





Ein Sonderzug für die SDAG Wismut im Bahnhof Eibenstock unt. Bf, bestehend aus der Lok 23 1065 und einem Doppelstockgliederzug (DGB 12). Die Lok entstand aus einer Roco 23.0 (Fahrwerk) und der Piko 41 (Kessel); das Tenderoberteil wurde aus 1 mm dickem Messingblech gelötet.

Eingefahrener Zug im Bf Burg (Spreewald). Alle Gebäude und die Wagen sind Eigenbauten. Im Empfangsgebäude "stecken" etwa 80 Stunden !

Fotos: Bahnert



Zum Titelbild: Diorama "Fährhof" der Wittower Fährre auf Rügen in der Nenngröße H0 mit dem Fährschiff "Bergen".

Erbauer und Fotograf zugleich: Wolfgang Bahnert.

Editorial

Wir setzen unsere Arbeit fort 2

Berichte/Meldungen

Jubiläen von Kultur- und Freizeitgruppen 5

Venus d'Arles - höchste Auszeichnung der FISAIC - für den deutschen Landesverband 6

Gedanken zu einem Foto 8

 Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn wirbt im
 "Dünenhotel Alt Rantum" auf Sylt 8

 Technische Kommission der FISAIC
 tagte in Budapest 9

 Im alten Glanz neu entstanden :Die
 Fürstenräume im Hauptbahnhof Schwerin
 (Meckl) 10

 Bei anderen Freizeitbereichen gesehen
 16

Vorgestellt

 Modellanlage S-Bahnhof
 Friedrichshagen 17

 Das Bw Dresden-Altstadt und die BSW-
 Freizeitgruppe IG Bw Dresden-Altstadt 20

 BSW-Freizeitgruppe "Oberhessische
 Eisenbahnfreunde Gießen" stellt sich vor 25

 BSW-Freizeitgruppe "Warener
 Eisenbahnfreunde" 28

Erfahrungsaustausch

Bahnpostwagen 29

Bahnpostwagenmodelle im Club ____30

Spurensuche

 Der Trassenbau Förtha – Gerstungen
 1961/62 32

Die Eisenbahndirektion Essen 34

Reiseziele

Ballermann und Eisenbahn 41

Rezensionen

 Die Geschichte der Feldabahn
 1880 - 1997 43

Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West 44

Eisenbahner-Kochbuch 45

 Die Standardreisezugwagen
 vom Typ Y/B 70 der Deutschen Reichs-
 bahn/Die Wendezüge
 bei den deutschen Bahnen 46

 Arbeitsschutzanordnung -
 Deutsche Reichsbahn – Nr. 351/2
 vom 20. November 1969 -
 Reprint der 1. Auflage 1983 47

Die Kremmener Bahn 48

 Episoden zwischen Diesel
 und Dampf 50

Züge der Berliner S-Bahn.

 Das "Blaue Wunder"
 Die Baureihe ET 170.0 der
 Deutschen Reichsbahn 51

Impressum 52

Veranstaltungen 53

Wir setzen unsere Arbeit fort...

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Nochmals ein Wort zum zurückliegenden Jahr 2004. Die Bilanz des Freizeitbereichs kann sich sehen lassen. Stichworte: 100 Jahre Solidarge-meinschaft (BSW) und zehn Jahre Freizeitbereich. Unsere Gruppen waren vielerorts präsent und vertraten engagiert unser Bahn-Sozialwerk. Dank allen Aktiven!

Die Chronik "10 Jahre Freizeitbereich", unser Beitrag zum Jubiläumsjahr, ist ausdrucksstarkes Spiegelbild und Zeitdokument zugleich. Einige Exemplare sind noch vorrätig.

Tief erschüttert mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass unsere Freunde und Mitstreiter Hans Dieter Piskol (Region Ost, MEC Glauchau), Horst Büttner (Region Süd, ET 491 Gläserner Zug) und Günter Freudenberg (Region Ost, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe Dresden und Mitglied im Arbeitsausschuss) nicht mehr unter uns weilen. Der Freizeitbereich hat überaus liebenswerte Zeitgenossen verloren. Ihr Wirken wird im unmittelbaren Umfeld unserer drei Freunde und im Freizeitbereich nicht vergessen. Es liegt am Erscheinungszyklus von "Bahn & Modell", dass wir Horst Büttner und Günter Freudenberg im Spartenblatt nicht extra würdigen konnten.

Immer wieder werden Fragen gestellt, welche die Zugehörigkeit zum BSW betreffen. Zusammengefasst gibt der § 4, Verfassung für die Stiftung BSW (-VerfBSW-), eindeutig Auskunft: Mitarbeiter des BEV und des DB AG-Konzerns, Mitarbeiter von Unternehmen, bei denen die an der Stiftung beteiligten Einrichtungen Geschäftsanteile halten, Mitarbeiter des EBA, Mitarbeiter der Bahnversicherungsträger, Selbsthilfe-einrichtungen,

Bahngewerkschaften, usw., Rentner und Pensionäre, Hinterbliebene, Ehegatten und Kinder. Es zählen fernerhin auch jene Mitarbeiter (im Sinne der Stiftungsverfassung), die bei den angeführten Stellen beschäftigt waren und in Übereinstimmung mit diesen oder in Folge von Umstrukturierungen, Ausgliederungen und ähnlichen Personalanpassungsmaßnahmen ausschieden und zu anderen Arbeitgebern überwechseln oder ohne Beschäftigung bleiben.

Ganz deutlich formuliert: Eine Öffnung für Dritte ist nicht vorgesehen und würde auch bei den Stiftern und der Stiftungsaufsicht keine Zustimmung erhalten. Nochmals, ehemalige Eisenbahner, wie auch immer, können Spender des BSW bleiben bzw. können aufgenommen werden. Die Zukunft des BSW kann nur lauten: verstärkte Werbung von im Arbeitsprozess stehenden Kolleginnen und Kollegen aus den genannten Körperschaften und Kooperationsbeziehungen.

Mit nachstehenden Einrichtungen hat das BSW bereits Kooperationsverträge abgeschlossen: 4Stars (Verbund der Sozialpartner), BVA, Posterholungswerk, Bundeswehrsozialwerk, Deutsche Steinkohle AG (Bereich ATC TOURISTIK), Eisenbahnfachschulen. Ich bitte dringend alle Bezirksbeauftragten, das sie sich das zum Thema vorhandene Material von der Leitung ihrer Region geben lassen.

Zum Komplex Mietverträge. Hier sind zuallererst die BSW-Regionen gefragt, da es ob der speziellen Verhältnisse der Objekte keine Pauschalrezepte geben kann. Der Hauptbeauftragte steht jederzeit für konkret-sachbezogene Konsultationen zur Verfügung.

Die vom Senat von Berlin initiierte wertvolle Ausstellung "160 Jahre Eisenbahn-Verbindung Berlin - Stettin" hat nun für gut ein Jahr im BSW-Ferienhotel Ahlbeck eine Heimstatt gefunden (siehe auch "Bahn & Modell", Nr. 11/04). Dem Freizeitbereich gelang es, diese Dokumentation der Zeitgeschichte von der Berliner Landesregierung kostenlos zu erhalten. Dankeschön! Das ist Miteinander und Öffentlichkeitsarbeit zugleich.

Wolfgang Bahnert hat erneut ein beeindruckendes Buch geschrieben: "Episoden zwischen Diesel und Dampf". Der ehemalige "Schwarze" weckt gefühlvoll Erinnerungen an einen Eisenbahnbetrieb, den es längst nicht mehr gibt. Das Buch, eines sehr Aktiven im Freizeitbereich, empfehle ich aus tiefer Leidenschaft der Bahngeschichte gegenüber (Rezension auf Seite 50).

"Mein Leben". Horst Kieschke nennt sein Buch auch "Memoiren über die Eisenbahn". Der Vollbluteisenbahner hat die Geschichte der Direktion Cottbus mitgeprägt. Viel Persönliches wird dargestellt, in Bescheidenheit - und immer wieder die Eisenbahn im Mittelpunkt. Cottbus, die Kohleabfuhrdirektion der DR; heute lebt sie nur noch in der Erinnerung. Natürlich ist Horst Kieschke ein Mann des BSW, - toll, unser Freizeitbereich stellt schon etwas dar.

Ob das Dresdner Dampflopfest 2005 stattfindet, so wie im bisherigen Rahmen, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Eines ist sicher: Die BSW-Freizeitgruppe "iG Bw Dresden-Altstadt", um Jörg Baumgärtel, wird die "Dampfsaison" im Freistaat eröffnen - so lautet die Planung. Ob so oder so, auch andere BSW-Freizeitgruppen werden, wie seit Jahren auch, im Mai an der Elbe dabei sein. Die

BSW-Bezirks-beauftragten Dieter Fischer und Hellfried Richter gehören mit zu den Organisatoren.

Der umsichtige Organisator unserer Modellbauseminare im Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, Wolfgang Bahnert, sieht dem "8." in Rohrbach (15. bis 18. Juni) mit Optimismus entgegen. Fast ausgebucht ist bereits heute das Seminar. Und die Themen lauten u.a.: Fahrzeugbau aus Gießharz-teilen (Wagen) und Kulissengestaltung für die Modellbahnanlage.

Der Freizeitbereich hat dem Leiter der Region Ost vorgeschlagen, ab 2006 den traditionellen Kalender der Region nicht nur fortzusetzen, sondern inhaltlich neu zu gestalten. Die praktischen Vorschläge liegen auf dem Tisch, die auch für die anderen Regionen beispielhaft wären. Es bleibt zu hoffen, dass der Ideengeber Wolfgang Bahnert eine konkrete Antwort bekommt. Der Freizeitbereich unterstützt den wohlüberlegten Vorschlag.

In diesem Jahr begehen 16 Freizeitgruppen ein Jubiläum, darunter 50-, 40- und 35-jährige. Auch hier ist eine notwendige Klarstellung erforderlich. Das Alter der jeweiligen Gruppen hat nichts mit der bisherigen "Lebenszeit" des Freizeitbereichs zu tun. Die Gründungsdaten einer jeden Freizeitgruppe im Freizeitbereich haben jeweils einen historischen Hintergrund. Die Nennung aller Gruppen, siehe Seite 5, soll Anregung sein, um sich untereinander zu beglückwünschen und um sich je nach Interessengebiet enger zu verbinden. Der Freizeitbereich lebt vom offenen Miteinander und, das soll niemals vergessen werden, von praktizierter Solidarität. Zum Thema Bestellung von ehrenamtlichen Funktionsträgern für die kommenden Jahre. Der Redaktionsschluss lässt es leider nicht zu, die eventuellen Veränderungen (Bestellung der Bezirksbeauftragten) in jeder Region umfassend kundzutun. Die Leiter der Freizeitgruppen

werden gebeten, sich bei den bisherigen Bezirksbeauftragten zu informieren. Und umgekehrt, die Bezirksbeauftragten sind aufgefordert, ihren Gruppen etwaige Veränderungen mitzuteilen. Jedes Bestellen eines Ehrenamtlichen liegt in der Verantwortung der BSW-Region.

Der Hauptbeauftragte hat im Verlauf des Monats Januar nachstehende Mitstreiter für die Mitarbeit im Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat "Bahn & Modell" berufen (in Abstimmung mit der Zentrale des BSW): Wolfgang Bahnert, Günter Baum, Dieter Fischer, Immo Hoppe (alle Region Ost), Manfred van Kampen (Region West), Hans Joachim Kirsche, Helga Kuhne (beide Region Ost), Helmut Schmidt (Region West), Gert-E. Thalau, Bernhard Waterholter (beide Region Nord); der Hauptbeauftragte wurde vom Vorstand der Stiftung BSW am 09. Dezember 2004 bestellt. Dank und Anerkennung allen im Freizeitbereich wirkenden Ehrenamtlichen. Die Leiter der Freizeitgruppen brauchen unsere volle Unterstützung.

Abschließend sei den Mitgliedern des

Redaktionsbeirats gedankt - die Ausgabe Nummer 12/04 fand rundum Lob und Anerkennung. Viel Arbeit steht 2005 bevor. So ist die Chronik fortzuführen, und an einer historischen Ausarbeitung zum Komplex Bahngeschichte wird gearbeitet. Das Jahr 2005 wird für den Freizeitbereich nicht langweilig werden..., wir haben ja nur noch acht Monate vor uns.

Viel Erfolg und Freude beim Eintauchen in unser aller Spezialgebiet Eisenbahn! Die Ergebnisse der Freizeitarbeit bleiben nicht im Schubfach, wer will kann vom Tun der Mitmacher im Freizeitbereich profitieren. Fazit: Setzen wir unsere Arbeit fort!

Bilddatenbank www.bahnbild.net

Seit einiger Zeit ist eine interessante Bilddatenbank mit ausschließlich Eisenbahnmotiven im Internet unter www.bahnbild.net zu finden. In ihr sind historische und aktuelle Bilder (zur Zeit ca. 700 mit stetigem Zuwachs) enthalten. Es kann nach vorgegebenen Schlagwörtern und nach selbstgewählten Suchbegriffen recherchiert werden. Die Nutzung der Bilder für BSW-Freizeitgruppen ist kostenlos. Die ausgesuchten Motive können per e-mail bestellt werden. Die Besteller erhalten ihre Bilder entweder als e-mail-Anhang oder auf CD-ROM gebrannt als Postsendung zugestellt (hierbei sind die Versandkosten und der Selbstkostenpreis für die CD-ROM vom Besteller zu tragen).



Jubiläen von Kultur- und Freizeitgruppen

		Anlass / Datum
2005	MEC Halberstadt	40 Jahre / ?
	Stendal-Tangermünder Eisenbahnfreunde	35 Jahre / ?
	Modellbahngruppe Mainz MCM 70	35 Jahre / ?
	E 69	20 Jahre / ?
	Museumsgruppe Hmb/Stellw. „GS“	20 Jahre / ?
	Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde	50 Jahre / 1. Oktober
	Modelleisenbahner Bf Bernau bei Berlin	30 Jahre / 1. November
	Redaktion „Bahn & Modell“	5 Jahre / 26. Januar
	VT 18.16	10 Jahre / 3. März
	Dampflok Salzwedel	10 Jahre / ?
	Magdeburger Eisenbahnfreunde	10 Jahre / ?
	MEC Lößnitz	25 Jahre / ?
	Modellbahn Eisenach West	40 Jahre / ?
	MEC Dill Herborn	25 Jahre / 9. Dezember
	IG Bw Dresden-Altstadt	15 Jahre / 25 August
	E 44 137 Rostock	15 Jahre / ?
2006	V 100 Hof	10 Jahre / 24. Juli
	Historisches Stellwerk Kronach	10 Jahre / 6. Mai
	Eisenbahngeschichte Bamberg	25 Jahre / 9. September
	E 63	20 Jahre / ?
	Modellbahngruppe Bw München Hbf	30 Jahre / ?
	Modelleisenbahnclub Lindau	25 Jahre / ?
	Lausitzer Modellbahnclub Cottbus	25 Jahre / 1. Mai
	Zschopauer Modelleisenbahnfreunde	20 Jahre / ?
	Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilb.	15 Jahre / 20. Januar
	Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin	20 Jahre / ?
2007	Eisenbahnfreunde Bitterfeld	20 Jahre / ?
	Erster MEC Dessau	45 Jahre / ?
	MEC Bw Leipzig Hbf Süd	40 Jahre / ?
	V 200 002 Nürnberg	10 Jahre / 1. April
	Historische Fahrzeuge Würzburg	20 Jahre / 1. März
	MEC Oberhausen	35 Jahre / 5. August
	Miniatur-Bahn-Club Stellwerk Offenbach	50 Jahre / 9. Februar
	Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt	40 Jahre / 17. April
	Historische S-Bahn Berlin	15 Jahre / 23. Oktober
	Modellbahngruppe Krefeld	30 Jahre / ? November
	MEC St. Egidien	20 Jahre / 1. Oktober
	MEC Arnsdorf	25 Jahre / 12. Dezember
	AG 52 Riesa	35 Jahre / 1. November
	MEC Max Maria von Weber Dresden	60 Jahre / 20. November
	MEC Elbflorenz	40 Jahre / ?
	Hist. Werkstatt u. Eisenbahntechnik Zwickau	5 Jahre / 16. November
	Museumsbahnhof Großvoigtsberg	5 Jahre / 1. Dezember
	Eisenbahnfreunde Chemnitz	5 Jahre / 14. Dezember

Venus d'Arles - höchste Auszeichnung der FISAIC - für den deutschen Landesverband



Dietmar Petzold, Berlin

Ein würdiger Abschluss der FISAIC-Generalsammlung, die vom 30. September bis 03. Oktober 2004 in Turcianske Teplice (Slowakei) stattfand, war die Verleihung der ‚Venus d'Arles‘.

Der deutsche Landesverband, vertreten durch Dietmar Petzold und Tobias Schwab von der Stiftung BSW, konnte diese aller zwei Jahre für hervorragende Leistungen in der internationalen Kultur- und Freizeitarbeit zu vergebende Auszeichnung nach 1961 und 1982 nun bereits zum dritten Male entgegennehmen.

Als Gründungsmitglied der FISAIC, des internationalen Kultur- und Freizeitverbandes der Eisenbahner, der 2002 sein 50jähriges Bestehen begehen konnte und dem heute 25 Mitglieds-länder (Eisenbahner-Kulturvereinigungen) angehören, hat der deutsche Landesverband von Anbeginn eine aktive Rolle gespielt. Dabei ging es nicht nur um eine Teilnahme oder eigene Ausrichtung von Veranstaltungen, sondern auch um die Darstellung der im FISAIC-Statut verankerten inneren Werte und Zielstellungen, die sich vor allem in der Vertiefung grenzüberschreitender freundschaftlicher kultur-eller Beziehungen, künstlerischer Gemeinsamkeiten und perspektiv-betonter Zusammenarbeit kultur-schaffender Eisenbahner ausdrücken.

