzustellen; zum Bedienen der Schalter könne man doch andere Personen einweisen.

Eine Modellbahnanlage ist nun aber kein Mietauto!

Wer diese Meinung vertritt, weiß nicht, wie viel Mühe es macht und wie viele Stunden Freizeit aufgewendet werden

müssen, um eine gut gestaltete Modellbahnanlage zu konzipieren und zu bauen. Dabei hat jede Anlage ihre Eigenheiten.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, auch wenn es noch so gut gemeint ist, die Probleme stellen sich oft erst nach der Ausstellung heraus.

Unsere H0-Anlage „Klingenberg-Colmnitz“ wurde mehrmals von befreundeten

deten Gruppen in der Leipziger Modellbahnausstellung vorgeführt. Eine Anlage muss man kennen, und das kann man nur, wenn von Beginn an beim Bau der Anlage mitgearbeitet wurde und wird. In unseren Fällen hatten wir nach den Ausstellungen mehrere Wochen zu tun, um unsere Anlage wieder „auf Vordermann zu bringen“.

Für eine Präsentation oder für eine Ausstellung sind deshalb entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, ohne die es einfach nicht geht. Bedacht werden muss auch, dass viele Anlagen stationär aufgebaut sind und für Ausstellungen an anderen Orten ohnehin ausfallen.

Betrachten wir den Transport einer Anlage: Es kann keiner Gruppe übel genommen werden, wenn die Mitglieder beim Transport dabei sein oder sie selbst transportieren wollen. Transporteure ziehen oft Handschuhe an, um Verletzungen an den Händen vorzubeugen. An welchen Stellen aber ein Anlagenteil angefasst werden kann, ist den Transporteuren unbekannt und interes-

siert sie auch nicht. Hauptsache für sie, es geht alles sehr schnell. Stellen wir uns nur vor, unbeabsichtigt fasst ein solcher grober Handschuh in eine Figurengruppe! Nicht auszudenken, aber real möglich.

Auch beim Betrieb der Anlage kann es zu Störungen kommen. Wie schnell ist dann durch einen unsachgemäßen oder falschen Handgriff ein noch größerer Schaden verursacht.

Unsere Freizeitgruppen sind bemüht, ihre Anlagen so oft wie möglich zu präsentieren und vorzuführen. Bedenken wir aber auch, dass alle Vorbereitungen und Absprachen rechtzeitig zu treffen sind. Trotz Vereinbarung zwischen DB AG und BSW gibt es kaum Freistellungen für die Vorführung einer Modellbahnanlage. Und Urlaub oder Absetztage wollen langfristig beantragt und geplant werden, meint hierzu Wolfgang Bahnert, der Stellvertreter des Hauptbeauftragten für Modelleisenbahn.

Was ist denn der älteste Bahnhof in Deutschland - Nürnberg, Potsdam, Niederau oder Vienenburg?

fragte uns Leser Fritz Homburg aus München.

Helmut Schmidt, Korbach, und Wolfgang Bahnert, Leipzig, waren auf „Spurensuche“ und antworten:

Auf der Fahrt von Halle nach Goslar über Halberstadt (Kursbuchstrecke 330) oder von Braunschweig nach Bad Harzburg (Kursbuchstrecke 353) führt die Strecke über den Eisenbahnknoten Vienenburg. Beim Anblick des restaurierten Empfangsgebäudes fällt dem Eisenbahnfreund die Aufschrift „Ältester Bahnhof Deutschlands“ ins Auge. Im Bahnhofsbereich präsentieren sich außerdem eine Dampflok Baureihe 52, ein

Schienenbus, historische Güterwagen, Radsätze und eine Signalsammlung.

Ist Vienenburg wirklich der älteste Bahnhof Deutschlands oder gibt es Bahnhöfe, die ebenso alt oder älter sind?

Eine geschichtliche Betrachtung alter Bahnhöfe der ersten deutschen Eisenbahnstrecken ergibt:

1. „Ludwigsbahnhof“ in Nürnberg, errichtet 1835 an der „Ludwigsbahn Nürnberg - Fürth,

2. Bahnhof Potsdam, errichtet 1839 an der „Berlin-Potsdamer Eisenbahn“,

3. Bahnhof Vienenburg, errichtet 1840 an der „Braunschweigischen Eisenbahn“,

4. Bahnhof Niederau, errichtet 1842 an der „Leipzig-Dresdner Eisenbahn“.

Nach dieser Zeittafel standen die ältesten Bahnhöfe in Nürnberg und in Potsdam. Danach folgten Vienenburg und Niederau.