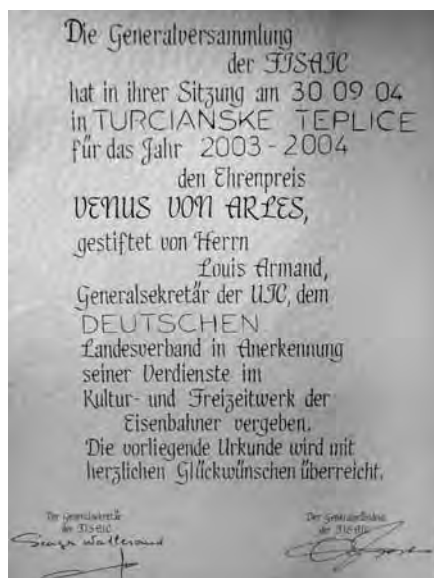
Dokumentarische Zeugnisse belegen Umfang und Vielfalt der in Jahrzehnten erbrachten Leistungen. So gebührt allen Gruppen oder Einzelnen, die jemals im Rahmen der FISAIC schöpferisch tätig waren, auch an dieser Stelle herzlicher Dank.

Die Auszeichnung mit der ‚Venus d'Arles‘ 2004 war auch die Anerkennung dafür, dass besonders seit dem Jahre

2000 kontinuierlich - unter notwendiger Berücksichtigung veränderter gesellschaftlicher Verhältnisse in Mitglieds-ländern, Neustrukturierungen im Eisenbahnwesen, strengerer wirtschaftlicher Maßstäbe oder gewandelter Freizeitinteressen der Jugend - mit Vorschlägen für eine Aktualisierung der FISAIC-Initiativen beigetragen wurde.

Auch musste die Tätigkeit der Technischen Kommissionen mobilisiert werden, um mit überarbeiteten Reglements die Ansprüche der Gegenwart in jedem Fachbereich zur Qualifizierung der Veranstaltungen neu einzubringen.

Das bezog sich vornehmlich auf die Interessensgebiete Chöre, Folklore, Musik, Fotografie, Film, Bildende Kunst und neu dazu Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn. Aber auch die Funkamateure, Esperan-



tisten und Philatelisten unterzogen sich vorwärtsgewandten Veränderungen.

Aus dieser Sicht wurden erstmalig übergreifende Richtlinien gültig, die eine größere Beweglichkeit der FISAIC ermöglichen.

Bei unseren Bemühungen fanden wir vor allem die Unterstützung unserer französischen Freunde sowie weiterer Länder. Die Pflege bilateraler kultureller Beziehungen, besonders zu den Nachbarländern, ist eine zusätzliche, aber selbstverständliche Tradition der kulturschaffenden Eisenbahner.

Als größter Landesverband - ausgehend von Mitglieder- und Gruppenstärke - in der FISAIC fühlen wir uns für deren Fortbestand und progressive Ausstrahlung zutiefst verantwortlich. Sind doch damit viel Zeit, große Mühen und wesentliche materielle Beiträge von Eisenbahnern und deren Angehörigen verbunden. Die Auszeichnung mit der 'Venus d'Arles' im Jahre des 100-jährigen Bestehens unserer Sozialeinrichtung, der heutigen Stiftung Bahn-Sozialwerk, bedeutet gleichzeitig eine internationale Wertschätzung der Verdienste unserer Solidargemeinschaft für die langzeitige Förderung kultureller Betätigungen.

Höhepunkte des Jahres 2004, wo Vertreter unserer Freizeitgruppen an internationalen Veranstaltungen teilnahmen, waren

- der Kongress der Esperantisten in Sopron (Ungarn),
- die Ausstellung mit Kongress der Philatelisten in Lausanne (Schweiz),
- das Chorfestival in Pecz (Ungarn),
- der Kongress der Funkamateure in Varna (Bulgarien),
- die Kunstaussstellung in Oostende (Belgien),



Der Beauftragte für Internationale Angelegenheiten Dietmar Petzold und der Abteilungsleiter für Kultur, Jugend und Freizeit Tobias Schwab übergeben die FISAIC-Auszeichnung an den Vorstandsvorsitzenden der Stiftung BSW Rainer Grab.
Foto: Söhlmann

- der Fotowettbewerb mit Ausstellung in St. Urban (Österreich).

Die deutschen Teilnehmer waren um ein inhaltliches Gelingen dieser Veranstaltungen vorbildlich bemüht, wobei Ehrenpreise oder weitere Anerkennungen erreicht werden konnten. Zum Teil wurde im BSW-Magazin hierüber bereits berichtet.

Auch im Jahre 2005 werden sich unsere Kultur- und Freizeitgruppen neuen Herausforderungen stellen und sowohl national als auch international im Rahmen der FISAIC freundschaftliche und künstlerische Kontakte pflegen oder neu entwickeln.

Gedanken zu einem Foto...

Dieter G. Barnim

Da sitzt er beim Glas Weißwein. Den mag er, Weine aus der Region des Badener Landes. Der alte Lokführer kann lebhaft erzählen. Ein Leben für die Eisenbahn. "Ich bin Lokomotivführer. Diesen Titel lasse ich mir nicht nehmen...". Recht hat er.

Wenn Rudolf Nauerth, in sich versunken, Erinnerungen preis gibt, dann spürt der Zuhörer seine tiefe Liebe zur Eisenbahn. Und immer wieder: "Meine Lokomotiven! Sie alle hatten Seele, hatten Charakter und waren auch launenhaft", sagt er wiederholt. - Vorbei!

Der alte Lokomotivführer weiß um den Fortschritt in der Welt, auch bei der Bahn, die früher ein einheitliches Ganzes war. "Wir im Bahnbetriebswerk Haltingen und die vom Bahnhof waren eine Familie. Dazu gehörten auch die Kollegen aus der Schweiz. Und heute? Na, ja...".

Das BSW-Ferienhotel Bad Ems ist sein bevorzugtes Reiseziel. Zweimal im Jahr reist er über Koblenz nach dort. Mit der Eisenbahn natürlich.

Künftig nur noch bis Koblenz. "Die Deutsche Bahn hat die Lahntal-Strecke an 'Vectus' abgegeben, sagt man an der Lahn. Oder die Ausschreibung verloren... - ist ja auch im Ergebnis egal."

Foto:
Alfred
Söhlmann



"Ich fahre nun fremd und muss an den Blechkasten ran, der Automat heißt", meint er mit etwas Bitterkeit in der Stimme. "Wenn ich das nicht packe, dann bin ich Reisender ohne Fahrausweis. Schrecklich, das alles...".

Nein, einen ICE will er nicht fahren, auch wenn er es könnte. Die Kollegen sind ja nur noch Bediener, ehrlich gesagt. "Die richtigen Lokomotivführer, auf Dampf, Diesel und den elektrischen Baureihen, haben in ihrer Zeit die Eisenbahn mitgestaltet und sich eben als Eisenbahner, eben als Familie, für alles interessiert. So war das halt".

Rudolf wird auch 2005 wieder ins BSW-Ferienhotel nach Bad Ems fahren. Wir wünschen dem lebenswerten alten Lokomotivführer von Herzen alles erdenklich Gute.

Freizeitbereich Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn wirbt im "Dünenhotel Alt Rantum" auf Sylt

Gert-E. Thalau, Lübeck

Der neu bestellte Chef des BSW-Ferienhotels in Rantum auf der schönen Insel Sylt zeigte großes Interesse für unser Anliegen, dauerhafte Werbung für unseren Freizeitbereich in seinem Haus zu installieren.

In freundschaftlicher und kooperativer Atmosphäre wurden wir uns sehr schnell einig. Es wurde uns im Treppenaufgang zum Speisesaal eine Vitrine zur Verfügung gestellt, in der wir unseren Freizeitbereich präsentieren.



Neben einer allgemeinen Darstellung unseres Hobbys wurde eine alte Trockenpresse für den Fahrkartenverkauf ausgestellt. Außerdem stellt ein von der Freizeitgruppe "BSW-Modellbahn Lübeck" gebautes Diorama den VT 628 in der Region Angeln in Schleswig-Holstein dar. In der untersten Ebene der Vitrine zeugen eine Reihe von Ausgaben von "Bahn & Modell" von unseren pu-blizistischen Aktivitäten.

In Ergänzung zu der Ausstellung gibt die Rezeption des Ferienhotels ein von uns erstelltes Infoblatt an interessierte Feriengäste ab.

Wir werden die Kooperation mit dem Direktor des Hauses, Herrn Morgenroth, weiter pflegen und hoffen auf zahlreiche Rückmeldungen seitens der Feriengäste, natürlich für unser Hobby.

Technische Kommission der FISAIC tagte in Budapest

Dieter Koschmann, Präsident der Technischen Kommission (TK) in der FISAIC

Die Technische Kommission "Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn" in der FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) beriet vom 21. bis 22. Januar 2005 in Budapest über die Zusammenarbeit der FISAIC-Mitgliedsländer. Die Kommissionsmitglieder aus Frankreich, Luxemburg, Ungarn und Deutschland waren sich darüber einig, dass das Miteinander effektiv gestaltet werden muss und jeder Landesverband, entsprechend seinen Möglichkeiten, mit Engagement mitarbeiten sollte. Gastgeber und Organisator war der Ungarische Landesverband. Der Präsident des Landesverbandes, Gabor Pál, wünschte, auch namens der MÁV, den Mitgliedern der TK viel Erfolg für die Lösung der künftigen Aufgaben. An der Tagung nahm der neue Generalpräsident der FISAIC, Guy Gieres (Luxemburg), teil.

Der Französische Landesverband (UA-

ICF) veranstaltet am 5. und 6. November 2005 in Amberieu (Region Rhone-Alpes) die 9. Modelleisenbahn-Ausstellung auf Landesebene. Die Veranstaltung wird von den Regionaldirektionen Lyon und Chambéry der SNCF, dem Regionalradio und weiteren Körperschaften unterstützt. Einladungen ergingen an den Ungarischen und den Deutschen Landesverband (Freizeitbereich "Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn").

Im Verlauf der ersten Besprechung 2005 des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats im Freizeitbereich wurden Festlegungen ob der aktiven Beteiligung getroffen. Vorgesehen sind u.a. Modelle (H0) und dazu passende Gebäude. Weitere Vorschläge von Bezirksbeauftragten und Leitern der Freizeitgruppen sind erwünscht.

Im alten Glanz neu entstanden : Die Fürstenräume im Hauptbahnhof Schwerin (Meckl)

Peter Falow, Schwerin (Meckl)

Die Rekonstruktion der Fürstenräume

Aus Anlass der Eröffnung der Jubiläumsfeier des BSW in Schwerin gab der „Generaldirektor der Großherzoglichen Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn“ in Person des Beauftragten der Konzernleitung für Mecklenburg-Vorpommern, Herrn Dipl.-Ing. Horst Gibtnier, vor und in den ehemaligen Fürstenräumen des Bahnhofsgebäude einen Empfang für die Gäste, und selbst der „Großherzog Friedrich Franz IV. nebst Gemahlin“, alle historisch gewandet, geruhten zu erscheinen. Außerdem war in den Fürstenräumen eine Ausstellung über die Geschichte der Fürstenräume in mecklenburgischen Bahnhöfen aufgebaut.

Die Nutzung dieser Räumlichkeiten war möglich, weil der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Schwerin seit längerer Zeit einer Verjüngungskur unterzogen wird. Inzwischen sind die Fassaden rekonstruiert worden, und zurzeit werden die baulichen Einrichtungen den gestiegenen Bedürfnissen der Reisenden angepasst. Die Bahnsteige, deren Zugänge sowie die gesamten Gleisanlagen werden gegenwärtig modernisiert.

Im Rahmen der Rekonstruktion des Empfangsgebäudes wurden auch die ehemaligen Fürstenräume gründlich restauriert. Die ursprüngliche Raum-Ausstattung aus der Zeit des Großherzogtums war noch weitgehend erhalten geblieben. In der fast viermonatigen Bauzeit waren erhebliche konservatorische Arbeiten erforderlich: Unter anderem mussten die aus verschiedenen Holzarten bestehende und mit vielen Schmuckelementen versehene

Decke und der ebenfalls aus Holz gefertigte Fries von den Ablagerungen vergangener Jahrzehnte befreit werden und sich einer Farbbehandlung unterziehen. Diese war auch für die beiden in die Holzdecke integrierten Rosetten mit dem mecklenburgischen und dem preußischen Wappen vonnöten.

Die Türen, aufwändig aus farblich unterschiedlichen Hölzern gearbeitet und mit verschiedenen großen Kassetten versehen, sind farblich entsprechend der Untersuchungsbefunde, kunstvoll in alter Schönheit wieder hergerichtet.

Die nicht mehr vorhandenen Holz-Wandpaneele, die Türaufsätze und der Parkettfußboden mussten ersetzt werden. Unter dem Fußboden wurden Fragmente von Zeitungen aus dem Jahre 1927 gefunden. Ein Beleg dafür, dass zu der Zeit ebenfalls am Fußboden gearbeitet wurde.

Ein neuer, zum übrigen Interieur passender Kronleuchter musste beschafft werden. Neues Mobiliar, Stühle und Tische sind dem Stil der damaligen Zeit nachempfunden, ermöglichen, die Räume für Veranstaltungen zu nutzen.

Das Vestibül, wie der Flur damals genannt wurde, weist wertvolle, noch relativ gut erhaltene, aber schadhafte Stuckarbeiten auf. Der Fußboden besteht aus farbigen Fliesen. Die notwendige Restaurierung des Vestibüls kann erst nach Beschaffung der finanziellen Mittel begonnen werden. Offiziell eröffnet und der Nutzung übergeben wurden die beiden ersten Räume bereits während einer Veranstaltung am 16. Dezember 2003, in Anwesenheit von Herrn Dr. Ebnet, Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern,



Nachgestellte Szene vor dem Fürstenzimmer mit Peter Falow (r.) als Generaldirektor der Friedrich-Franz-Eisenbahn

und des Schweriner Oberbürgermeisters Herrn Norbert Clausen, durch den Bahnhofsmanager Herrn Kasten.

Mit der Restaurierung der Fassade des Schweriner Bahnhofs, der früheren Gaststättenräume, vor allem aber des ehemaligen Fürstentrakts ist damit nicht nur ein architektonisches Schmuckstück der Nachwelt erhalten geblieben, sondern es ist auch einer der reizvollsten mecklenburgischen Bahnhöfe wieder entstanden.

Wie kam es zur Einrichtung dieser Fürstenräume in mecklenburgischen Bahnhöfen?

Ende des 19. Jahrhunderts war im Deutschen Reich die Monarchie die bestimmende Staatsform. Nach dem so genannten „Hamburger Vergleich“ 1701 kam es zur Teilung Mecklenburgs in das Herzogtum Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz. Auf dem Wiener Kongress (1814/15) wurden ihre Fürsten

zu Großherzögen erhoben. Die damals Herrschenden, nicht nur die Mecklenburgs, benutzten für ihre recht häufigen Reisen ihre Hofsalonwagen oder je nach Bedeutung ganze Hofsalonzüge der Eisenbahn.

Für diesen ausgewählten Personenkreis war es aus Standes- und Sicherheitsgründen nicht möglich, sich in gewöhnlichen Wartesälen der Bahnhöfe aufzuhalten.

So wie heute jedes gute Hotel eine VIP-Lounge anbietet, besaßen deshalb bestimmte Bahnhöfe Räume, die allein der fürstlichen Familie und anderen standesgemäßen Personen vorbehalten waren.

Bedarf für diese Fürstenräume gab es überall dort, wo sich Residenzen, größere Schlösser, Jagdgebiete, Umsteige- und Fährbahnhöfe befanden: z. B. die Stationen Hagenow Land, Bützow und Ludwigslust waren Umsteigebahnhöfe auf andere Bahnlinien.

In Gelbensande, Wiligrad (heute Lübstorf) und Ludwigslust befanden sich fürstliche Schlösser, in Doberan stieg man in die Kleinbahn um, um ins Seebad Heiligendamm zu fahren, von Warnemünde aus stieß man mit den Staatsjachten in See oder fuhr mit der Fähre nach Dänemark. Hierher kamen auch oft der Zar oder Angehörige der Zarenfamilie mit Hofsonderzügen, um von hier aus mit dem Schiff weiterzureisen. Im Bahnhof Jasnitz, dicht an einem Spezialjagdgebiet gelegen, empfing man Jagdgäste ganz Europas. Die Fürstenzimmer in Krakow wurden erforderlich, als die damalige niederländische Königin Wilhelmina und der mecklenburgische Prinz Heinrich das Gut Dobbin als Sommerresidenz erwarben. Außerdem gab es solche Gesellschaftsräume in den Bahnhöfen der bedeutendsten Städte Mecklenburgs,

wie im Lloyd-Bahnhof Rostock, in Neubrandenburg und selbstverständlich in Schwerin, dem Sitz der Regierung.

Diese nicht dem gewöhnlichen Publikum zugänglichen Fürstenzimmer dienten den hochgestellten Personen in der Regel als Warte- oder Aufenthaltsräume. Dem hohen gesellschaftlichen Stand der Benutzer entsprechend waren sie meist aufwändig eingerichtet. Platziert waren sie stets an exponierter Stelle in oder neben den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe, um von der Zug- und Straßenseite her leicht erreichbar zu sein. Meist befand sich vor den Fürstenträumen eine Auffahrt für Kutschen. In Durchgangsbahnhöfen lagen die Räume am ersten Bahnsteig, wie auch im Bahnhof Schwerin. Für das Herrengefolge waren noch extra Aufenthaltsräume reserviert.

Im Bereich dieser Bahnhöfe und in den Fürstenträumen fand ein sehr wichtiger Teil des höfischen Lebens, die öffentliche Repräsentation royalistischer Macht, statt. Hier wurden Kaiser und Könige, Zaren, Angehörige ausländischer Regierungen und Mitglieder anderer Fürstenhäuser empfangen und verabschiedet. Hier wurden Paraden abgenommen, Galadiner gegeben, hier durfte das Volk ihnen zjubeln und über den höfischen Glanz staunen.

Der Hof- und Staatsdienst stand bei feierlichen Anlässen am Bahnhof im Zeichen des Zeremoniells in seiner höchsten Ausgestaltung. Das hat der Diplomatensprache zu dem Begriff des „Großen Bahnhofs“ verholfen. Deutlicher konnte nicht zum Ausdruck gebracht werden, dass nichts so prunkvoll, groß und feierlich war, wie der Empfang am Bahnhof. Nach der Weisung der Eisenbahn zur Behandlung Allerhöchster und Höchster Herrschaften (man beachte die Großschreibung und die Reihenfolge) hatten die Repräsentanten der Eisenbahn, danach in Galauniform mit

Zweispitz, Glacee-Handschuhen, Degen und Portepée (Quaste am Degen), zu erscheinen.

Dazu gehörte auch der ausgelegte, festliche rote Teppich auf dem Bahnsteig für die Ehrengäste der Hofsalonzüge. Wehe den armen Lokomotivführer, dem es mit den damaligen unzulänglichen Bremsen nicht gelang, den Salonwagen mit der vorgesehenen Waggontür genau vor dem roten Teppich anzuhalten. Mit der goldenen Uhr, dem obligaten Geschenk des Ehrengastes, wird es wohl für ihn dann „vorbei“ gewesen sein. Zumindest erzählte man sich so etwas unter den alten Dampf-Lokomotivführern.

Der 1. Oktober 1889 war für die Menschen der Residenz- und Landeshauptstadt Schwerin ein besonderer Tag:

Zum einen, die Neubaustrecke Ludwigslust – Holthusen war gerade noch rechtzeitig zum angekündigten Kaiserbesuch fertig geworden. Bis dahin mussten die Reisenden nach Schwerin aus der Richtung Berlin und Magdeburg einen ca. 20 Kilometer langen Umweg über Hagenow Land machen. Es muss wohl mit dem Termin zur offiziellen Inbetriebnahme recht eng gewesen sein, denn erst einen Tag vorher, mittags, brachte ein Sonderzug aus Hagenow das Eisenbahnpersonal mit seiner gesamten Habe zu seinen neuen Betriebsstellen, den Bahnhöfen und Streckenwärterposten entlang der Strecke. In der folgenden Nacht vom 30. September 1889, 12 Uhr, nach damaliger Zeitbezeichnung, fuhr dann der erste planmäßige Zug von Schwerin nach Ludwigslust. Rund 13 Stunden später bereiste dann bereits der deutsche Kaiser mit seinem Hofsonderzug die Strecke.

Das zweite große Ereignis dieses Tages war der Staatsbesuch des deutschen Kaisers Wilhelm II. mit der Kaiserin Augusta Viktoria und ihrem Hofstaat.

Der kaiserliche Sonderzug war von

Ludwigslust an mit mecklenburgischem Dienstpersonal besetzt. „Die festlich geschmückte Lokomotive wurde von dem Lokomotivführer Ludwig Wenck gesteuert“, hieß es in der Zeitung.

In Schwerin entsteht ein neues Bahnhofsgebäude

Das 1847 gebaute Bahnhofsgebäude genügte zum Ende des vorigen Jahrhunderts nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. Ein neues, das heutige Bahnhofsgebäude Schwerin, das dem Vorgängerbau vorgesetzt wurde, befand sich zur Zeit des Kaiserbesuchs noch im Entstehen. Lediglich der südliche Teil mit den Fürstenräumen wurde „infolge der anstrengtesten Thätigkeit“ in Tag- und Nachtschichten noch fertiggestellt, so dass die neuen Fürstenzimmer dem Kaiserpaar am 1. Oktober 1889 zur Verfügung standen.

„Für die Benutzung fürstlicher Reisen sind hier zwei Salons und durch ein kleines Vestibül von beiden getrennt ein

Wartesaal für das fürstliche Gefolge errichtet“, schrieb die „Mecklenburgische Zeitung“.

Für den Empfang des Kaisers war der südliche Teil des Bahnhofsgebäudes durch einen prächtig dekorierten ebenerdigen Gang mit dem Bahnsteig verbunden. Vor dem Eingang befand sich ein Vorbau mit geschmücktem Baldachin.

Der gesamte Bahnhof wurde erst später, am 19. April 1890 um 5.00 Uhr, mit einem Zug nach Wismar, allerdings ohne besondere Feierlichkeiten, dem Verkehr übergeben. Das Aussehen des Bahnhofs um 1910 zeigt das Foto auf Seite 13.

Nach dem 1. Weltkrieg kam das „Aus“ für die Privilegien fürstlicher Herrschaften. Nach dem Ende des von Deutschland verlorenen ersten Weltkrieges, dem Ende der Monarchie und der Abdankung des Großherzogs wies der SPD-Finanzminister Esch der Landesregierung am 30. August 1919 an, die Fürstenräume in den Bahnhöfen der Großherzoglichen Familie nicht mehr zur Verfügung zu



stellen. Diese Weisung ging an die Eisenbahndirektionen:

„An die Eisenbahndirektion Altona

Der frühere Großherzog von Mecklenburg-Schwerin wird in den nächsten Tagen mit seiner Familie nach Mecklenburg zurückkehren. Auf Anordnung des hiesigen Ministeriums sollen zu Reisen der Großherzoglichen Familie die auf einzelnen Stationen vorhandenen Fürstenzimmer bis auf weiteres nicht mehr zur Verfügung gestellt werden. Auftragsgemäß ersuchen wir die Eisenbahndirektion ergebenst, auch das Fürstenzimmer in Ludwigslust zu solchen Reisen nicht herzugeben. Wir bitten um gefl. Benachrichtigung, ob unserm Ersuchen Folge gegeben wird.

Schwerin, den 30. August 1919

G. G. D.“

Was überdauerte nun von den Fürstenzimmern die Zeit?

Die Fürstenzimmer wurden nach dem Betretungsverbot für die fürstliche Familie, zumindest in Schwerin, von den Stationsvorstehern, später Bahnhofsvorsteher genannt, als Büros genutzt und behielten somit weiter einen gewissen Repräsentationscharakter. Sicher trug das dazu bei, dass in den Gesellschaftsräumen in Schwerin die Wand- und Deckengestaltung, wie auch im Vestibül die wertvollen Stuckarbeiten an der Decke und an den Wänden, die Kassettentüren und der geflieste Fußboden weitgehend erhalten blieben, während in den ehemaligen Räumen für das Gefolge keine gestalterischen Elemente mehr vorhanden sind. Das Mobiliar, das die Eisenbahn gestellt hatte, gelangte teilweise zum Medizinischen Dienst der Deutschen Reichsbahn.

Die Fürstenzimmer heute

Den heutigen Generationen, selbst Kollegen, die in den Räumen gearbeitet haben,

sind die Existenz dieser Fürstenzimmer auf den mecklenburgischen Bahnhöfen und die damit verbundene Ära weitgehend unbekannt. Auch heute noch sind Reste dieser Räume, oft unter Zwischendecken versteckt, auf verschiedenen Bahnhöfen zu entdecken.

Das Interesse der Menschen für die royalistische Vergangenheit des Landes ist aber beachtlich. Man kann dieser Epoche je nach Einstellung negativ oder positiv gegenüber stehen. Fakt ist aber, dass sie auch ein Teil der mecklenburgischen Eisenbahngeschichte ist, deren verbliebene Zeugen erhalten werden sollten.

Dieses Interesse der Menschen, mehr über eine vergangene Epoche zu erfahren, bietet die Chance, solche Einrichtungen wie die Fürstenzimmer für Kulturveranstaltungen und für den Tourismus sinnvoll zu erschließen und als Werbung für die Bahn zu nutzen.

Gründung eines Vereins

Inzwischen hat sich am 24. September 2003 der „Verein Fürstenzimmer Schwerin Hauptbahnhof“ gegründet und die Gemeinnützigkeit erhalten. Vorsitzender ist der Beauftragte der Konzernleitung für Mecklenburg-Vorpommern. Weitere Mitglieder sind u. a. Vereine, Eisenbahner und BSW-Mitglieder. Der Verein hat sich die Aufgabe gestellt, Mittel aufzubringen, um die noch ausstehende Rekonstruktion des Vestibüls voranzutreiben. Außerdem sollen die Räume einer niveauvollen Nutzung zugeführt werden. Das können Dichterlesungen, Buchvorstellungen, Ausstellungen, Dienstjubiläen, usw. sein. Kurzum - mit den Fürstenzimmern soll die „Kultur am Bahnhof“ zu einem festen Begriff werden - eine sinnvolle Ergänzung des Service-Angebots des Bahnhofs und damit eine Werbung für das Unternehmen „Die Bahn“. Für diese schöne und sinnvolle Aufgabe sucht der Verein noch



weitere Förderer und Mitstreiter.

Kontakt: Verein Fürstenzimmer Schwerin
Hauptbahnhof e.V.
c/o DB Station &Service AG
Bahnhofsmanagement Schwerin
Grunthalplatz 4
19053 Schwerin

Bei anderen Freizeitbereichen gesehen...

Dieter G. Barnim

Unsere Kolleginnen und Kollegen aus dem Freizeitbereich „Bildende Kunst“, der zwölf Fachsparten umfasst, veranstalteten im Jubiläumsjahr der Solidargemeinschaft 2004 die 20. BSW-Bundeskunstaussstellung in der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt.

100 Aussteller präsentierten rund 300 Kunstwerke. Beeindruckend war die Vielfalt. Gerhard Heckel (Gruppe Dresden)

zeigte fünf Schnitzarbeiten. Drei davon - sogar Eisenbahner - sind hier im Foto zu sehen. Wie wäre es, wenn Freizeitgruppen untereinander mehr kooperieren würden?

Beispielsweise kann man Exponate der bildenden Künstler auf Ausstellungen von Gruppen in unserem Bereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn zeigen. WIR sind ein Bahnsozialwerk!



Präsident der Eisenbahndirektion der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung in Gala-Uniform um 1885 (links), Bau- und Betriebsinspektor der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung in Gala-Uniform um 1887 (Mitte), Reichsbahn-Oberrat im Dienst der Reichsbahndirektion Dresden um 1989 (alle Arbeiten von Gerhard Heckel)

Modellanlage S-Bahnhof Friedrichshagen

Manfred Lauchardt, Berlin

Im Jahr 2001 entstand in der Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn die Idee, zur noch besseren Präsentation der funktionierenden Bahnstromanlagen im technischen Kabinett eine Modellanlage der S-Bahn mit dem Betrieb von S-Bahnzügen aufzubauen.

Da wir innerhalb unserer Freizeitgruppe diese Anlage nicht realisieren konnten, nutzten wir einen Erfahrungsaustausch der Freizeitgruppen des Bahn-Sozialwerkes. Die Freizeitgruppe MC 93 nahm sich unserer Idee an und sagte bei diesem Projekt ihre Mitarbeit zu. Bei einem ersten Treffen der beiden Freizeitgruppen wurden schnell konkrete Vorschläge zum Bau einer Modellanlage diskutiert. Dabei wurden für das Modell folgende Anforderungen aus der Sicht der Bahnenergieversorgung S-Bahn als Grundlage genommen:

1. S-Bahnhof mit zwei Gleisen einer Hauptstrecke
2. Abstellanlage mit zwei Gleisen
3. Gleichstrom-Unterwerk in der Nähe des Bahnhofes

Nach kurzem Studium der Bahnhofsgleispläne der S-Bahn durch die Freizeitgruppe MC 93 wurde der S-Bahnhof Friedrichshagen als Vorbild ausgewählt. Jetzt konnten die materiellen Voraussetzungen geklärt und eine Lösung für den konstruktiven Unterbau der Anlage gefunden werden. Dank der guten Unterstützung des Bahn-Sozialwerkes und der Initiative der Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn wurde die Finanzierung der zu bauenden Anlage im Jahr 2002 gesichert.

Der konstruktive Unterbau der Anlage mit den Maßen 1,5 m x 4 m erforderte dann wesentlich mehr Zeit. Eine Ausführung in Holzbauweise war nicht finanzierbar und machbar. Somit kam nur eine Rahmenkonstruktion aus Metall in Betracht.

Hierzu fanden wir fleißige Helfer, die uns mit Material und Arbeitsleistungen hilfreich unterstützten. So wurde die Rahmenkonstruktion Anfang 2003 fertiggestellt und zum Aufbau der Modellanlage in der "Werkstatt" vom MC 93 aufgestellt.

Im Frühsommer 2004 wurde mit dem Aufbau der S-Bahn-Modellanlage Bahnhof Friedrichshagen durch die Freizeitgruppe MC 93 begonnen.

Die Vorgaben aus der Bahnenergieversorgung wurden durch eine sehr interessant gestaltete Gleisanlage, die weitgehend dem Original entspricht, erfüllt. Durch den sehr zweckmäßigen Einsatz von Tunneln wurde ein über-raschend anschaulicher Zugbetrieb ermöglicht. An den S-Bahngleisen wurde eine Stromschiene im Modell angebracht, die mit viel Liebe zum Detail konstruiert und gebaut wurde. Die Nachbauten des Bahnhofsgebäudes und Stellwerkes sowie des Gleichstrom-Unterwerkes gelangen sehr originalgetreu. Auch die angrenzende Bebauung des Bahnhofsumfeldes ist gut gelungen. Eine abwechslungs-reiche und weitläufige Landschaftsgestaltung vermittelt einen Eindruck vom einerseits städtischen und andererseits ländlichen Milieu des Ortsteils von Berlin-Köpenick.

Analog der realen Bahnenergieversorgung wurden die Gleise in vier Stromschienenabschnitte, Frh 1 bis Frh 4, aufgeteilt. Die Abstellanlage wurde an einen Stromschienenabschnitt geschaltet.

Durch diese Aufteilung kann in Verbin-

dung mit den Bahnenergieanlagen Gleichrichter, Schnellschalter und der Fernsteuerung mit Steuertafeln über einen entsprechenden Adapter am Steuerpult der Anlage die Bahnenergieversorgung zu oder abgeschaltet werden. Damit wird ein simulierter Betrieb der S-Bahn wie im Original vorgeführt. Auch der Störfall mit Ausfall der Bahnenergieversorgung,

z. B. durch Dauerkurzschluss, ist darstellbar.

Auf der Modellanlage verkehren zwei Halbzüge der S-Bahn wahlweise im Automatikbetrieb oder im manuell gesteuerten Betrieb.

Bei Automatikbetrieb halten die S-Bahnzüge abwechselnd auf einem Gleis im Bahnhof Friedrichshagen. Der haltende S-Bahnzug verlässt den Bahnhof, wenn der andere S-Bahnzug in den Bahnhof einfährt. Somit befindet sich immer ein Zug auf der Strecke. Bei manuellem Betrieb können die Züge gleichzeitig fahren oder im Bahnhof halten. Weiterhin können die Züge in der Abstellanlage wahlweise gefahren werden. Mit der Weichensteuerung der Abstellanlage wird der Fahrstrom geschaltet.

Der gesamte Zugbetrieb wird durch Lichtsignale im Blockbetrieb geleitet.

Die Züge fahren originalgetreu mit Spitzenlicht und sind für jede Fahrtrichtung elektrisch ausgerüstet. Ein übersichtliches und ergonomisch gestaltetes Steuerpult ermöglicht die verschiedenen Betriebsarten und gibt dem Bediener der Anlage ein gutes Abbild der Gleise und Weichen.

Die Modellanlage besteht aus vier Teilen, jeweils 1 m x 1,50 m mit Holzaufbau und einem Stahlrahmen. Die vier Teile liegen auf einem demonstrierbaren Untergestell. Die Freizeitgruppe MC 93 hat kontinuierlich und mit großem Engagement die Anlage in relativ kurzer Zeit aufgebaut. Alle

Schwierigkeiten wurden gemeistert und die Wünsche der "Bahnstromer" erfüllt.

Bei den Informationsbesuchen durch die Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn in der "Werkstatt" von MC 93 konnte immer ein Fortschritt im Aufbau der Anlage festgestellt werden. Als wir dann im Juli 2004 die Bitte äußerten, die fertige Anlage am 4. September 2004, an unserem Aktionstag Bahnenergieversorgung, vorzustellen, kam die Zusage vom MC 93.

Am 23. August 2004 wurde die S-Bahn Modellanlage Bahnhof Friedrichshagen nach den Bestimmungen der Deutschen Bahn AG abgenommen. Die gesamte Anlage ist ohne Mängel. Demzufolge erfolgte die Inbetriebnahme der Anlage am gleichen Tage ebenfalls ohne Probleme. Die dafür notwendigen Unterlagen wurden angefertigt und übergeben.

Anlässlich der erfolgreichen Inbetriebnahme der S-Bahn Modellanlage Bahnhof Friedrichshagen wurde eine kleine, gemütliche Einweihungsfeier durchgeführt.

Wir danken der Freizeitgruppe MC 93 für die gute Arbeit beim Aufbau der Modellbahnanlage und würden uns auf die weitere Unterstützung bei auftretenden Problemen freuen.

Die Anlage betrachten wir als ein gemeinschaftlich realisiertes Projekt unserer Freizeitgruppenarbeit. Natürlich steht diese Anlage auch für Ausstellungen der Freizeitgruppe MC 93 zur Verfügung.