Die ersten Bahnhöfe in Nürnberg und Potsdam verloren durch die stürmische Entwicklung des Eisenbahnbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Funktion. Die erste Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth - eröffnet am 07. Dezember 1835 - stellte den Betrieb am 31. Oktober 1922 wegen der nur lokalen Bedeutung ein.

Die am 22. September 1838 eröffnete „Berlin-Potsdamer Eisenbahn“ wurde bereits am 11. Dezember 1844 von der „Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ aufgekauft und mit dieser zur „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ vereinigt.

Am 08. November 1840 wurde die Teilstrecke Vienenburg - Harzburg der „Herzoglich-Braunschweigischen Staatseisenbahn“ zusammen mit dem Bahnhof in Vienenburg eröffnet. Es folgten am 31. Oktober 1841 die Inbetriebnahme der durchgehenden Verbindung von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Vienenburg, die 1866 eröffnete Strecke Vienenburg - Goslar und am 01. März 1869 die Strecke Halberstadt - Wasserleben - Vienenburg.

Die Stadt am Harz war zu einem Eisenbahnknoten mit einem bedeutenden Rangierbahnhof geworden.

Nach dem zweiten Weltkrieg lag Vienenburg im Zonengrenzgebiet zwischen britischer und sowjetischer Besatzungszone. Zu dem vorgesehenen Grenzübergang Vienenburg/Schauenburg an der ehemaligen zweigleisigen Haupt-

bahn nach Halberstadt kam es nicht. Der Knoten Vienenburg verlor immer mehr an Bedeutung. Das Empfangsgebäude wurde nicht mehr benötigt und sollte abgerissen werden. Bei der Vorbereitung des 150jährigen Jubiläums der ersten deutschen Staatseisenbahn von Braunschweig über Wolfenbüttel und Vienenburg nach Bad Harzburg am 01. Dezember 1988 erkannte die Stadt Vienenburg den historischen Wert ihres Bahnhofsgebäudes und die Chancen einer touristischen Vermarktung. Rechtzeitig zum Jubiläum ließ sie das Gebäude sorgfältig restaurieren und stellte es der Öffentlichkeit als das **„älteste noch erhaltene Bahnhofsgebäude Deutschlands“** vor. Es steht unter Denkmalschutz; untergebracht sind heute die Stadtbücherei, ein Cafe, das Verkehrsamt der Stadt und ein Eisenbahnmuseum.

Am 07. April 1839 wurde der letzte Bauabschnitt der „Leipzig-Dresdner Eisenbahn“ von Riesa nach Oberau fertiggestellt und damit die Gesamtstrecke Leipzig - Dresden (KBS 500) eröffnet. Für die Station Oberau hatte eine ortsansässige Rittergutsbesitzerin bereits 1838 ein Bahnhofsgebäude errichtet, gleichzeitig aber schon Grundstücke für einen Bahnhof im nahen Niederau erworben. Die Stadt Meißen bemühte sich, einen günstigen Anschluss an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zu erhalten. Eine Zubringerstraße nach Niederau ergab eine kürzere und bequemere Verbindung als zum Bahnhof Oberau am Eingang des Tunnels hoch über dem Einschnitt. Eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen wäre dort kaum möglich gewesen. Bereits während der Planung des Bahnhofs Niederau kaufte die Rittergutsbesitzerin Freifrau von Werthern Flurstücke und erwarb die Schankgenehmigung, um neben dem Bahnhof einen Gasthof zu errichten. Neben einer neuen Straße von Meißen wurde 1841/42 in Niederau

der Bahnhof gebaut. Nach halbjähriger Bauzeit wurde das Empfangsgebäude am 1. April 1842 fertig gestellt und am 15. Mai 1842 in Betrieb genommen.

Die nahe Felsenwelt der Sächsischen Schweiz machte in der Dresdener Gegend den „Schweizerhaus-Stil“ für Villen und Ausflugslokale sehr beliebt. So wurde das Empfangsgebäude auch in diesem Baustil errichtet. Das Pfettendach war dabei leichter aufzubauen als ein traditionelles steiles Sparrendach.

Ein Güterschuppen, eine Wasserstation und ein Nebengebäude mit Stallungen für 20 Pferde, eine Remise für vier Wagen sowie eine Kutscher- und Hausknechtstube gehörten zum Bahnhof Niederau.

Der Verkehr zu den Zügen nach Leipzig gestaltete sich sehr rege, während Züge nach Dresden kaum angenommen wurden. Direkte Kutschfahrten von Meißen nach Dresden waren preiswerter als eine Kutschfahrt nach Niederau und dann mit dem Zug nach Dresden.

Mit der Eröffnung der Zweigbahn Coswig – Meißen am 1. Dezember 1860 durch die LDEC wurde nun auch das seit 1852 als Konkurrenz verkehrende Dampfschiff aus dem Feld geschlagen.

Die Kosten für den Bahnhof Niederau betrugen 1842:

Grund und Boden 800 Taler
Stationsgebäude (ohne Zyst.) 4800 Taler

Restaurant 7200 Taler
Ausmalen des Restaurants 200 Taler
Summe: 13000 Taler

Das Empfangsgebäude ist im Wesentlichen in seiner Ursprungsform erhalten geblieben. Das Fachwerk des Restaurationsgebäudes erhielt 1862 eine Holzverschalung, und 1877 wurden in dieses Gebäude Beamtenwohnungen eingebaut. Die Bahnhofsgaststätte wurde dabei in den Betriebsteil verlegt. Seit 1907 sind beide Gebäude durch ein Stellwerk verbunden.

Das Gebäude wurde in den Jahren vor dem 150-jährigen Jubiläum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn restauriert und steht unter Denkmalschutz.

Das Empfangsgebäude wird in den Veröffentlichungen zum 150-jährigen Jubiläum der ersten Ferneisenbahn in Deutschland von Leipzig nach Dresden (1989) als das „**älteste noch in Betrieb befindliche Bahnhofsgebäude Deutschlands**“ bezeichnet.

Von der Deutschen Bahn AG wird es für den Bahnbetrieb seit 2001 nicht mehr genutzt und ist wie viele Bahnhofsgebäude entbehrlich geworden.

Fazit: Vienenburg hat das **älteste noch erhaltene** Bahnhofsgebäude, und Niederau hatte bis vor drei Jahren das **älteste noch in Betrieb befindliche** Bahnhofsgebäude Deutschlands.

Mobilitätseingeschränkten bei Sonderfahrten helfen

Rainer Bernshausen, Hagen

Mein Sohn Matthias Becker leidet leider an der heimtückischen Krankheit Muskelschwund. Am 20. Dezember 2003 stieg ich mit ihm in den Dampfzug zum Weihnachtsmarkt nach Hameln in Wetter/Ruhr zu. Vorausgegangen waren Telefonate mit dem Mobilitätsservice der

Bahn AG in Hameln, auch mit Herrn Pietschmann, dem Sprecher der DB AG in Düsseldorf, damit unterwegs alles klappt. Beide versicherten mir, dass wir in Hameln problemlos aussteigen könnten. Das sagte ich Herrn Grünebaum von den Wittener Eisenbahnfreunden,

der mir zusicherte, dass wir in den hinter dem Gepäckwagen eingestellten Abteilwagen Platz bekämen. In Schwerte angekommen, hieß es, dass ein Umsetzen in den Abteilwagen nicht möglich wäre und unsere Plätze schon besetzt seien. So blieb uns nur möglich, die Fahrt im Packwagen zwischen Bierkästen fortzusetzen. Von den Wittener Eisenbahnfreunden, wo ich Mitglied bin, war keine Hilfe beim Ein- und Aussteigen in Altenbeken und in Hameln zu bekommen, lediglich die Dahlhausener halfen uns, wo sie konnten. Bei der

Rückfahrt das gleiche Problem: Wieder mussten wir auf den Bierkästen im Packwagen Platz nehmen. Wenigstens besuchte der Weihnachtsmann meinen Sohn noch im Packwagen.

Ein schwer krankes Kind wäre froh gewesen, auf der Fahrt einen Fensterplatz zu haben. Die Wittener Eisenbahnfreunde sollten in Zukunft zu ihren Zusagen stehen, wenn Mobilitätseingeschränkte an Sonderfahrten teilnehmen, und sich bei Halten mit Ein- und Ausstieg um ihre behinderten Fahrgäste mehr kümmern.

In der auf den folgenden Seiten abgedruckten Veranstaltungsübersicht werden möglichst alle bei der Schriftleitung bis zum Redaktionsschluss eingegangenen Termine der BSW-Freizeitgruppen Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn (EBE / MEB) 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, auch für die wöchentlichen/ monatlichen Clubabende/ Treffpunkte/ Öffnungszeiten usw.