Urkunde

Dank und Anerkennung der Freizeitgruppe MC 93

*für den Bau der Modellanlage mit der Spur H0 vom S-Bahnhof
Friedrichshagen an der S-Bahn Strecke Berlin – Erkner - Berlin.*



*In guter Gemeinschaftsarbeit unserer Freizeitgruppen entstand
dieses Modell zur Demonstration des S-Bahn Betriebes und von
Anlagen der Bahnenergieversorgung.*

Berlin, den 23. August 2004



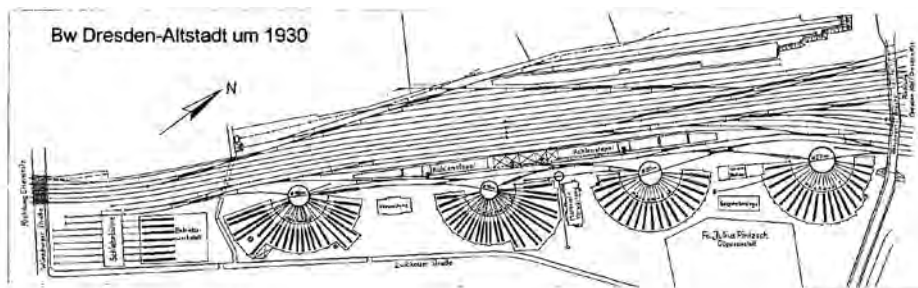
Freizeitgruppe
Bahnstromanlagen S-Bahn

Das Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt und die BSW-Freizeitgruppe IG Bw Dresden-Altstadt

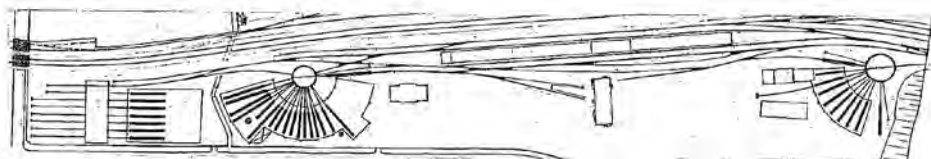
Jörg Baumgärtel, Dresden

Die Geschichte des Bw Dresden-Altstadt begann 1872 mit der Errichtung eines Lokanheizgebäudes für 20 Lo-komotiven und eines Kohleschuppens im Zuge der zweiten Erweiterung des Böhmisches Bahnhof nach Über-nahme der Albert-bahn. Dieser Lok-schuppen an der Nossener Straße bildete als späteres Heizhaus 1 den Grundstein für das Bw Dresden-Altstadt. 1876/77 wurde der Kohleschuppen verlängert und das Heizhaus 2 mit 19 Ständen errichtet. Die Heizhäuser dienten nur zum Abstellen von Be-triebsloks, Reparaturen erfolgten in der Betriebswerkstatt am Böhmisches Bahnhof. 1884 wurde ein massiver dreistöckiger Anbau an das Heizhaus 1 mit Hochbehälter für Wasser und So-zialräumen erreicht. 1891 wurde auf dem Heizhausgelände ein Beamten-wohnhaus gebaut. Mit der Umgestaltung der Dresdner Bahnanlagen, bei der u.a. der Dresdner Hauptbahnhof

errichtet wurde, baute die Eisenbahn 1893/94 zwei weitere Heizhäuser, Nr. 3 und 4. Zwischen beiden platzierte man das neue Verwaltungsgebäude. Ebenfalls 1894 wurde zwischen Heizhaus 2 und 3 ein Magazingebäude errichtet, in dem sich seit 1945 die Lokleitung befindet. Beider-seits des Kohleschuppens ent-standen je drei offene Kohlestapel, die sich entlang der Heizhausanlage zwi-schen den Gleisen 58 und 59 hinzogen. Be-kohlt wurde mit ortsfesten Rüge-Kränen, wovon einer noch heute be-triebsfähig ist. Die Lokomotiven repa-rierte man bis in die frühe Reichs-bahnzeit im RAW Dresden-Friedrich-stadt. Zur Neustrukturierung des Werk-stättenwesens wurde 1926 im An-schluss an das Heizhaus 4 eine Loko-motivbetriebswerkstatt mit sieben Reparaturständen und offenem Schie-bebühnenfeld errichtet. Damit war das Flurstück der Gemarkung Plauen



Bw Dresden-Altstadt im heutigen Zustand



restlos bebaut, und das Bw Dresden-Altstadt hatte seine größte Ausdehnung erreicht. Die Rückentwicklung des Bw begann bereits im Jahr 1940. Nach Inbetriebnahme der Lokwerkstatt im neuen Bw Dresden-Friedrichstadt wurde das Heizhaus 3 aufgegeben, Drehscheibe und Schuppengleise bis auf zwei neu angelegte Laderampengleise entfernt und das Schuppengebäude als Lager-raum für kriegswichtiges Material genutzt. Am 17. April 1945 fiel der größte Teil des Bw in Schutt und Asche. Nur das heute noch erhaltene Heizhaus 4, Verwaltungs- und Magazingebäude blieben weitgehend verschont. Das heutige Heizhaus 1 wurde 1953 nach dem Wiederaufbau von Lokwerkstatt und Heizhaus 4 neu errichtet. Es wurde sogar für das Unterstellen elektrischer Loks konzipiert. Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt. Mit der Bildung des Groß-Bw Dresden im Jahre 1967 mit Hauptsitz in Dresden-Friedrichstadt begann der Stern des Bw Altstadt kontinuierlich zu sinken. Unter der Bezeichnung "Betriebsteil Zwickauer Straße"(BtZ) wurde der restliche Dampflokbetrieb des Bw Dresden hier konzentriert. Am 25. September 1977 endete der planmäßige Dampflok-einsatz des Bw Dresden mit der Abstellung der letzten Einheits-schnellzuglokomotiven der BR 01. Der Betriebsteil dient nun nur noch der Versorgung von Wendelokomotiven und der Beheimatung von Heiz- und Rangierlokomotiven. Nach dem Ende des planmäßigen Dampfbetriebs im Knoten Dresden wurde das Bw Dresden-Altstadt ab 1989 schrittweise durch die Eisenbahn aufgegeben. Glücklicherweise etablierten traditionsbewusste Eisenbahner im Gegezug mehr und mehr das Verkehrsmuseum Dresden mit seinen Fahrzeugen im Bw. Letztendlich gründete der "harte Kern" der BSW-Gruppe Dresdner Lokomotiven den Verein "IG Bw Dresden-Altstadt e.V.",

der es sich zum Ziel gesetzt hat, die Tradition des Bw Dresden-Altstadt zu bewahren. Die Arbeit der BSW-Freizeitgruppe wird seit 2000 unter dem gleichen Namen fortgeführt. Im Jahr 2001 wurde im Zuge der Neuordnung der Traditionspflege bei der Deutschen Bahn unter Führung des DB Museums Nürnberg entschieden, im Bereich des Lokschuppens 1 einen Museumsstandort einzurichten. Die Eröffnung erfolgte am 18. Mai 2002. Auch das Verkehrsmuseum Dresden arbeitet intensiv am Aufbau eines Schaudepots im Bereich Lokschuppen 4 und Werkstattgebäude. Seit der Jahrtausendwende laufen nun seitens der DB Regio AG ernsthafte Planungen für die Errichtung eines neuen Fahrzeugwerkes auf dem Gelände des Bw im mittleren Bereich zwischen den Lokschuppen 1 und 4, welche die Struktur des Bw tiefgreifend verändern, aber dem Standort auch wieder eine betriebliche Zukunft geben werden. Die Museumsbereiche bleiben aber bestehen, und es wird eine Zusammenarbeit zwischen alt und neu angestrebt. 1967 endete eigentlich der Lebenslauf des Bw Dresden-Altstadt. Alle in Dresden bestehenden Bahnbetriebswerke fügte man zu einer Großdienststelle zusammen. Der Name Dresden-Altstadt wurde aber immer noch weiter gepflegt, auch wenn es nun nur noch "Betriebsteil Zwickauer Straße" hieß. Die Lokpersonale wurden seitdem immer noch als "Altstädter" bezeichnet. Diese Lokpersonale waren es auch, die schon frühzeitig den historischen Wert ihrer Lokomotiven erkannten und gemeinsam mit dem Verkehrsmuseum Dresden (VMD) einen Museumspark konservierten und immer weiter ausbauten. Mit Aufbau eines Betreuungsteams gelangten die Lokomotiven 03 001, 62 015, 89 6009 und E 77 10 sowie später durch Tausch die 01 137 wieder nach Dresden. Anfangs wurden von Dresdner



Eisenbahnern der gesamte Eisenbahn-Fahrzeugbestand des Ver-kehrsmuseum betreut. Am 09.März 1999 entstand der Verein "IG Bahn-betriebswerk Dresden-Altstadt e.V." aus den Mitgliedern der bestehenden Frei-zeitgruppe "Dresdener Lokomotiven" des Bahn-Sozialwerks (BSW). Die Wege bei der schon jahrelang beste-henden Traditionspflege in Dresden sollten neu gestaltet werden. Der Schwer-punkt lag hauptsächlich in der Erhaltung der Betriebsfähigkeit der vorhandenen Traditionslokomotiven

01 137, 03 001, 62 015, 89 6009 und E 77 10. Diese Lokomotiven nahmen aktiv am Nostalgieprogramm der DB AG teil. 01 137, 03 001 und 62 015 wurden sogar echte Filmstars in verschiedenen Eisenbahn-Videoproduktionen. Jährliche Dampfklopfeste, die im Jahr 1991 begannen und in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden und der DB AG organisiert werden, lassen bis zu 52 000 Besucher nach Dresden reisen. Inzwischen können wir auf 13 Damp-flopfeste zurückblicken und müs-sen feststellen, dass diese Feste ein wirkli-

cher Erfolg waren. Etliche Loko-motiven aus ganz Deutschland und auch aus der Tschechischen Republik waren zum Teil mehrfach unter Dampf zu bewundern. Die Versorgung der Gastlokomotiven und ggf. kleine Re-paraturen gehören natürlich ebenso zu unseren Aufgaben. Dabei wird bewusst an die Tradition aus den sechziger und siebziger Jahre angeknüpft. Inzwischen zählt die BSW-Gruppe noch 20 Mit-glieder, wovon sich der "harte Kern" jeden Samstag gegen 8 Uhr im Bw am Schuppen 1 trifft und meist den ganzen Tag dafür verwendet, die Anlagen und Fahrzeuge zu warten und zu unterhalten. Im August des Jahres 2000 mussten die Loks 01 137 und 03 001 wegen Kesselschadens bzw. Fristablaufs abgestellt werden. Seitdem verbleibt nur noch 89 6009 als betriebs-fähige Lok in Dresden und ist damit die einzige betriebsfähige DB AG-Dampflo-k in Sachsen. 2001 musste auch 89 6009 wegen Kesselfristablaufs abgestellt werden. Die Aktiven machten sich sofort an die Hauptuntersuchung der Lok, welche auch rechtzeitig zum Brücken-fest im Vogt-

land abgeschlossen werden konnte. Die dazu notwendigen Gelder stammen aus Eigenmitteln und Spenden, die in Zusammenarbeit mit dem Verein gesammelt wurden. Die HU erfolgte hauptsächlich im Bw Dresden-Altstadt. Das von der IG betreute Gelände erstreckt sich von der Nossener Brücke über das Haus 1 bis zum Sozialgebäude und hat seit 2001 eine gesicherte Perspektive als Standort des DB Museums Nürnberg. In Vorbereitung der Eröffnung für Publikumsverkehr wurde die gesamte Toilettenanlage saniert und auf neuesten Standard gebracht. Ebenso wurden in diesem Jahr die Wasserbehälter für den Wasserkran unter dem Dach des Sozialgebäudes wieder in Betrieb genommen. Zuvor waren mit entsprechender Schutzkleidung etliche Mengen Taubendreck zu beseitigen. In Vorbereitung der Standorteröffnung 2002 wurden mit Unterstützung durch eine Arbeitsförderungsmaßnahme und mit finanzieller Unterstützung durch das DB Museum die Strahlengleise von der Drehscheibe in das Haus 1 erneuert und die Reparatur des Lokschuppendaches begonnen. An der Deckung des Oberlichtes schafften sich aber vor allem IG-Mitglieder. Zum Dampflokfest 2002 wurde das Bw Dresden-Altstadt offiziell als Standort des DB Museums eröffnet. In der Folge wurde mit einem Ausstellungsbetrieb jeden zweiten Sonnabend begonnen, bis etwas geschah, was niemand vorher geahnt hätte. Am Dienstag, dem 13. August 2002, wurde das Bw Dresden-Altstadt, wie auch große Teile der Stadt Dresden, vom Hochwasser heimgesucht. Dabei wurden die hier beheimateten historischen Fahrzeuge der DB und des VM Dresden sowie die baulichen Anlagen teilweise schwer beschädigt. Die Drehscheibe am Haus 1 fiel komplett aus, so dass wir erst nach Entschlammung und Entwässerung die Drehscheibe wieder

mittels Handbetrieb drehen konnten. Die Ausschlackgrube und alle im Freien befindlichen Untersuchungsgruben waren bis oben hin mit Kies und Schlamm gefüllt. Mehrere IG-Mitglieder machten sich mit Hacke und Schaufel daran, die Gruben wieder freizulegen. Die acht Schuppengleise im Haus 1 wurden überspült. Der dabei eingeschwemmte Schlamm verunreinigte den gesamten Lokschuppen. Die untergestellten Lokomotiven wurden auf die Drehscheibe gezogen und der Fußboden sowie die Gruben intensiv gereinigt. Unsere 10 t Bereitschaftskohle verteilten sich über das gesamte Gelände. Einige Aktive trennten dann mit eiserner Geduld Kohlestücken und Schottersteine von Hand, damit wir wenigstens noch einen Teil der Kohle verwenden konnten. Die zu diesem Zeitpunkt fast neue Einzäunung des Geländes war ebenfalls stark reparaturbedürftig. In Vorbereitung eines lange in Frage gestellten 12. Dampflokfestes wurden durch die Initiative der IG Bw Dresden-Altstadt mit Unterstützung durch die DB AG und einiger Sponsoren bis zum Mai 2003 die meisten Schäden ausgebessert, so dass die Durchführung möglich wurde. Durch die finanzielle Unterstützung des DB Museums konnten im Gelände des Museumsstandortes am Haus 1 die Außenanlagen mit Wegen, Übergängen und einem Kassenhäuschen durch eine ABM-Maßnahme museumsgerecht hergerichtet werden. Außerdem wurde durch das DB Museum die Dachsanierung des Sozialgebäudes finanziert und eine Dauerausstellung zur Geschichte des Bw Dresden-Altstadt aufgebaut. IG-Mitglieder setzten die elektrischen Anlagen wieder instand, reparierten die Außenbeleuchtung, installierten sie teilweise neu und brachten auch die Ladestellen für das Akku-Schleppfahrzeug wieder in Ordnung. Im 2. Obergeschoss des Sozialgebäudes findet sich ein kleines

Bistro namens "Rast am Bahnsteig 3", welches eben-falls von der IG eingerichtet wurde und während der Museumstage unseren Gästen zur Verfügung steht. Nach dem Dampflokkfest 2003 schlossen wir mit dem Verkehrsmuseum Dresden einen Leihvertrag über die Lok 19 017 ab. Da sich diese Lok optisch in einem wenig ansehnlichen Zustand befand und es über viele Jahre keinen gab, der sich richtig um die Lok gekümmert hatte, war das ein richtiger Schritt für die IG. Die Jugendfreunde um Rene Otto began-nen auch sogleich mit der gründlichen Säuberung der Lokomotive. Inzwischen sieht die Lok wieder fast aus wie neu lackiert. Mit der Lok 89 6009 wurden in letzter Zeit etliche Sonderfahrten zumeist mit dem Windberg-Aussichtswagen durchgeführt. Mit unserem "Dreirad" führen wir natürlich auch die bekannten und beliebten Führerstandsmitfahrten durch. Kein Führerhaus ist so geräumig wie das der 89 6009! Zum Saison-abschluss findet immer ein kleines Fest statt. Dabei sind neben den von uns betreuten Fahrzeugen auch Gastlokomotiven unter Dampf und die Loks des Verkehrsmuseums Dresden zu sehen. Die Schleizer Kleinbahn-Elektrotriebwagen, der ORT 188 202, die V 240 001 und die V 15 1001 sind ebenso dabei.

Im Jahr 2005 sind wieder umfangreiche Aktivitäten geplant:

Dampflokkworkshop vom 22. bis 24. April mit 89 6009: Diese Workshops, bei denen der Teilnehmer die Dampflokk und ihre Teile näher kennen lernt und verschiedene Arbeit ausführt, führen wir erfolgreich seit Frühjahr 2000 durch.

Saisoneneröffnung 07. und 08.Mai: Zu diesem Auftakt unseres Museumsbetriebes erwarten wir Gastlokomotiven des DB Museums mit Sonderzügen aus Halle und Berlin.

Ab dem 21.Mai ist das DB Museum Dresden-Altstadt wieder für Besucher

regelmäßig jeden 1. und 3. Samstag geöffnet. An diesen Tagen kann das Bw besichtigt werden, und es werden Führerstandsmitfahrten, teils auf Dampf, teils auf Diesel, angeboten.

Am 09./10.Juli wird es im Rahmen der Dresdner Museumsnacht einen Nacht-fototermin im Bw von 18.00 bis 01.00 Uhr geben. Dabei werden die Dresdner Lokomotiven in effektivem Scheinwerferlicht präsentiert.

Das Saisonabschlussfest vom 01. bis 03.Oktob. werden wieder betriebs-fähige Gastlokomotiven bereichern.

Spender der Stiftung BSW erhalten zu unseren Museumstagen gegen Vorlage ihres BSW-Spenderausweises ermäßigten Eintritt in Höhe von 1,00 €. Für BSW-Gruppen organisieren wir auch gern Führungen außerhalb der Öffnungszeiten nach Voranmeldung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Weitere Informationen bei Jörg Baumgärtel, Tel. 0162 7838603 oder im Internet unter www.igbahnbetriebswerk-dresden-altstadt.de.

BSW-Freizeitgruppe "Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen" stellt sich vor

Erhard Hemer, Lollar



Als Mitte der 90er Jahre die Ausmusterung der Schienenbusse Baureihe VT 98 bevorstand, fanden sich im Jahr 1993 in Gießen mehrere Eisenbahner und andere Schienenbusfreunde zusammen, die diese Ära nicht so einfach zu Ende gehen lassen wollten.

Rund 15 Personen gründeten ein Jahr später den Verein "Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V." (OEF) und die BSW-Gruppe "Historische Eisenbahn Gießen" mit dem Ziel, einige Exemplare der betagten Triebwagen, die seit den 50er Jahren im Regionalverkehr eingesetzt wurden, zu erhalten. Seit 1998 nennt sich die BSW-Gruppe "Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen".

Bereits 1994 führte man mit geliehenen Fahrzeugen des Gießener Einsatzbestandes zwei Sonderfahrten auf der heute stillgelegten Strecke Hungen - Laubach durch. Nach weiteren Fahrten mit angemieteten Fahrzeugen war es 1996 so weit: Die ersten eigenen Fahrzeuge wurden von der Deutschen Bahn erworben. Jetzt gehören drei Triebwagen, drei Beiwagen und zwei Steuerwagen zum Fahrzeugbe-

stand der OEF.

Nach verschiedenen Instandsetzungsarbeiten begann am 01. Juni 1997 der Fahrbetrieb mit einem Einsatzbestand von damals je zwei VT und zwei Steuerwagen. Inzwischen hat sich der betriebsfähige Fahrzeugpark um einen dritten VT und zwei Beiwagen erweitert.