Region Ost

Geschäftsstelle Berlin

27. März 2004

Hafenrundfahrt der seltenen Art mit Dampflokomotive 52 8177 und Diesellokomotive 119 158 zu den Berliner Häfen Westhafen und Osthafen und nach Königs Wusterhausen

10. April 2004

Fahrt zum Wörlitzer Park und in Europas größtes Tagebaumuseum FERROPOLIS mit Dampflokomotive 52 8177 und Diesellokomotive 119 158

24 April 2004

Mit Dampflokomotive 52 8177 zum Bw-Fest nach Salzwedel

30. April 2004

Mit Diesellokomotive 119 158 zur Walpurgisnacht nach Thale
Mit Dampflokomotive 52 8177 zum Dampflokomotivefest nach Wolsztyn

08. Mai 2004

Mit Diesellokomotive 119 158 zum Hafengeburtstag nach Hamburg

20. Mai 2004

Mit Dampflokomotive 52 8177 auf Überführungsfahrt zum 13. Dampflokomotivefest Dresden (Rückfahrt individuell)

22. Mai 2004

Mit Dampflokomotive 03 1010 und 03 2204 zum 13. Dampflokomotivefest Dresden
Dampfrundfahrt mit 52 8177 und Berliner Traditionszug von Dresden Hbf über Pirna, Neustadt (Sachs), Sebnitz und durch das Elbsandsteingebirge (mit Fotohalten)

23. Mai 2004

Mit Dampflokomotive 03 2204 und 52 8177 über Jüterbog und Falkenberg (Elster) zum 13. Dampflokomotivefest Dresden

29. Mai 2004

Mit Dampflokomotive 52 8177 zum Bahnhofsfest nach Pritzwalk

30. Mai 2004

Mit Dampflokomotive 03 1010 und Diesellokomotive 119 158 zu den Dampftagen auf der „Schiefen Ebene“

05. Juni 2004

Mit Dampflokomotive 52 8177 zur Waldeisenbahn Bad Muskau

26. Juni 2004

Mit Diesellok 119 158 zur „Kieler Woche“

04. Juli 2004

Mit Dampflokom 03 1010 im Nostalgiezug „Brandenburger Tor“ zum 475. Schützenfest nach Hannover

31. Juli 2004

Mit Diesellok 119 158 zu den Störtebeker-Festspielen auf Rügen

07. und 08. August 2004

Mit Diesellok 119 158 und dem Nostalgiezug „Brandenburger Tor“ zur Hanse-Sail nach Rostock

28. August 2004

Mit Diesellok 119 158 und Dampflokom 52 8177 zum 14. Heizhausfest nach Chemnitz-Hilbersdorf

04. September 2004

Mit Dampflokom 03 1010 und Diesellok 119 158 im Nostalgiezug „Brandenburger Tor“ zu den Meininger Dampfloktagen

Mit Dampflokom 52 8177 und dem Traditionszug Berlin zum Brandenburg-Tag nach Eberswalde

25. September 2004

Sonderfahrt zum Dampflokmfest nach Staßfurt
Für alle diese Fahrten ist der Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 331/6006-706/Fax 0331/6006-708

Belzig

Jeden Dienstag Treffpunkt der Eisenbahnfreunde Hoher Fläming ab 16 Uhr auf dem Vereinsgelände am Bahnhof

Berlin

Jeden Montag Treffen der BSW-Freizeitgruppe Modellbahn-Club 93 im BSW-Freizeitzentrum Berkin Markgrafendamm

Cottbus

Jeden Montag Treffpunkt des Lausitzer Modellbahnclubs von 18 bis 22.30 Uhr in Cottbus, Info unter Tel. 0355/471132

Geschäftsstelle Dresden

Alle folgenden Fahrten werden veranstaltet von der BSW-Kultur- und Freizeitgruppe „SEM Chemnitz-Hilbersdorf“:

11. April 2004

Osterhasen-Express zum Ifa-Park Schöneck

17. April 2004

Mondscheinfahrt bei einem Gläschen Wein

18. April 2004

Saison-Eröffnung mit 3. großem Feldbahntreffen

09. Mai 2004

Muttertagsfahrt ins Staatsgut Schloß Wackerbarth

20. Mai 2004

Himmelfahrtstour nach Holzchau

12. Juni 2004

Spreewald-Express

26. bis 29. Juni 2004

14. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf

29. August 2004

14. Heizhausexpress ins Blaue

12. September 2004

Zum Winzerfest nach Freyburg an der Unstrut

02. Oktober 2004

Sonderzug zum Brocken/Harz

23. Oktober 2004

Fahrt zum Freizeitpark Belantis in Leipzig

24. April 2004

BSW-Kultur- und Freizeitgruppe MEC Lichtenstein: Modellbahnausstellung im Bf Lichtenstein (Sachs) zum 40. Clubjubiläum

MEC „Müglitztalbahn“ Heidenau:**25. April 2004**

Teilnahme am Tag der offenen Tore im Straßenbahnmuseum Dresden

20. bis 23. Mai 2004

Teilnahme am 13. Dresdner Dampflokmfest

04. bis 06. Juni 2004

Teilnahme am Stadtfest in Heidenau

05. September 2004

Teilnahme an der Vereinsmesse in Heidenau

Geschäftsstelle Erfurt**20. März 2004**

Nostalgiezug Residenzstadt-Express „Maria Pawlowna“ von Weimar über Erfurt nach Eisenach (und zurück) zum Sommergewinnfest mit Dampflokom Baureihe 65 vom Bw Arnstadt hist. und Traditionszug DB Regio Thüringen