Zum Vereinsbestand gehört heute der VT 98 9589. Im Jahr 1956 von WMD Donauwörth erbaut, war er als erster zweimotoriger Schienenbus im Mai 1956 im Bw Gießen stationiert. Mit Einführung der EDV-Nummern wurde der Triebwagen 1968 in 798 589-8 umbenannt. Weniger als einen Monat war Gießen der Einsatzort. Dann folgte seine Einsatzzeit in Darmstadt (1956 bis 1971), Heidelberg (1971 bis 1977), Radolfzell (1977 bis 1983) und Marburg/Lahn (Mai bis September 1983), ehe er von 1983 bis 1986 wieder in Gießen stationiert war. 1986 bis 1988 war Kassel sein Standort. Seit November 1988 war erneut Gießen die Einsatzstelle, bis der 798 589-8 im Juni 1996 ausgemustert wurde. Nach 40 Dienstjahren beschloss er zusammen-

mit 798 629 die Schienenbuszeit im Bw Gießen. Die Zeitspanne von 40 Jahren und zwei Monaten zwischen Abnahme und Ausmusterung wird nur von zwei anderen VT 98 übertroffen: 798 538 (40 Jahre, 7 Monate) und dem Rekordhalter 796 625 (43 Jahre).

Auch der VT 98 9597 befindet sich heute im Besitz der OEF. Im Jahr 1956 von WMD Donauwörth erbaut, wurde er 1968 in 798 597-1 umbenannt. Lang ist die Liste seiner Stationierungen. Die erste Einsatzstelle war Schongau (ab Juli 1956 bis 1966), es folgten Kempten (1966 bis 1980), Trier (1980 bis 1982 und 1983/84), Simmern (März bis Oktober 1982), Kaiserslautern (1982/83), Gießen (1984 bis 1988 und August bis September 1993), Kassel 1 (1988/89), Tübingen (Januar 1989 bis September 1989) und Hof (1989 bis 1993). Ab September 1993 bis zur Ausmusterung im November 1995 war nochmals Kassel 1 die Dienststelle. 1988 wurde er als nur einer von drei VT aus der ersten Bauserie mit Stahlfederung in das Umbauprogramm für Einmannbetrieb einbezogen und anschließend auf 796 597-3 umgezeichnet. Zum Zeitpunkt seiner Ausmusterung war er der letzte Schienenbus mit funktionsfähiger Motorbremse, die ihn noch heute zum Befahren von Steilstrecken befähigt.

Der dritte Triebwagen im Fahrzeugbestand der OEF, der VT 98 9 829, ist der letztgebaute Schienenbus der Baureihe VT 98, der 1962 von MAN Nürnberg hergestellt wurde und 1968 in 798 829-8 umbenannt wurde. Während seiner aktiven Dienstzeit von 1962 bis 1994 war der Triebwagen in Marburg beheimatet. Einsatz und Unterhaltung erfolgten stets von Marburg aus, auch wenn sich durch die Auflösung des Bw Marburg als selbstständige Dienststelle und wiederholte Wechsel der Zuordnung der Außenstelle zum Bw Gießen (1983 bis 1986 und 1987 bis 1994) bzw. zum Bw Kassel (Oktober

1986 bis Oktober 1987) die buchmäßige Stationierung mehrmals änderte. Erst das Ende der Fahrzeugunterhaltung in Marburg im Herbst 1989 führte dazu, dass der 798 829 sechs Jahre vor seiner Ausmusterung noch die Werkstatt des Bw Gießen kennenlernte. Rund neun Jahre nach Ausscheiden aus dem aktiven Dienst der DB ging 798 829 als letztes OEF-Fahrzeug wieder in Dienst. Eine umfassende Aufarbeitung besorgte die Fachwerkstatt der Hochwaldbahn. Nicht nur die Außenbleche und Innenverkleidung wurden erneuert, auch technisch ist 798 829 mit dem Einbau von PZB 90 auf dem neuesten Stand.

Da für Bei- und Steuerwagen keine so detaillierten Betriebsbücher wie für die VT geführt wurden, sind Kenntnisse über diese Fahrzeuge bei weitem nicht so umfangreich und weisen besonders bei Stationierungen Lücken auf.

Der einzige echte Uerdinger im Bestand der OEF ist der Steuerwagen VS 98 077, der 1959 gebaut wurde. 1968 erhielt er die Umnummerung zum 998 677-9. Bekannte Stationierungen sind Oldenburg (bis 1978), Wuppertal (1978/79), Betzdorf (1979 bis 1981), Siegen (1982 bis 1988) und Gießen (1988 bis 1995). 1989 wurde er für Einmannbetrieb umgebaut und in 996 677-1 umgezeichnet. Seine Original-Uerdinger-Schilder wurden - wie wohl bei all seinen Kollegen - irgendwann gestohlen. Nun zierte ein Kunststoffnachguss die Front des Steuerwagens, der nach seiner Ausmusterung im Jahr 1996 heute wieder für Sonderfahrten eingesetzt wird.

Der VS 98 280, der 1959 von WMD Donauwörth gebaut wurde und 1968 eine Umbenennung zum 998 880-9 erfuhr, dürfte der erste rote Schienenbus sein, dessen Packabteil komplett zur Küche umgestaltet wurde. Bekannte Stationierungen sind: Gemünden/Main (bis 1974), Aschaffenburg (1974 bis 1976),

Hof (1976 bis 1989) und Gießen (1989 bis 1995). Ausgemustert wurde der Steuerwagen im November 1995.

Viel Arbeit haben die OEF in den VB 98 2 310 gesteckt, der 1962 von Rathgeber in München hergestellt wurde. Der bereits 1994 ausgemusterte Schienenbus ist heute der erste im Bestand, der vollständig wiederaufgebaut und hauptuntersucht ist. Mit neuer Innenraumverkleidung und fest eingebautem Bedienbereich versieht der 998 310-7 (seit 1968) nach sechs Abstelljahren seinen Dienst in neuem Glanz. Der Beiwagen ist das dritte Fahrzeug im Bestand der OEF, das seit 1989 für Einmannbetrieb ausgerüstet ist und seitdem die Nummer 996 310-9 trägt. Bekannte Stationierungen sind: Bamberg (bis 1976), Hof (1976 bis 1992) und Gießen (1992/93).

Seit 1997 befindet sich der VB 98 184 im Bestand der OEF. 1956 wurde er von Orion, Eschwege, hergestellt und 1968 in 998 184-6 umgezeichnet. Auch dieser Beiwagen wurde im Jahr 1995 von der DB ausgemustert. Bekannte Stationierungen sind: Dieringhausen (bis 1979), Betzdorf (1979 bis 1981), Siegen (1982 bis 1984) und Gießen (1984 bis 1994).

Ebenfalls 1956 von der Firma Orion in Eschwege erbaut wurde VB 98 171. Der 1968 in 998 171-3 umbenannte Beiwagen ist das letzte nicht betriebsfähige Fahrzeug im Bestand der OEF. Nach Kenntnis der OEF wurde der Beiwagen nicht nur in Hessen gebaut, sondern war bis zu seiner Ausmusterung 1995 auch immer hier beheimatet. Bekannte Stationierungen sind Fulda (bis 1975) und Gießen (1975 bis 1994). Die Aufarbeitung des 998 171-3 scheiterte bislang auch daran, dass die Radreifen abgefahren und nicht mehr abdrehbar waren. Als Ersatzteilspender steht seit kurzem der 998 142 zur Verfügung, der seinen Museumssockel auf einem Wetzlarer Schulhof im Sommer 2004 räumen musste.

Die OEF und die BSW-Gruppe "Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen" bestehen seit nunmehr zehn Jahren. 2004 wurde das Vereinsjubiläum gefeiert. Die Mitgliederzahl ist auf über 80 angewachsen. Die Erhaltung und der Einsatz historischer Schienenbusse sind nach wie vor das erklärte Ziel.

Mit ihrem Fahrzeugpark können die OEF nicht nur zwei "klassische" Garnituren VT-VB-VS bilden, sondern bei Aufbietung aller Fahrzeuge auch über 250 Personen befördern. In rund zehn Jahren wurden inzwischen über 100 Sonderfahrten absolviert. Das umfangreiche jährliche Fahrtenprogramm reicht von Kurzstreckenpendelfahrten bis zur Drei-Tages-Fahrt nach Luxemburg. Auch Firmen, Vereine oder Privatpersonen mieten die Schienenbusse für Charterfahrten an.

Im Gießener Güterbahnhof, auf dem Gelände der ehemaligen Wagenwerkstatt, befindet sich nun das Vereinsgelände der OEF. Hier bietet sich die Möglichkeit, die nötigen Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen durchzuführen. Die zusätzlich angemieteten alten DB-Gebäude dienen als Werkstätten, Aufenthalts- und Gemeinschaftsräume. Samstags treffen sich die aktiven Mitglieder zum Arbeitseinsatz, um die Fahrzeuge für die anstehenden Einsätze fit zu machen. Auch die Geselligkeit kommt an den wöchentlichen Stammtischen, zu denen man sich jeden Mittwoch ab 16 Uhr trifft, nicht zu kurz.

BSW-Freizeitgruppe "Warener Eisenbahnfreunde"



Öffentlichkeit vorstellen zu können, haben wir uns entschlossen, mehrere Bahnhöfe der ehemaligen Mecklenburgischen Südbahn originalgetreu im Maßstab 1:87 nachzubauen. Derzeit haben wir bereits die Bahnhöfe Kargow und Möllenhagen ausstellungsreif, weitere Bahnhöfe werden folgen. Die "Warener Eisenbahnfreunde" haben inzwischen an 45 Modellbahnausstellungen, so zum Beispiel in Neubrandenburg, Schwerin und Berlin, teilgenommen und mehr als 60 000 Besuchern unsere Anlagen gezeigt und für die Stiftung Bahn-Sozialwerk geworben.

Im Laufe der Jahre war die Raum-

Unsere Freizeitgruppe ging aus einer Arbeitsgemeinschaft (AG) des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR hervor. Diese AG wurde bereits 1988 gegründet. Ab September 1990 wurde daraus ein eingetragener Verein, und im Jahre 1993 wurden wir eine Freizeitgruppe des BSW-DR. Damit waren wir eine der ersten Freizeitgruppen im BSW-Bereich Schwerin.

Die "Warener Eisenbahnfreunde" beschäftigen sich mit der Erforschung der Geschichte der Mecklenburgischen Südbahn und der Erhaltung von historischen Sachzeugen der Eisenbahngeschichte. So pflegen wir etliche Fahrzeuge: eine Diesellokomotive der Baureihe V 22, einen Personenwagen der Gattung Bghw, zwei Wagen der Gattung B3y und einen Kleinwagen der Bauart Schöneweide. In diesem Zusammenhang werden weitere technische Sachzeugen wie Signale und dergleichen konserviert und der Nachwelt erhalten.

Um unsere Geschichtsforschungen der



frage für uns von großer Bedeutung, die aber mit Hilfe der Stiftung Bahn-Sozialwerk gelöst werden konnte. Unsere Arbeitsräume befinden sich am Bahnhof Kargow, und für Arbeitsberatungen, Vorstandssitzungen, Klubabende usw. dürfen wir den Raum der Ortsstelle Bahnhof Waren (Müritz) dankenswerterweise nutzen.

Bahnpostwagen

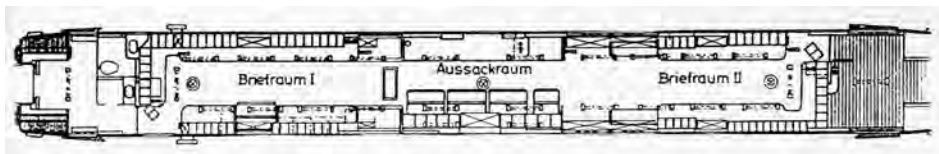
Dieter List, Münster

Mehr als 1600 Bahnpostwagen standen der ehemaligen Deutschen Bundespost zur Verfügung, um Postsendungen aller Art zu befördern. Diese wurden häufig zu reinen Postzügen zusammengestellt, die dann bei Nacht über längere Strecken unterwegs waren. Um eine schnelle Beförderung des Postgutes zu

Briefsendungen und Behälter, in denen die fertig sortierten Sendungen an den Bahnhöfen ausgeladen werden. Wie es in einem modernen Bahnpostwagen aussieht, veranschaulicht der gezeigte Grundriss des Briefbahnpostwagens mit dem Nebenzeichen 4m-b/26. Dieser Wagen hat ein Gewicht von 39,2 Tonnen und kann bis zu 20 Tonnen



Bis 1995 gab es noch solche Postzüge in Münster zu sehen: Eine Bügelfalten-110 rauscht mit ihrer Garnitur aus drei 4m-b/26 über die Brücke am ESV-Sportplatz in Richtung Hamm. Nächster Bahnhof: Hiltrup!



erreichen, wurden die Postwagen aber auch in planmäßige Schnell- und Nahverkehrszüge eingereiht.

Die Bahnpostwagen waren Eigentum der Deutschen Bundespost. Sie wurden auch von der Post selbst – genauer gesagt vom Posttechnischen Zentralamt – zusammen mit den Wagenbauanstalten entwickelt. Die speziellen posttechnischen Belange mussten dabei berücksichtigt werden. In den Postwagen befinden sich Einrichtungen, die zur Aufarbeitung der eingeladenen Postsendungen benötigt werden. Dazu gehören große Regale zum Einordnen der Zeitungen und DIN A4-Sendungen, Tische zum Sortieren der

zuladen. Die Länge des Fahrzeugs beträgt 26,4 Meter.

Da Bahnpostwagen Schienenfahrzeuge sind, haben sie auch die üblichen Hauptgattungsbezeichnungen: POST für reine Bahnpostwagen und DPOST für Reisezuggepäckwagen mit speziellem Postraum.

Die Nebenzeichen POST 4m-b/26 haben folgende Bedeutung: Die Zahl 4 kennzeichnet wie bei den D-Zug-Wagen einen vierachsigen Wagen. Mit dem Buchstaben m wird zum Ausdruck gebracht, dass die Länge mehr als 26 Meter beträgt und eine elektrische Heizung vorhanden ist. Der Buchstabe

b weist auf die Wagengattung hin: a = Allesbahnpost, b = Briefbahnpostagen, c = Paketbahnpost, 26 = Länge des Wagenkastens in Metern.

Im August 1995 wurde die Beförderung der Briefsendungen mit der Bahn

eingestellt und komplett auf die Straße verlagert, weil viele der neu entstandenen Brief- und Frachtzentren keine Anbindung an die Schiene mehr haben.

Bahnpostwagenmodelle im Club

Holger Brößkamp, Münster

Nach den verschiedenen Themen-abenden zu Loks und Triebwagen standen nun erstmals besondere Wag-gons im Mittelpunkt des Interesses. Spätestens seitdem die Deutsche Post AG mit ihrer Philatelie-Abteilung und der Post-Collection ständig neue Modelle auflegen lässt, haben sich Postwagen zu einem beliebten Sammelthema unter den Modellbahnern entwickelt. Bevorzugt in den Nenngrößen H0 und N finden sich mittlerweile attraktive Ausführungen bekannter Fahrzeuge, aber auch komplette Neukonstruktionen im Angebot – ein Beweis für den Erfolg der Reihe. Da sich die meisten Clubmitglieder der Baugröße H0 verschrieben haben, stand die große Auswahl in dieser Spurweite natürlich im Vordergrund. Wieder einmal konnte den MEC-Mitgliedern eine beeindruckende Fahrzeugpalette prä-sentiert werden –

freilich nicht voll-ständig, aber das muss ja auch gar nicht sein. Wer konnte, war froh, seinen kleinen oder großen Beitrag zu diesem Themenabend zu leisten und dafür seine Sammlerstücke mal hervor zu holen. Die MEC-Fotografen konnten also aus dem Vollen schöpfen: Szenen am Bahnsteig und auf der Strecke wurden arrangiert, Paraden zusammengestellt oder Besonderheiten hervorgehoben. Ob Waggon mit zwei, drei oder vier Achsen, ob preußisch, Reichsbahn oder DB, ob selten oder Massenware – jedes Modell wurde gewürdigt und einge-ordnet. Neben der Fotosession kamen auch Gespräche unter den Teilnehmern zustande. Fach-simeleien über die Qualität und das Alter des einen oder anderen Modells, über spezielle Details und über die Einsätze der Postwagen beim Vorbild rundeten den interes-santen Themenabend ab. Zum Ende der Veranstaltung konnte die alte Original-Dienstflagge der Deutschen Bundespost wieder eingeholt werden, die uns als besondere Dekoration zur Verfügung stand. Nicht zu vergessen: Im Sommer nächsten Jahres ist es im-merhin bereits zehn Jahre her, dass die letzten Postwagen beim Bahnpostamt Münster abgefertigt wurden.





Ein feindetailliertes Messingmodell von Dingler aus der Postkollektion (oben).
Das vierachsige Fleischmann-Fahrzeug hat das typisch preußische Dach
mit den Oberlicht (unten).



Weitere Modelle auf
der 3. U.S.

Der Trassenbau Förtha – Gerstungen 1961/62

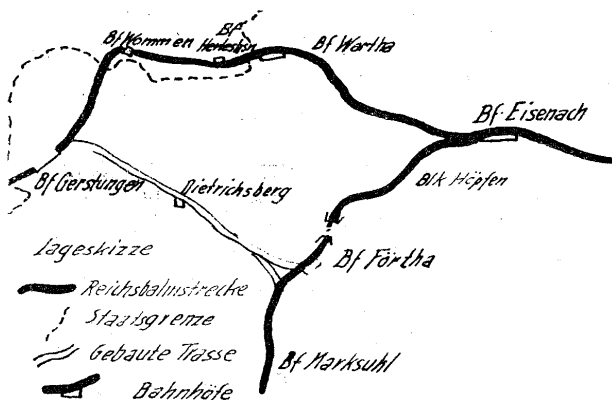
Dipl. Ing. Erich Oberthür, Gotha

Als eine der Maßnahmen infolge der Grenzsicherung nach dem Mauerbau am 13. August 1961 war der Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Thüringen zwingend notwendig, weil die bisherige 8,5 km lange Linienführung aus dem Kalibergbaugebiet an der Werra nach Eisenach (über die hessischen Bahnhöfe Wommen und Herleshausen) über das Territorium der Bundesrepublik Deutschland führte. Man fürchtete Behinderungen des Zugverkehrs

(in der Diktion der SED „Anschläge“) auf diesem Streckenabschnitt. Davon ausgehend erließ das Zentralkomitee (ZK) der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) in Übereinstimmung mit dem Ministerium für Verkehrswesen am 18. September 1961 den Befehl zum Bau der 13,3 km langen Strecke von Förtha nach Gerstungen (Bild oben).