17. April 2004

Nostalgiezug zum Jubiläum „100 Jahre Bahnhofsgelände Eisenach“ von Weimar über Erfurt nach Eisenach (und zurück) mit Dampflokom Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Thüringen

29. und 30. Mai 2004, 05. und 06. Juni 2004

Nostalgiezug „Blumen-Express“ von Eisenach über Erfurt und Sonderhausen nach Nordhausen (und zurück) mit Dampflokom Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Thüringen

12., 13., 19., 20., 26. und 27. Juni 2004, 03. und 04. Juli 2004

Nostalgie-Zug „Blumen-Express“ von Kassel über Eichenberg nach Nordhausen (und zurück) mit Dampflokom Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Thüringen

26. Juni 2004

Nostalgie-Zug „RosenExpress“ von Arnstadt über Erfurt nach Dornburg (Saale) (und zurück) mit Dampflokom Baureihe 65 vom Bw Arnstadt hist.

04. Juli 2004

Nostalgie-Zug „Schneekopf-Express“ von Erfurt über Oberhof nach Meiningen (und zurück) zum traditionellen Gipfeltreffen auf dem Schneekopf mit Dampflokom Baureihe 65 vom Bw Arnstadt hist.

18. und 19. September 2004, 25. und 26. September 2004, 02. und 03. Oktober 2004, 09. und 10. Oktober 2004

Nostalgie-Zug „Elstertal-Express“ von Gera über Adorf nach Cheb (und zurück) mit Dampflokom Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Thüringen

23. Oktober 2004

Nostalgie-Zug „Rotkäppchen-Express“ von Eisenach über Erfurt nach Freyburg (Unstrut) mit Dampflokom Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Thüringen

Gotha

Dienstags und samstags 09.30 bis 11.30 Uhr Öffnungszeit des Archiv Eisenbahn – Heimat' Gotha, 99867 Gotha, Kunstmühlengeweg 14 *Ansprechpartner: Erich Oberthür. Tel. 03621/855601*

Eisenach

Mittwochs Clubabend 18 bis 20 Uhr der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnfreunde Eisenach West im Hp Eisenach-West, Kasse/er Straße 20, 99611 Eisenach
Ansprechpartner: Wolfgang Fischer. Am Gebräun 5. 99817 Eisenach, Tel. 03691/612121, Arcor 9821/ 266 Fax 268

Mittwochs 17 bis 19 Uhr und **sonntags** 12 bis 18 Uhr Treffen der BSW-Freizeitgruppe Pflege historischer Fahrzeuge zur Pflege der Dampflokomotiven 41 1144 und 52 8075 und Durchführung von Nostalgiefahrten im Auftrag DB Regio in Kooperation mit der IGE "Werratalbahn Eisenach e.V. im Bw Eisenach, Eichrodter Weg (Ende), 99817 Eisenach
Ansprechpartner: Stefan Lohr, Erich-Honsten-Str. 30, 99817 Eisenach, Tel. 03691/743823. Funktelefon 0170/8138913

Konsultation/Besichtigung nach Vereinbarung bei der BSW-FZG HistBahnErbe (Archiv Eisenbahn) im Empfangsgebäude des Bahnhofs Eisenach, Bahnhofstr. 35, 99817 Eisenach.
Ansprechpartnerin: Rosemarie Werner, Goethestr. 12. 99817 Eisenach, Tel. 03691/77637. Funktelefon 0170/4860683

Geschäftsstelle Halle (Saale)/Leipzig**03./04. April 2004, 12./13. Juni 2004, 25./26. September 2004**

Modell- und Eisenbahnfreunde Bernburg beim Dampflokmfest im Traditions-Bw Staßfurt

07. bis 09. Mai 2004

Eisenfreundeskreis Westsachsen Böhlen/Großsteinberg nimmt teil an Löbauer Maschinenhaus-Tagen in Löbau (öffentliche Draisinenfahrten) jeweils 10 bis 18 Uhr

19. Juni 2004

BSW-Freizeitgruppe im Bw Leipzig Hbf Süd Tag der offenen Tür in ihren Arbeitsräumen

19. bis 22. August 2004

7. Modellbauseminar des Freizeitbereichs in Rohrbach/Thüringen

25. September bis 03. Oktober 2004

Eisenbahnfreundeskreis Westsachsen Böhlen/Großsteinberg zu öffentlichen Draisinenfahrten im Bf Rennsteig anlässlich Bahnhofsfest „90 Jahre Laurabahn“

Leipzig

Mittwochs in der Freizeitgruppe Modelleisenbahn im **Bw Leipzig Hbf Süd** von 13.00 bis 19.00 Uhr Gruppentage zum Basteln

Bernburg

Mittwochs in der Freizeitgruppe **Bernburg** von 15.00 bis 20.00 Uhr Bastelnachmittag

Geschäftsstelle Schwerin**Kargow**

Jeden Sonntag Treffen der "Warener Eisenbahnfreunde" im Heim am Bahnhof Kargow 9 bis 12 Uhr zum Bau von Modulen in H0.

Region Süd**Geschäftsstelle Karlsruhe****Haltingen**

Jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff 10 Uhr im Freizeitraum

Jeden 1. Freitag im Monat Klubtreffen

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen
Info unter Telefon 07628/2428

Offenburg

Freitags Clubabend ab 20 Uhr im Clubhaus des Modell-Eisenbahn-Clubs Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 77, 77582 Offenburg

Bei Bedarf Arbeitstage im Museumsstellwerk 31 im Bahnhof Offenburg

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modell-Eisenbahn-Club Offenburg

Geschäftsstelle Stuttgart**Ulm/Neu-Ulm**

Freitag 19.30 Uhr Modellbahnfreunde Neu-Ulm Clubabend, Hirthstraße 4, Neu-Ulm

Letzter Freitag im Monat: Fahrtag Clubanlage

Ansprechpartner: Gerhard Broschek, Tel. 0731/82236

Geschäftsstelle München**Lindau**

Montags und donnerstags Treffen der Mitglieder 19 Uhr zum Clubabend in Lindau

Ansprechpartner: Modellbahngruppe Lindau

Kempten

Mittwochs 19 Uhr Clubabend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge

Ansprechpartner: MEG Oberallgäu-Kempten

Bellenberg

Freitags 19 Uhr Clubabend im ehemaligen Bahnhof Bellenberg

Ansprechpartner: BSW-Modellbaugruppe Bellenberg

München

1. und 3. Donnerstag im Monat 17 Uhr Clubabend "Gläserner Zug, Arnulfstr. 9/11. 80335 München, 4. Stock, Zimmer 405

Ansprechpartner: Horst Büttner, Tel. 089/5702453

Geschäftsstelle Nürnberg**BSW-Freizeitgruppe V 100 Hof**

Letzter Mittwoch im Monat ab 18.30 Uhr Stammtisch Bahnhofsgaststätte Hof Hbf oder anderer Ort nach Absprache, Sonderveranstaltungen nach Bekanntgabe, *Ansprechpartner: Michael Ziegler, Tel. 09281/65564*

BSW-Freizeitgruppe Historische Fahrzeuge Würzburg

Treffen **jeden Dienstag ab 18.00 Uhr, Samstag ab 13.00 Uhr** im ehemaligen Bw Würzburg Rbf, Wagenwerkstatt, Würzburg-Zell

Ansprechpartner: Friedrich Deeg, Tel. 09162/7592

BSW-Freizeitgruppe E 44 119 Lichtenfels

Treffen jeden Samstag ab 10.00 Uhr im Museumsstandort Lichtenfels, Wöhrdstr. 25, für Arbeitseinsätze und Gruppentreffen

Ansprechpartner: Horst Ambos, Tel. 09562/8622

BSW-Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

Treffen nach Absprache in Bamberg oder Lichtenfels

Ansprechpartner: Norbert Heidrich, Tel. 09543/7562

BSW-Freizeitgruppe V 200 002 Nürnberg

Treffen nach Absprache

Ansprechpartner: Frank Riegler, Tel. 0911/2194718

BSW-Freizeitgruppe Historisches Stellwerk Kronach

Treffen **jeden letzten Mittwoch im Monat** im ehemaligen Wärterstellwerk in Kronach

Ansprechpartner: Bernd Geiger, Tel. 09265/5956

Region West**Geschäftsstelle Frankfurt/Main****27./28. März 2004**

Modellbahnausstellung der BSW-Freizeitgruppe MEC DILL im Clubheim Stellwerksanbau Herborn (am 27. ab 13 Uhr; am 28. ab 10 Uhr) mit amerikanischer Anlage und Ruhr/Sieg-Anlage in Betrieb.
Info: Tel. 02772/42494

Darmstadt

BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe Treff **jeden Donnerstag** ab 15.30 Uhr im Clubraum Bf Darmstadt Süd. *Info: Tel. 06157/3341*

Herborn

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

Korbach

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen **jeden Sonntag 10 bis 12.30 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 Mainz Gbf Gleis 198, geplant: Modellbahnausstellung in den Sommerferien und Modellbahnbörse im Oktober, *Info: Tel. 0611/420568*