Außerdem war parallel zu dieser Strecke eine 9,8 km lange Straße zu bauen. Da die Strecke durch unwegsames Gelände, bergiges, bewaldetes und zum Teil sumpfiges Terrain führte, rechneten die Skeptiker mit einer Bauzeit von mehreren Jahren. Der Bau der beiden Verkehrswege sollte aber in kürzester Zeit, möglichst noch 1961, abgeschlossen werden.

Innerhalb eines Monats wurden die Vermessungsarbeiten durchgeführt und ca. 24 Hektar Wald gerodet. Am 01. Oktober 1961 wurde mit den Erdarbeiten begonnen, an denen 5.700 Arbeiter aus 17 Baubetrieben, 121 Kraftfahrzeugbetrieben, sechs bezirksgeleiteten Betrieben, 17



Reichsbahnbaubrigaden, der Straßenbaubetrieb Weimar sowie die Bauzüge 402 und 901 der Deutschen Reichsbahn beteiligt waren.

Die Bauarbeiten umfassten im Einzelnen:

- Beseitigung von 36 Mio.m³ Erdmassen, davon 3,2 Mio.m³ Felsgestein
- 41 Durchlässe
- 11.250 m³ Beton
- 157 t Stahlbewehrung
- 719 t Stahlkonstruktion
- 2.776 t Betonfertigteile
- 14.858 m Gleis
- 20 km Wegebau
- 6 km befestigter Wegebau
- 45.000 t Kies
- 30.000 t Schotter
- 80.000 t Straßenbaustoffe
- 6.250 Schwellen
- 20 Wendeschleifen für Baufahrzeuge.

Zum Einsatz kamen:

- 110 Bagger
- 86 Raupen
- 15 Dieselloks
- 180 Dumper
- 50 Bohrgeräte

- 10 Hochbageräte

Die zum Trassenbau benötigten Schwellen, Eisenbahnschienen, Schottersteine und Kleinteile mussten zum größten Teil aus dem Abbau nicht mehr benutzter Strecken aus der ganzen Republik gewonnen werden.

Auf einer Parteiaktivtagung der SED von 11. Oktober 1961 wurde festgelegt:

- die Durchführung von Zwölfstundenschichten zur rationellen Gestaltung des Bauablaufs 24 Stunden rund um die Uhr und

- der sofortige Einsatz von „fliegenden“ Reparaturbrigaden zum Warten und Abschmieren der Bagger unter Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen.

Trotz Wettbewerbs, Verpflichtungen und Sondereinsätzen konnte der „Kampfauftrag“, die Inbetriebnahme der Strecke Förtha - Gerstungen im Jahr 1961, nicht erfüllt werden. Gründe waren u. a. lang anhaltende Regenfälle, plötzlich auftretender Frost bis -18 Grad Celsius, teilweise auch subjektive Mängel in der

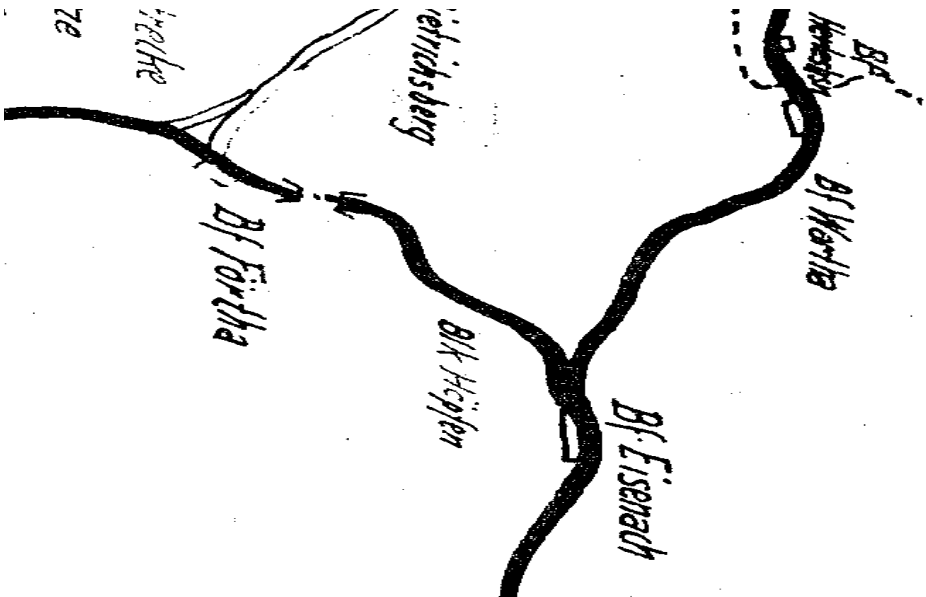
Planung und Organisation des Bauablaufs.

Vom 1. Januar 1962 bis zum 15. März 1962 mussten täglich 30.000 m³ Erdmassen gefördert und eingebaut werden. Trotz aller Witterungsunbilden und Schwierigkeiten waren am 24. März 1962 alle Bauarbeiten abgeschlossen.

Am 13. April 1962 fuhr der erste Personenzug über die neu erbaute Trasse (Bild unten).

Nach der Wiedervereinigung wurde die günstiger trassierte Werratalstrecke Gerstungen - Eisenach über Wommen - Herleshausen wieder zweigleisig für 160km/h ausgebaut und die Strecke Förtha - Gerstungen nach 40-jährigem Betrieb stillgelegt.

Die seit 1847 durch das Werratal verlaufende Strecke Berlin – Frankfurt/Main wurde am 25. Mai 1991 wieder in Betrieb genommen.



Die Eisenbahndirektion Essen

Helmut Schmidt, Korbach

Essen an der Ruhr, die heutige Großstadt, wurde im 9. Jahrhundert als Stift gegründet. Jahrhunderte war sie ein kleines Landstädtchen. Dies änderte sich mit der beginnenden Industrialisierung an der Ruhr im 19. Jahrhundert. Essen wurde zum Zentrum des Industriegebietes von Kohle, Eisen und Stahl mitten im „Kohlenpott“ bzw. im „Revier“.

In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts bestanden erst wenige Eisenbahnlinien im niederrheinisch-westfälischen Industrieviertel, die dem wachsenden Transportbedarf der Kohlezechen und Hütten nicht gerecht wurden. Erst nach und nach gelang es der Cöln-Mindener (CME) und der Bergisch-Märkischen (BME) Eisenbahn sowie der Rheinischen Bahn das Industriegebiet zu erschließen. Der Konkurrenzkampf der Bahnen um Kunden führte zu immer niedrigeren Frachtsätzen, was die Beschaffung von Güterwagen erschwerte. Bei der CME und der BME führte der Wagenmangel zu ständigen Beschwerden der Verlade. Dies besserte sich erst, als ab 1879 die privaten Ruhrgebietsbahnen verstaatlicht wurden. Die Preussische Staatsbahn nahm als erstes am 1. November 1880 in Mülheim (Ruhr) ein „Königliches Wagenamt“ für die zentrale Wagendisposition in Betrieb; es wurde 1881 nach Essen verlegt.

Mit „Allerhöchstem Erlass“ (Gesetz) vom 24. November 1879 wurden bei der preussischen Staatsbahnverwaltung (KPEV) elf „Königliche Eisenbahndirektionen“ (KED) vorgesehen, darunter die KED Cöln (linksrheinisch) und Cöln (rechtsrheinisch). Beide nahmen ihre Tätigkeit am 1. April 1881 auf. Zur Direktion Cöln (rechtsrheinisch) gehörte das Ruhrgebiet. Am 1. April 1885 wurden

„Königliche Eisenbahnbetriebsämter“ (E.B.A.) eingerichtet. Innerhalb der KED Cöln (rechtsrheinisch) wurden sieben E.B.A. errichtet, davon in Essen ein Betriebsamt. Das Königliche Wagenamt Essen ging organisatorisch in dem Eisenbahnbetriebsamt auf. Zehn Jahre später entstand aus dieser Verwaltungsbehörde die KED Essen.

Mit Erlass (Gesetz) vom 15. Oktober 1894 erfolgte eine „Umgestaltung“ der preussischen Staatsbahnverwaltung zum

Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten.

— Nr. 5. —

(Nr. 9711.) Allerhöchster Erlass vom 15. Dezember 1894, betreffend Umgestaltung der Eisenbahndirektionen.

Auf Ihren Bericht vom 7. Dezember d. J. befinde ich, daß am 1. April 1895:

- I. die als Anlage a wieder beifolgende „Verwaltungsordnung für die Staats-Eisenbahnen“ an Stelle der durch landesherrlichen Erlass vom 24. November 1879 genehmigten „Organisation der Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen“ eingeführt wird,
- II. die zur Ausführung der bisherigen Organisation eingelegten Eisenbahndirektionen und Eisenbahnbetriebsämter aufgelöst werden,
- III. zur Ausführung der neuen Verwaltungsordnung (Nr. 1) Eisenbahndirektionen in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen a. Ruhr, Frankfurt a. Main, Halle a. Saale, Hannover, Karlsruhe, Königsberg i. Pr., Magdeburg, München i. Bayern, Posen, St. Johann Saarbrücken und Stettin mit den sich aus der Anlage b ergebenden Bezirken errichtet werden,
- IV. das Eisenbahnkommissariat zu Berlin aufgelöst wird.

Folglich will ich Sie ermächtigen, eine künftighin erforderlich werdende Aenderungen der Verwaltungsordnung zu I, insofern sie nicht grundsätzlicher Natur sind, zu veranlassen.

Dieser Erlass ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Neues Palais, den 15. Dezember 1894.

Wilhelm.

Friedrich.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

1. April 1895 (Abb. 1). Die Anzahl der Direktionen wurde von elf auf 20 erhöht. Eine der neuen Direktionen war die KED

Essen. Sie übernahm im wesentlichen Strecken von der zum gleichen Zeitpunkt aufgelösten KED Cöln (rechtsrheinisch). Mit 941 km Streckenlänge gehörte sie zu den räumlich kleinen Direktionen der KPEV. Die Grenzen des Bezirks bildeten etwa die Orte Duisburg, Wesel, Emmerich, Burlo (Winterswyjk), Dorsten, Recklinghausen, Lünen, Hamm, Welver, Unna, Dortmund-Löttringhausen, Witten, Hattingen, Kupferdreh und Ratingen. 1897 wurde mit dem Bau eines Direktionsgebäudes in Essen am Bismarckplatz begonnen, welches im März 1898 bezogen werden konnte (Abb. 2).

Die Gründung der Direktion geschah in einer Zeit industrieller Aufwärtsentwicklung im Ruhrgebiet, und große Städte mit vier Millionen Menschen entstanden auf

Essen befanden sich 17 Kohlezechen. Eng verbunden mit der Entwicklung zur Großstadt war die Firma Krupp mit ihren Gussstahl- und Loko-motivfabriken. Mit seinen drei Ringen steht das Firmenzeichen von Krupp noch heute für die enge Verbindung zur Eisenbahn. Es symbolisiert den naht-losen Eisenbahn-Radreifen, den Krupp 1852 erfand.

Der neuen Direktion fiel zunächst die wichtige Aufgabe zu, die Versorgung der Zechen und Werke mit leeren Wagen und die Abholung der beladenen Wagen bei stetig wachsendem Transportbedarf sicherzustellen.

Zu den zahlreichen Gleisanschlüssen mit starkem Wagenverkehr gehörten u. a. die großen Eisenbahnanlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen mit Güterumschlag



engem Raum. Kohle-bergbau und eisen-schaffende Industrie mit Zechen, Hütten und Hochöfen, Stahl- und Walzwerken prägten das Bild des Reviers. Allein In

von der Schiene auf den Wasser-weg und umgekehrt. Die Direktion Essen war später deshalb bei der Tarifbildung für das Hauptumschlags-gut der Wasserstraße

und das Haupt-massengut der Schiene, der Kohle, geschäftsführend für die Kohle-tarife (Ausnahmetarife 6 und 7).

Neben dem Güterverkehr wuchs auch der Personenverkehr mit der zuneh-menden Industrialisierung stetig. Im engmaschigen Netz der Strecken war insbesondere der Berufsverkehr außer-ordentlich stark. Im Knotenbereich Essen bestanden allein 14 Per-sonenbahnhöfe, die den Per-sonen-, Gepäck- und Expressgutverkehr bewältigten.

Zu den von der aufgelösten KED Cöln (rechtsrheinisch) übernommenen Strecken gehörte auch die Strecke Oberhausen - Arnheim (Niederlande) mit dem Grenzübergang Emmerich/Elten. Die so genannte „Hollandlinie“ war von der CME gemeinsam mit der Niederlän-dischen Bahn am 18. Oktober 1856 eröffnet worden. Neben der von der Bevölkerung ersehnten Bahnverbin-dung zwischen Deutschland und den Niederlanden versprach sich die aufblü-hende Industrie direkten Anschluss an die niederlän-dischen Nordseehäfen. 1880 wurden außerdem die Strecken Bismarck - Burlo - Winterswyk und Bocholt - Barlo - Winterswyk durch die BME, die ebenfalls direkten Anschluss an die Nordseehäfen suchte, in Betrieb genommen. Die KED Essen verbes-erte die durchgehenden Verbindungen im Reise- und Güterverkehr mit den Niederlanden bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

An die Eisenbahn wurden im Ersten Welt-krieg von 1914 bis 1918 erhöhte Trans-portanforderungen gestellt. Zu-sätzliche Leistungen im Personenver-kehr durch Truppentransporte, beson-ders an die Westfront und im Wagen-ladungsverkehr durch die Beförderung militärischer Güter waren zu bewältigen.

1916 kam es zur Einrichtung einer Kriegs-betriebsleitung beim preußi-schen Minis-terium für öffentliche Arbei-ten in Berlin, die den gesamten Eisen-bahnbetrieb der

Länderbahnen steu-erte. Dies war im Grunde die erste einheitliche Betriebsor-ganisation der deutschen Staatsbahnen. Ihr waren Generalbetriebsleitungen (Gbl) in Essen für den Westen, in Berlin für den Osten und in Frankfurt (Main) für den Süden Deutschlands untergeordnet. Die Gbl West hatte ihren Sitz im Direktions-gebäude der KED Essen. Die Gbl wurden von der späteren Deutschen Reichsbahn (DR) und der Deutschen Bundesbahn (DB) als Oberbetriebs-leitungen (Obl) beibehalten. Anfang 1971 gingen die Obl West Essen und Süd Stuttgart in der neu eingerichteten Zentralen Transportleitung (ZTL) Mainz auf.

Nach dem Übergang der Länderbahnen auf das Reich am 01. April 1920 wurde aus der Eisenbahndirektion ab 1922 die Reichsbahndirektion (RBD) Essen (Loch-kartennummer ab 1925 = 10).

Für die RBD Essen begann schon bald eine besonders schwere Zeit. Wegen angeblicher Nichterfüllung von Repara-tionsleistungen an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges wurde das Rhein-Ruhrgebiet am 8. Januar 1923 von französischen und belgischen Truppen besetzt. Die Direktion musste ihren Sitz am 2. Februar 1923 in den unbesetzten Teil nach Hamm (Westf) verlegen. Die Bevölkerung, darunter viele Eisenbahner, leistete passiven Widerstand. Etwa 3900 Eisenbahner wurden ausgewiesen. Sie fanden teilweise in den ostdeutschen RBD Breslau und Oppeln eine Weiter-beschäf-tigung. Im besetzten Gebiet des Bezirks versuchte die französische Besatzungs-macht einen „Regie-Eisenbahnbetrieb“ durchzuführen. Trotz Einschaltung fran-zösischer Eisenbahn-fachleute scheiterte ihre Tätigkeit an dem Labyrinth von Eisen-bahnnlinien im Revier und an zahlreichen, teils gewaltsamen Widerstandshand-lungen der Bevölkerung. Nach dem Abzug der französischen Truppen kehrte am 15. November 1924 die Direktion nach Essen

zurück. Sie fand zerstörte Stellwerke, verrottete Gleisanlagen und verwahrloste Bahnhöfe vor. Präsident der Direktion war von 1924 bis 1925

Dr. Ing. e.h. Julius Dormmüller, der 1926 Generaldirektor der neu gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wurde.

In die Anfangsjahre der DRG fiel eine erhebliche Steigerung der Steinkohlenförderung im Ruhrgebiet, das zu steigenden Transportanforderungen an die Eisenbahn führte. Bei den Wagengestellungen und der beförderten Gesamtgütermenge nahm die RBD Essen im Bereich der gesamten DRG bald die erste Stelle ein. Im Geschäftsjahr 1927 wurden in den Direktionsbezirken befördert:

Essen	159 Mio t
Dresden	58 Mio t
Köln	57 Mio t
Halle	48 Mio t
Elberfeld	44 Mio t

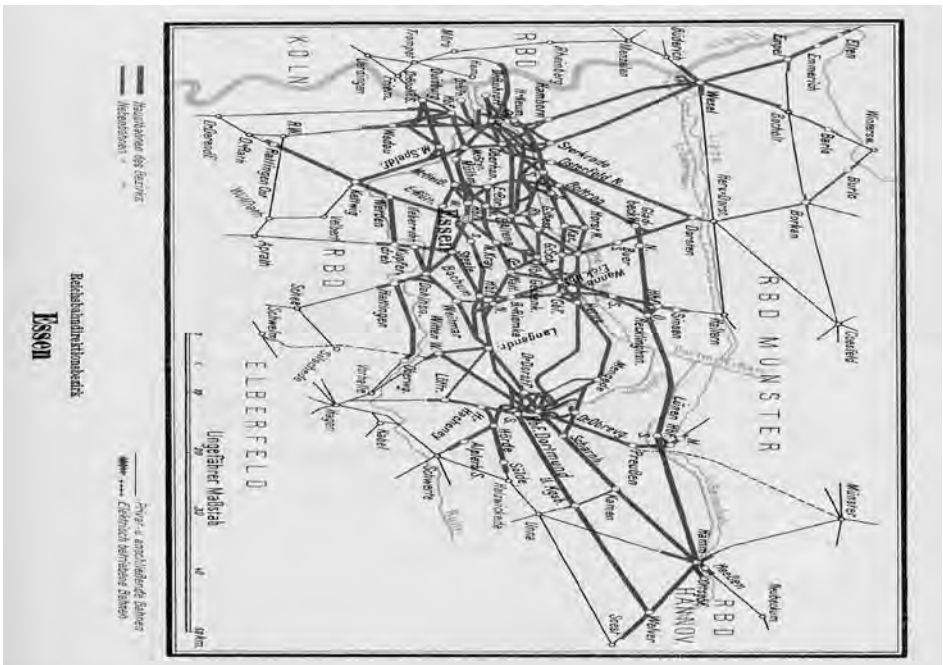
Breslau 31 Mio t und in den übrigen Direktionen, weiter abfallend, bis zur RBD Schwerin mit 5 Mio t.