Offenbach am Main

BSW-Freizeitgruppe Miniaturbahnclub Stellwerk **jeden Freitag ab 20 Uhr** Besuchertag Nächste Modellbahnausstellung vsl. Spätherbst, *Info: Tel. 069/655702*

Geschäftsstelle Essen**19. bis 21. März 2004**

Große Eisenbahnausstellung der BSW-Freizeitgruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ in der Schützenhalle Paderborn-Marienloh, www.fluegelrad79.de

30./31. Mai 2004

Modellbahntag im MEC Münster
Info: Tel. 0251/778272 und www.mec-muenster.de

Arnsberg

Stammtisch **jeden 1. Dienstag im Monat** in den Vereinsräumen.

Modellbahnarbeit **jeden 2. und 4. Dienstag im Monat** in den Vereinsräumen

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn Arnsberg H. Rüschbaum, Tel. 02932/329 75

Dortmund

Jeden 3. Mittwoch im Monat Vortragsveranstaltung im Hbf Dortmund

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Dortmund Info: W. Risse, Tel. 0201 50 15 87 (priv.)

Duisburg

Gruppentreffen **jeden 1. und 3. Donnerstag** ab 14.30 Uhr im Archiv Duisburg. *Ansprechpartner: BSW-Freizeitgr. Bahnarchiv Duisburg*
Info: E. Bruns. Tel. 021724 47 431 (dstl)

Hagen

Treffen **jeden Montag** ab 16.00 Uhr im Stellwerk Hagen-Vorhalle
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Museum für Stellwerkstechnik.
Info bei H. -W. Feust Tel. 02331/205426 (Priv)

Oberhausen

Samstags Arbeitstreffen im Oberhausener Loksuppen. Interessierte kommen einfach vorbei und helfen mit, oder vorher anrufen unter 0208/8997372. Unser Hausmeister ist meistens ab 9 Uhr vor Ort!
Ansprechpartner: Thomas Noack. Tel. 0 172/2833008, Fax 0208/8997377

Münster

Jeden 1. Samstag im Monat von 14.30 bis 17.30 Uhr Treffen der Jugendgruppe in Clubräumen BSW-Freizeitgruppe MEC Münster

Jeden Mittwoch 19 Uhr Mitgliederabend zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Klönen. Besucher herzlich willkommen bei der BSW-Freizeitgruppe MEC Münster

Witten

BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Witten: **Jeden 1. Mittwoch im Monat** Dia- oder Filmvortrag ab 19 Uhr. **jeden dritten Samstag im Monat** Modellbahn- und Archivarbeit ab 10 Uhr in den Räumen im Wittener Hbf. Bergerstraße 35 (Tel/Fax: 02302/ 1710399 Anrufbeantworter)

Vierteljährlich Eisenbahnfreunde-Frühschoppen im Vereinsheim, Altherrentreffen im Vereinsheim. *Ansprechpartner: Jens Grünbaum (Tel. 0174/ 5618974, W. Stratmann Tel. 0171/9839872*

Geschäftsstelle Köln**Opladen**

Jeden Dienstag ab 17 Uhr Clubabend der Modellbahngruppe im Werk Opladen
Info: Thomas Pawletta Tel. 0173/2708205

Bahn & Modell **Nr. 11/ März 2004**

Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs **Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn**

Herausgeber
 Redaktion

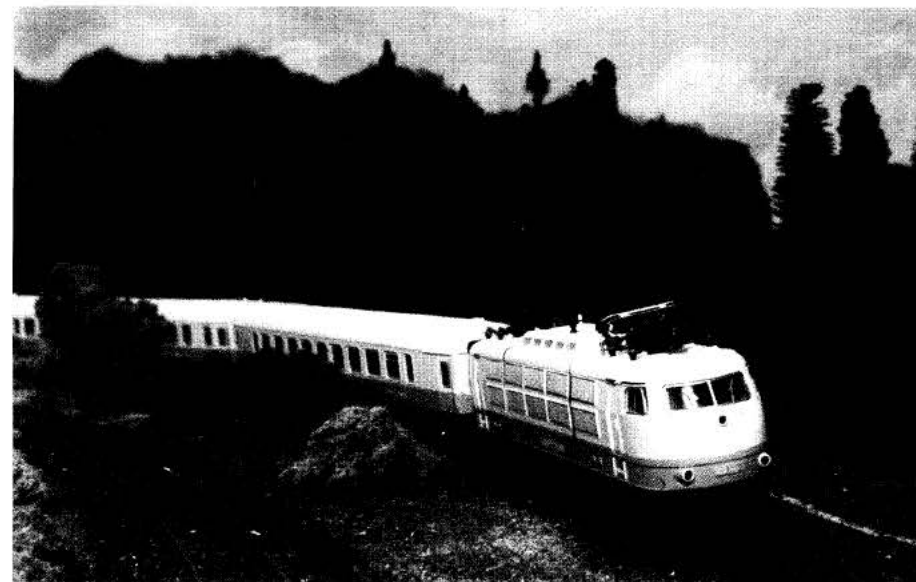
Arbeitsausschuss

Anschrift der
 Redaktion
 Erscheinungsweise
 Redaktionsschluss
 Satz/Layout
 Scannerarbeiten
 Druck

Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
 Hans-Joachim Kirsche (verantwortl.) Tel./Fax: 030/525 24 45
 Immo Hoppe Tel.: 030/ 534 04 08
 Dieter Koschmann, Wolfgang Bahnert,
 Manfred van Kampen, Norbert Heidrich, Helmut Schmidt,
 Bernhard Waterholter, Gert-E. Thalau

Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin
 2 x jährlich
 10. Januar 2004
 BSW-Freizeitgruppe Redaktion Bahn & Modell Berlin
 Günter Jazbec, Berlin
 Robert Reichert Display und Poster, Drucksachen aller Art,
 Möckernstr. 111, D-10963 Berlin

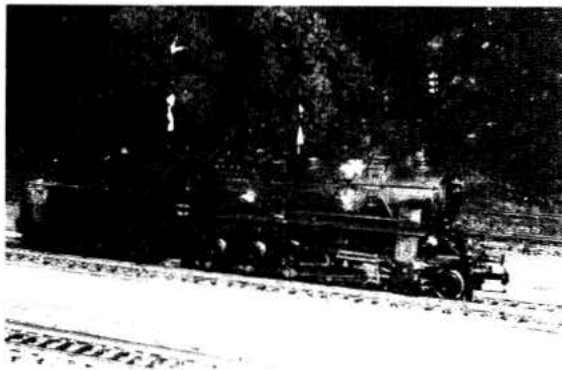
Eine Mitarbeit ist stets willkommen. Alle Beiträge werden ehrenamtlich erstellt. Beiträge werden als Word-Datei auf Diskette oder CD-ROM (mit einem Ausdruck) erbeten. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen wird keine Haftung übernommen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder auszugsweise und ungekürzt veröffentlicht werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Verfassernamen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (Stiftung BSW) oder der Schriftleitung übereinstimmen.
Redaktionsschluss für das Heft 12/ Oktober 2004: 10. August 2004



Lufthansa-Airport-Express mit seiner passend lackierten Zuglok 103 101-2

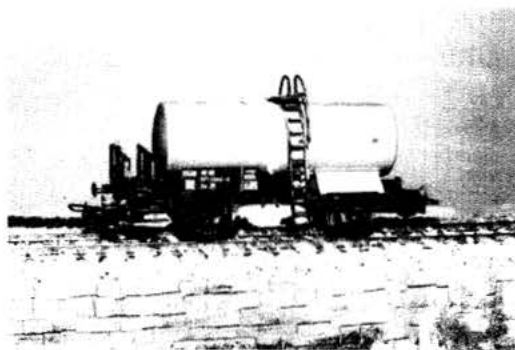
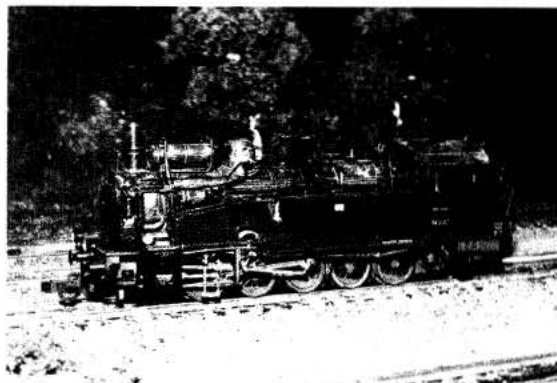


Eine Augenweide: 103 181-4 dröhnt, aus Richtung Hamm kommend, über die Kanalbrücke in Hilstrup.
 Fotos: MEC Münster



Nach der beschriebenen Methode
gealterte Lok der Baureihe 58

Auch die 94 2087 sieht nun nicht mehr neu aus. Hier wurden außerdem Verfeinerungen an den Rohrleitungen vorgenommen und sichtbare Teile der Riggenbach-Gegen-
druck-Bremse angebaut.



Rostansätze und rostiger Bremsstaub
an Teilen von Rahmen und Laufwerk
lassen Güterwagen nicht mehr
neu aussehen.

G-Wagen älterer Bauart haben in der Regel Teerdecken und sollten deshalb einen schwarzen Anstrich auf dem Dach erhalten.

Fotos: Bahnert