Die RBD Essen hatte 1927 eine Streckenlänge von 1258 km (Abb. 3). Obwohl noch immer eine der räumlich kleineren unter den 30 Direktionen der DRG, stand sie doch mit der Gesamtlänge ihrer Hauptgleise (teilweise drei- bis sechsgleisig) von rd. 2250 km und Nebengleisen (Bahnhöfe mit umfangreichen Gleisanlagen) von über 3100 km, im ganzen also über 5000 km, in der vorderen Reihe aller RBD.

Unterhalb der Direktion waren auf der sog. Ämterebene eingerichtet:

14 Betriebsämter:

Bochum, Dortmund 1, Dortmund 2, Dortmund 3, Duisburg 1, Duisburg 2, Duisburg 3, Essen 1, Essen 2, Essen 3, Essen 4, Hamm (Westf), Recklinghausen, Wesel 6 Maschinenämter:



Dortmund 1, Dortmund 2, Duisburg 1, Duisburg 2, Essen 1, Essen 2

5 Verkehrsämter:

Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen 1, Essen 2

Im Personennahverkehr wurden Mitte der 1920er Jahre Verbesserungen im Rhein-Ruhrverkehr von der Öffentlichkeit dringend gefordert. Durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1929 bis 1932 mit starken Rückgängen im Güter- und Personenverkehr sanken die Einnahmen der DRG von 5353 Mio. RM in 1929 auf 2920 Mio. RM im Jahre 1933. Alle Vorhaben mussten den Verhältnissen angepasst werden, auch der notwendige Ausbau des Nahverkehrs. Eine kommunale Städte-Schnellbahngesellschaft beabsichtigte in dieser Zeit eine elektrische Schnellbahn von Köln nach Dortmund zu bauen, die von den Direktionen Essen und Köln aber für entbehrlich und nicht wirtschaftlich angesehen wurde. Um dem dringenden Bedarf an schnellen Nahverbindungen dennoch zu entsprechen, führte die RBD Essen am 2. Oktober 1932 den „Ruhrschnellverkehr“ ein. Die ersten 32 Züge (mit neuen Wagen englischer Bauart und ehem. preuß. P8 bespannt) fuhren fast mit Schnellzuggeschwindigkeit. Sie verkehrten zwischen Essen und Dortmund, ab Mai 1933 auch zwischen Essen Hbf und Duisburg sowie auf der Strecke Duisburg – Oberhausen – Wanne-Eickel – Dortmund. Weitere Strecken folgten. 1934 waren 82 Ruhrschnellverkehrszüge zusätzlich zu den bisherigen Zügen im Einsatz, die das Verkehrsangebot merklich verbesserten. Im gleichen Jahr wurde auf der Strecke Essen – Kettwig der erste „starre“ 30-Minuten-Fahrplan (Taktfahrplan) eingeführt. Der Ruhr-schnellverkehr endete mit Beginn des Zweiten Weltkrieges.

Die Kriegsjahre von 1939 - 1945 richteten im Bezirk der RBD Essen ge-

waltige Schäden an. Die Schwer- und Rüstungsindustrie sowie die Bahnhöfe in den großen Städten waren in den letzten Kriegsjahren ständigen Bombenangriffen ausgesetzt. Im April 1945 waren von 1350 km Gesamtstreckenlänge des Bezirks nur noch 618 km befahrbar. Von den rd. 1700 Eisenbahnbrücken waren über 500 zerstört oder stark beschädigt. Die großen Rangierbahnhöfe lagen still oder waren nur teilweise in Betrieb. Alle 30 Bahnhöfe im Essener Stadtgebiet waren mehr oder minder beschädigt, dazu auch das Dienstgebäude der RBD. Die weitgehende Zerstörung von Lokomotiven und Wagen erschwerten die Abwicklung des Reise- und Güterzugverkehrs. Dem unermüdlichen Aufbauwillen der Eisenbahner ist es zu verdanken, dass sich der Eisenbahnbetrieb nach und nach wieder normalisierte.

Die bis zum Kriegsende unverändert gebliebenen Grenzen des Bezirks änderten sich im Mai 1945 durch die Teilung Deutschlands in vier Besatzungszonen. Die Eisenbahndirektion (ED) Essen übernahm den in der britischen Zone liegenden Streckenabschnitt Soest - Lippstadt - Paderborn von der in der amerikanischen Zone liegenden ED Kassel. Durch die Übernahme von Paderborn kamen auch die Ausbesserungswerke Paderborn Hbf (Lokausbesserung) und Paderborn-Nord (Wagenausbesserung) zur ED Essen.

Der Wiederaufbau durch die ab 7. September 1949 nunmehr Bundesbahndirektion (BD) Essen dauerte Jahre. Das Direktionsgebäude wurde am alten Platz wieder aufgebaut. Der Neubau des zerstörten Essener Hauptbahnhofes konnte erst 1975 fertig gestellt werden.

Inzwischen kündigte sich bei der DB ein Traktionswechsel im Zugförderungsdienst an. Am 19. Juni 1954 wurde der erste Mast für die Elektrifizierung der Rhein-Ruhr-Strecken gesetzt. Auf der Strecke

Hamm - Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg - Düsseldorf wurde der elektrische Zugbetrieb zum Sommerfahrplan 1957 aufgenommen. Bis 1982 war über die Hälfte des Streckennetzes der BD Essen elektrifiziert. Mitte der 70er Jahre endete die Dampflokomotive im Bezirk.

In den vorgenannten Zeitabschnitt fiel die sogenannte „Neuordnung der Mittelinstanz“ der DB. Die Zahl der BD wurde von 16 auf zehn verringert. Große Teile der aufgelösten BD Münster und Wuppertal sowie der Raum Bielefeld der BD Hannover wurden der BD Essen zugeteilt. Ihr Streckennetz vergrößerte sich vom 1. September 1975 an von 1353 km auf 3193 km. Aus dem im Kern des Ruhrgebietes liegenden „Altbezirk“ war ein flächenorientierter großer Bezirk geworden. Die hinzu gekommenen Strecken lagen vorwiegend im ländlichen Bereich mit einem hohen Anteil an Nebenbahnen (Abb. 4, Seite 40).

In der Bundesrepublik vollzog sich nach dem Zweiten Weltkrieg ein Strukturwandel in der Wirtschaft, der sich im industriellen Ballungsgebiet an Rhein und Ruhr besonders auswirkte. Im Güterverkehr der Bahn führte er u. a. zu einem dramatischen Rückgang der Beförderung von Kohle. Trotz der erheblichen Veränderungen im Transportmarkt dominierten 1982 im Güterverkehr der BD Essen die Montangüter Kohle, Erz, Eisen und Stahl mit 85 % aller beförderten Güter. Am gesamten Wagenladungsverkehr der DB war die BD Essen mit rund 40 % im Versand und mit rund 30 % im Empfang beteiligt. Im Personenverkehr nahm Essen den 2. Platz unter den zehn Direktionen ein. Von den Verkehrseinnahmen dieses Jahres in Höhe von 16 Mrd. DM entfielen über 3 Mrd. DM auf den Direktionsbezirk Essen.

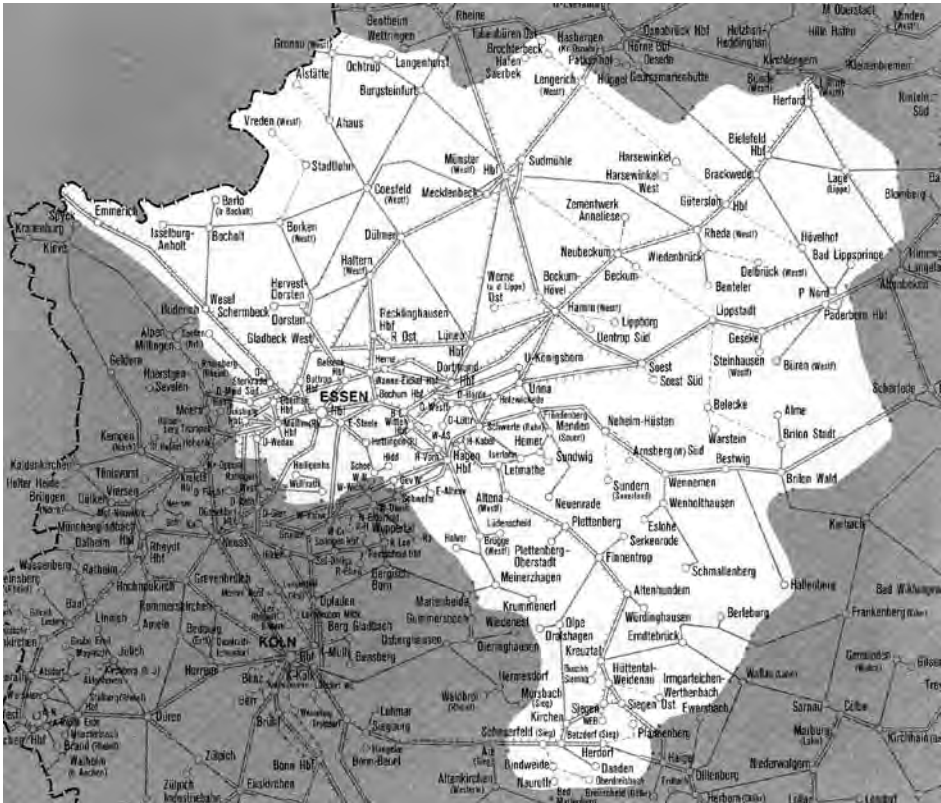
Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) traten die vor dem Zweiten Welt-

krieg bekannten Probleme bald verstärkt wieder auf. Die Zunahme der Mobilität der Menschen, besonders in den großen Ballungsräumen, verlangte nach Lösungen. 1962 begann die BD Essen mit den Vorarbeiten für ein Schnellbahnnetz im Ballungsraum Rhein-Ruhr. Im Jahr 1965 schlossen das Land Nordrhein-Westfalen und die DB einen Rahmenvertrag zum Bau einer S-Bahn ab. Die Eröffnung des S-Bahn-

Verkehrs fand 1967 auf der Teilstrecke Düsseldorf - Ratingen - Essen Hbf statt. Bis 1974 konnten drei S-Bahnlinien in Betrieb genommen werden. Der weitere Ausbau zu einer leistungsfähigen S-Bahn Rhein-Ruhr stellte die BD Essen vor viele zusätzliche Aufgaben, die sie bis zur Bahnreform 1993 nicht mehr vollenden konnte.

1986 wurde Rüdiger Schwarz als 17. Präsident der Direktion Essen mit einem „Glück auf“, dem alten Bergmannsgruss, in sein Amt eingeführt. Er sollte der letzte Präsident der bald 100-jährigen, traditionsreichen Eisenbahndirektion werden. Mit Gründung der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994 wurde die BD Essen, wie die übrigen neun Direktionen, am 31. Dezember 1993 aufgelöst.

Zur weiteren Nutzung des imposanten roten Backsteinbaues der ehemaligen Eisenbahndirektion bleibt nachzutragen: Nach mehreren Jahren der eigenen Nutzung durch das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV), die DB Netz AG und DB Projektbau AG steht das Gebäude seit Mitte 2003 leer. Zentraler Eisenbahnstandort ist statt Essen und Köln jetzt Duisburg geworden. Ein privater Investor, der das Objekt erworben hat, will nach Pressemeldungen das teilweise unter Denkmalschutz stehende Gebäude als Bürokomplex erhalten.



Ballermann und Eisenbahn

Holger Brößkamp, Münster

Die großen Eisenbahn-Fachzeitschriften berichten regelmäßig von den Eisenbahnen auf Mallorca. So dürfte es sich mittlerweile herumgesprochen haben, dass es auch auf der Deutschen Lieblingsinsel für bahninteressierte Urlauber eine Menge zu



entdecken gibt. Wer seine Unterkunft am Ballermann in El Arenal oder im Nobelort Port d'Andratx bezieht, bekommt von den Bahnen auf Mallorca allerdings kaum etwas mit und Entdeckungstouren gestalten sich recht aufwendig. Mit diesem Reisebericht möchte ich als Ausgangspunkt die Gegend um Soller, speziell Port de Soller im Norden der Insel empfehlen. Hier findet man am ehesten relative Ruhe, tolles Wasser, grandiose Landschaften - und eben Eisenbahnen. Zwischen dem Hafen und der Stadt Soller pendelt eine altertümliche Straßenbahn. Fahrzeuge, die in Deutschland jeder Museumsbahn gut zu Gesicht stünden, fahren hier planmäßig im Halbstundentakt, an Wochenenden oft mit Verstärkungs-kursen. Im Triebwagen von

1912 oder in den offenen Sommerwagen schaukelt man gemütlich an der Bucht entlang, an Orangengärten vorbei oder mitten durch den Ort Soller zum dortigen Bahnhof des "Roten Blitzes". Soller ist End-punkt und Betriebs-mittelpunkt

der Linie nach Palma. Hier befindet sich auch das Bahn-betriebswerk. Es beheizt vier Elektrotriebwagen von 1929, die noch heute den Gesamtverkehr auf der Strecke bewältigen. Die Züge bestehen meist aus ebenso alten, von innen allerdings modernisierten Waggons.

Die Fahrzeuge sehen durch ihre rot-braune Holzverkleidung recht gediegen aus und laden zu einer Mitfahrt ein. Direkt hinter Soller endet sich die Bahnstrecke

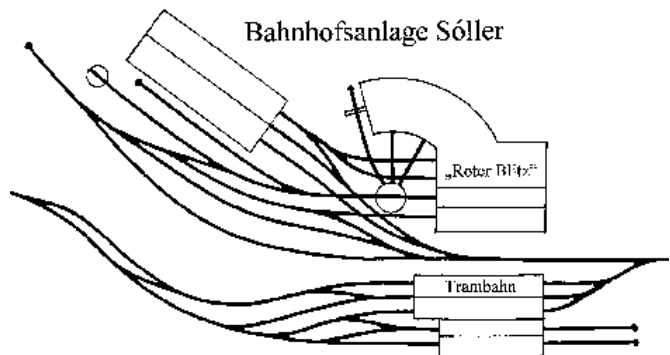
in mehreren Schleifen, Kehrtunneln und über Viadukte hinauf zum Scheiteltunnel durch das Tramuntana-Gebirge. Über Bunyola mit seiner schnuckeligen Bahnhofsanlage und die Flachlandstrecke erreicht man die Hauptstadt; Fahrzeit rund eine Stunde mit Nostalgie pur.

Auf Mallorca werden Bahnstrecken auch reaktiviert! Von Palma aus schnurren moderne dieselektrische Triebwagen durch das Binnenland über Inca nach Sa Pobla bzw. Manacor. Auch eine Fahrt in diesen klimatisierten Zügen ist empfehlenswert, um die Landschaft und die meist einheimischen Mitreisenden kennen zu lernen. Die Züge fahren häufig und pünktlich über die teilweise sogar zwei-gleisige Schmal-

spur-strecke. Wer es drauf anlegt, kann an einem Tag das gesamte mallorquinische Eisenbahnnetz bereisen, und das zu erschwinglichen Preisen. Doch sollte man sich natürlich mehr Zeit nehmen. Die Bahnhöfe sind durchweg sehr gut gepflegt bzw. für die Strecken-reaktivierung vorbildlich restauriert worden.



So gut wie überall gibt es auf den Stationen funktionierende sanitäre Anlagen - fast schon fremdartig für deutsche Verhältnisse.



Zum Gleisplan:

Man erkennt sofort, dass dieser Gleisplan nicht aus dem stets geordneten Deutschland stammen kann. Bei der privaten Ferrocarril de Sóller F.A. hatte man offenbar keine Scheu vor haarsträubenden Kreuzungen und ungewöhnlichen Lokschuppen. Auslöser für den verworrenen Gleisplan war, wie so oft, Platzmangel auf dem Bahnhofs-gelände. Die Anlagen von Eisenbahn und Trambahn liegen unmittelbar nebeneinander.

Auch wenn dieser Gleisplan für uns Modellbahner nur sehr schwer umzusetzen sein dürfte, möchte ich ihn nicht vorenthalten. Denn: Er ist ein weiteres Beispiel dafür, dass sich auch beim Vorbild stets sehr merkwürdige Gleispläne finden lassen - eine gute Ausrede für kreative Modellbahner.

Die Geschichte der Feldabahn 1880 – 1997

Immo Hoppe, Berlin

Von Günter Fromm und Harald Rockstuhl; 192 Seiten; 150 s/w-Fotos; 30 Zeichnungen; 19,80 €, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza; 1. Auflage 2004, ISBN 3-929000-85-7



In altbewährter Manier wird hier, wieder reich illustriert, eine thüringische Bahnstrecke beschrieben. Von 1878 bis 1880 als erste Meterspurbahn für den öffentlichen Verkehr erbaut, wird die dritt-älteste Schmalspurbahn Deutschlands 1934 infolge der starken Industrialisierung in 1435 mm Spurweite neu gebaut. 1997 wurde der Personenverkehr eingestellt, der Güterverkehr drei Jahre zuvor.

Die bewegte Geschichte dieser Strecke im äußersten Südwesten Thüringens wird in drei Kapiteln abgehandelt, wobei der meiste Raum der alten Feldabahn von

1880 bis 1934 gewidmet wird.

Grundlage des eisenbahngeschichtlichen Werkes ist eine Veröffentlichung des vor über zehn Jahren verstorbenen Autors Günter Fromm aus dem Jahre 1980, abgedruckt in den „Erfurter Blättern“. Den Anlass bildete damals, es ist nicht schwer zu erraten, das 100-jährige Streckenjubiläum.

Neben vielen Zeichnungen mit dem bekannten und unverwechselbaren Strich Günter Fromms beeindrucken zeitgenössische Lagepläne und Zeichnungen aus der Entstehungszeit der Bahn, denen viel Platz eingeräumt wird.

Der Anfang des 20. Jahrhunderts nach Probebohrungen initiierte Kalibergbau führte 1906 zunächst zur Eröffnung der neu gebauten und trassierten 16 km langen normalspurigen Strecke Salzungen – Vacha im Werratal. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Stichbahn Dorndorf - Kaltennordheim bleibt zunächst meterspurig, profitierte aber auch von der Industrialisierung. Dokumentiert wird dies durch eine rund 40 Seiten am Stück umfassende Bildstrecke, die den ersten Teil krönend abschließt.

Die Klammer zum zweiten und dritten Teil des Linienlebenslaufs bildet die Anekdotensammlung, typisch für Bücher aus dem Hause Rockstuhl, der aus dem Leben resultierende Humor kommt nie zu kurz! Eingeleitet vom Neubau der Dorndorf - Kaltennordheimer Bahn bis 1934 spannt sich der historische Bogen über Bahnhofsporträts zur Eröffnung am 07. Oktober 1934 (alles reich bebildert). Es folgt ein gewaltiger Zeitsprung in das Jahr 1980. Ausführlich gewürdigt werden die 100-Jahr-Feier und nach Impressionen aus der Zeit vor 1990 folgt die Chronik des von einzelnen Hoffungsflämmchen du-

rchflackerten Niedergangs der Nebenbahn nach der sogenannten Wende bis in die Gegenwart. Leider eine Entwicklung mit vielen ähnlichen Strecken-Schicksalen, besonders im Osten Deutschlands...

Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West Eisenbahnwerkstätten in Brandenburg-Kirchmöser

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Von Jörg Schulze, 176 Seiten, 302 Schwarz-Weiß-Abbildungen, 35 Farbfotos; 29,80 €; VBN Verlag B. Neddermeyer; ISBN 3-933254-48-5.



Der Name "Brandenburg" ist heute in erster Linie durch das Bundesland mit der Landeshauptstadt Potsdam bekannt. Den gleichen Namen trägt aber auch die alte Stadt an der unteren Havel, rund 50 km südwestlich von Berlin, einst Bischofssitz mit altstädtischer Struktur

und neustädtischer Kaufmannssiedlung, schließlich im 13./14. Jahrhundert mit hauptstädtischer Bedeutung für die Mark Brandenburg. Als die Hohenzollern 1451 ihre Residenz nach Berlin verlegten, begann der Abstieg Brandenburgs. Erst mit der Industrialisierung nach 1870 (die Brennabor-Werke für Autos und Fahrräder, weitere Fahrradfabriken, eine Schiffswerft, Eisengießerei, Stahl- und Walzwerk entstanden) erlangte die Stadt Brandenburg wieder Bedeutung. Eine Fabrik musste sich ob ihrer Gefährlichkeit in dem etwa 15 km vom Zentrum der Stadt entfernten heutigen Stadtteil Kirchmöser ansiedeln, die "Königlich-Preußische Pulverfabrik bei Plaue (Havel)". Das war 1915 - kurz nach Beginn des Ersten Weltkriegs. Ein riesiges Areal war in aller Schnelle mit Werkhallen, Verwaltungsgebäuden, Kraftwerk und Gleisanlagen geschaffen worden - und noch schneller kam das Ende durch den Versailler Friedensvertrag nach dem Ersten Weltkrieg. Die Reichsbahn übernahm das Werk für die Ausbesserung von Güterwagen ab Januar 1919, im August 1919 kamen die Lokomotiven hinzu. In einem Obelisk am Nordeingang des Werkes ist in einer Tafel vermerkt: "Die Deutsche Reichsbahn übernahm im Jahre 1920 die Pulverfabrik Plaue und machte sie als Reichsbahnausbesserungswerk Brandenburg-West friedlichen Zwecken nutzbar". Seitdem ist der Ortsteil Kirchmöser

sozusagen mit der Eisenbahn verwoben. Namen wie: Reichsbahn-zentralschule, Panzerwerk der sowje-tischen Armee, Werk für Gleisbaume-chanik, Walzwerk Kirchmöser, Weichen-werk Brandenburg, Zentrale Beschaf-fungsstelle der DR, Zentrale Prüf- und Entwicklungsstelle des Verkehrswe-sens waren jahrelang in Kirchmöser ansässige Betriebe. Nach der Wende auch auf dem Gelände ein Auf und Ab: Die DB AG versucht, einen Teil der Gebäude zu vermarkten, einige neue Fir-men haben sich bereits angesiedelt, und auch die DB AG hat hier noch zahlreiche Einrichtungen, so zum Beispiel einen Teil des "Forschungs- und Technologie-Zentrums".

Diese nun fast 90-jährige Geschichte von der einstigen Pulverfabrik zu den Eisen-bahnwerkstätten bis in unsere heutige Zeit hat der Autor analysiert und aufge-schrieben und gibt damit eine umfas-sende Chronik des Eisenbahn-standortes Kirchmöser all jenen an der regionalen Eisenbahngeschichte Inter-essierten in die Hände. Zahlreiche Lagepläne und vor

allem die unendlich große Zahl historisch-er Fotos von den einzelnen Fabrikhallen, Gebäuden, Labors und Werkstätten, darunter viele Luftaufnahmen - sogar bis zum Jahr 1943 -, die einen besonders anschau-lichen Eindruck von der enormen Aus-dehnung der Anlagen hinterlassen, all das gibt einen umfassenden Überblick. Zusammengefasst: "Über die Ge-schichte des heutigen Ortsteiles Kirch-möser wurde zwar schon einiges geschrieben, wobei auch die Rolle der Eisenbahn nicht unerwähnt blieb", schreibt der Autor im Vorwort seines Buches. Der Rezensent möchte hinzu-fügen: Aber so tiefgrün-dig und umfas-send gab es noch keine Darstellung dieses Eisenbahnstandortes. Es ist fast so, als würde man beim Lesen des Textes und beim Betrachten der Fotos spüren, welch pulsierendes Leben im Eisenbahnwerk Brandenburg-West einmal geherrscht haben mag.

Eisenbahner-Kochbuch

97 Rezepte - „Eine fantastische Zugfahrt in kulinarische Welten“

Immo Hoppe, Berlin

Von Gerlinde Götz; 96 Seiten, 97 Rezepte; 9,80 €; Verlag Rockstuhl Bad Langensalza, 1. Auflage 2004, ISBN 3937135-53-7

Dem thüringischen Kleinverlag ist es wie-der einmal gelungen den Rezen-senten angenehm zu überraschen, diesmal grafisch mit den lustigen Zeichnungen von Rolf Westerhoff, die auch die vier weiteren Bände dieser berufsbezogenen, kuli-narischen Reihe zieren, deren Titelbilder werbend auf dem Rücktitel prangen. Sprachliche Volltreffer sind die Namen der vorgestellten Gerichte, die nicht immer

sofort direkte Schlüsse zu-lassen, was einem auf dem Teller erwartet, hier einige wenige Beispiele: Ausgekochter Inspek-tor, Signalgeflü-geltes, Windleitblech, Schwellenhop-sersuppe, Amtmanns Blütenschnitzel, Signalmeister-Lamm, Mutter-und-Kind-Abteil, Schwarzfahrer. Fachliche Beratung bei der Taufe der Speisen und Getränke leistete Jürgen Reinert. Auf der letzten Seite werden in einem kleinen Glossar die Begriffe, nicht nur für Nichtbahnerköche, vorbildlich zugeordnet und abgeleitet.

Die Rezepte selbst sind knapp und

präzise formuliert, die Zutaten übersichtlich aufgelistet. Die einzelnen Zubereitungsschritte sind durch Leerzeilen deutlich getrennt. Aufgefallen sind die nie fehlenden Hinweise zum Anrichten der kulinarischen Köstlichkeiten, Tipps zum Kombinieren und passenden Beilagen, wobei hier und da die lustigen Namen auflockern.

Einzige Schattenseite ist die Aufteilung der Rezeptseiten, manche bietet genügend Leerraum, um z. B. weitere lustige Zeichnungen von R. Westerhoff aufzunehmen.



Die Standardreisezugwagen vom Typ Y/B 70 der Deutschen Reichsbahn

Die Wendezüge bei den deutschen Bahnen

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Neue Titel aus dem DIE-Archiv, reichhaltig illustriert, zu beziehen über DIE-Archiv, Freiherr-v.-Stein-Straße, D-04509 Delitzsch, oder im Online-Shop www.die-archiv.de

In der Ausgabe 12/2004 hatte "Bahn & Modell" die beiden Broschüren über Bahndienstwagen und Wendezüge (Triebwagen-Ersatz) vorgestellt. Nun liegen uns vom DIE-Archiv zwei weitere Broschüren vor.

Aus der Serie 2 zu den Standardreisezugwagen werden die Städteexpresswagen und die kombinierten Sitz-/Gepäckwagen behandelt; in einem speziellen Kapitel auch die Besonderheiten der bei der damaligen Tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD eingesetzten Fahrzeuge. Interessante Informationen gehen aus einigen innerdienstlichen Unterlagen der Deutschen Reichsbahn (Hauptstab u.a.)





hervor, die den Autoren zur Verfügung standen. Insgesamt eine informative Broschüre - für Wagenspezialisten zu

empfehlen.

Die zweite Broschüre aus der Serie 7 hat den Wiederaufbau nach 1945 beim Einsatz von geschobenen Zügen - vor allem im Berufsverkehr - zum Thema. Hier kamen im Raum Frankfurt (Main) zum Beispiel vierachsige Steuerwagen für Verbrennungstriebwagen der Bauart VS 145 und Diesellokomotiven der Baureihe V 36 zum Einsatz. Ein zwar spezielles Kapitel aus der Geschichte des Nachkriegsverkehrs, aber für den historisch interessierten Eisenbahnfreund aufschlussreich, nicht zuletzt auch für die Modelleisenbahner, die sich in ihrem Anlagenthema der unmittelbaren Nachkriegszeit widmen. Da gibt es nicht sehr viele, da es - wie es das Beispiel in dieser Broschüre zeigt - zum Teil auf ein eng begrenztes Einsatzgebiet der Fahrzeuge zugeschnitten war.

Arbeitsschutzanordnung - Deutsche Reichsbahn - Nr. 351/2 vom 20. November 1969 - Reprint der 1. Auflage 1983

Immo Hoppe, Berlin

62 Seiten, 9,80 €, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza, 1. Auflage 2004, Broschur, ISBN 3-937135-38-3

Mit zwei unscharfen Schwarz-Weiß-Aufnahmen illustriert, eine davon auf dem in einem undefinierbaren Blau gehaltenen Einband, die andere zwischen Inhaltsverzeichnis des Neu-drucks und dem trockenen Gesetzes-text als „unechtem“ Vorsatz geschoben, so flatterte das neueste Werk nur für Vorschriften-Fetischisten auf den Re-daktionstisch.

Ein Blick in den Bücherschrank des Rezensenten offenbarte sogleich, dass der Herausgeber Harald Rockstuhl leider das falsche Bändchen zum Thema Arbe-



Arbeitsschutz bei der Deutschen Reichsbahn zum Nachdruck ausgewählt hat. Grafisch ein Genuss (Layout DEWAG-Werbung Dresden) und inhaltlich anspruchsvoller wären die „Fragen und Antworten zur ASAO 351/2 - DR - gewesen (Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Zentrale Abteilung Kontrolle, Hauptinspektion für Arbeitsschutz. 1972). Dieses den Gesetzestext kommentierende Werk, eine Sammlung

„häufig gestellter Fragen“, besticht in der Gestaltung durch über 20 kolorierte Strichzeichnungen, die auf Comic-Art wichtige Anordnungen durch die nur vier verwendeten Farben Rot, Grün, Blau und Gelb anschaulich und eindringlich darstellen.

Eine verpasste Chance oder eine Herausforderung für den Herausgeber?

Die Kremmener Bahn

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Von Peter Bley, 176 Seiten, 302 Schwarz-Weiß-Abbildungen, 35 Farbfotos; 29,80 €; VBN Verlag B. Neddermeyer; ISBN 3-933254-52-3.



Kremmener Bahn - wo ist die denn ? Diese Frage wird sich mancher schon gestellt haben, als er das erste Mal den Namen hörte. Mehr mit der Eisenbahngeschichte

Vertraute, speziell der preußischen oder gar der Berliner, haben da weniger Probleme, zumal besagte Bahn auch schon eine 120-jährige Geschichte aufweist. Natürlich ist sie nicht so bekannt wie die Berlin-Hamburger Eisenbahn oder die Berlin-Stettiner Eisenbahn. Diese Städte - Berlin, Hamburg, Stettin - kennt man ja. Aber Kremmen ? Die Autos dort fahren mit dem Kennzeichen "OHV" umher. Aber was heißt denn dies ? Also: Kremmen ist heute eine Kleinstadt, nordwestlich von Berlin, südlich des Ruppiner Kanals in einer weiten Grünlandebene gelegen - im so genannten Ober-Havel-Land, daher die Abkürzung OHV.

Warum nun wurde eine Eisenbahn nach dieser Stadt benannt ? Darauf gibt Peter Bley, ein bekannter Autor zahlreicher Aufsätze und Artikel sowie Bücher über die (vor allem) Berliner Eisenbahngeschichte und die des Umlandes der deutschen Hauptstadt, umfassende Antwort in einem Buch aus dem Verlag B. Neddermeyer. An dieser Stelle nur so viel über die "Kremmener Bahn" für die vollkommen Uneingeweihten: Ab 1879 besaß Berlin nicht weniger als elf große Fernbahnstrecken, die von der Hauptstadt in alle Teile des Kaiserreiches führten. Im Nordwesten aber - zwischen dem Verkehrsge-

biet der Berlin-Hamburger Eisenbahn und jenem der Berliner Nordbahn - war noch eine größere Lücke verblieben, die zwar für den Bau einer weiteren großen Fernbahn nicht mehr in Frage kam, aber eine verkehrsmäßige Erschließung durch eine Eisenbahn dringend benötigte. Solchen Gebieten kam die 1878 eingeführte "Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" zunutze. Sie bot die Möglichkeit, Eisenbahnstrecken auch in weniger wichtigen Verbindungen und mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand neu zu bauen und zu betreiben.

Innerhalb weniger Jahre wurde die "Kremmener Bahn" (sie erhielt kurioserweise ihren Namen sogar schon vor der Eröffnung) zu einer wichtigen Entwicklungssache der Reichshauptstadt, später sogar als Hauptbahn ausgebaut. In ihrer fast 120-jährigen Geschichte prägte ein ständiges Auf und Ab die Bahn - Neubau, Stilllegung, Wiederaufbau.

Diese Epochen sind in akribischer Genauigkeit und Detailtreue vom Autor recherchiert, selektiert und aufgeschrieben worden, dazu mit Plänen und Fotos bereichert, so dass als Ergebnis daraus ein vortreffliches Buch werden konnte. "Konnte" deshalb, weil nach jahrzehntelangem Verschluss die Akten der früheren Königlichen Eisenbahn-Direktion und späteren Reichsbahndirektion Berlin der Öffentlichkeit wieder zugänglich wurden. Und diese sind zur Kremmener Bahn - soweit sie die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg betrifft - fast voll-ständig erhalten. Die vom Autor zitierten Passagen oder als Faksim-

ile wieder-gegebenen (gut lesbaren) Originale bereichern ungemein das historische Kolorit und verdeutlichen das engagierte Wirken der damals Verantwortlichen für das Entstehen, Werden und Wachsen dieser Bahnstrecke. Wen wundert es da, dass für das Verzeichnis der verwendeten Quellen allein drei Druckseiten (im Format DIN A 4) benötigt wurden.

Der Verleger Bernd Neddermeyer wirkte gleichzeitig als Layouter und gab damit "seinem" Buch und dem des Autors Bley innen und außen ein würdiges "Gesicht".

Der Rezensent freut sich, den Lesern von "Bahn & Modell" ein rundum gelungenes Werk zur regionalen Eisenbahngeschichte in den deutschen Landen empfehlen zu können.

Der Verlag B. Neddermeyer ermöglicht es den Mitgliedern unseres Freizeitbereichs, beide Bücher verbilligt als Gruppensammelbestellung zu beziehen. Die Preise: "Kremmener Bahn" oder "Eisenbahnwerk Brandenburg-West" zu je 22 € (der Titel "Eisenbahnwerk Brandenburg-West" ist allerdings leider schon vergriffen). Bestellungen an: Verlag B. Neddermeyer GmbH, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin. Tel.: 030/378 873 22, Fax: 030/378 873 23.

e-mail: vbn@eisenbahn-verlag.de.

Episoden zwischen Diesel und Dampf Geschichten aus dem Eisenbahneralltag zur Reichsbahnzeit

Curt Zschille, Leipzig

Von Wolfgang Bahnert; 112 Seiten, zahlreiche bisher unveröffentlichte Fotos; 15,80 €; Bildverlag Thomas Böttger Witzschdorf; www.boettger-bildverlag.de; 1. Auflage 2004; ISBN 3-937496-10-6



Bisher kannte der geneigte Leser den Wolfgang Bahnert aus Leipzig vor allem als den versierten Modelleisenbahntüftler und Bastler, der z. B. jedes Jahr im Sommer zahlreiche interessierte Freunde aus dem Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn während der Modellbahnseminare den Selbstbau von Modellen oder die Ausgestaltung von Modellbahnanlagen lehrte und mit der Freude am eigenen Werkeln ansteckte. Nun reisen wir mit dem vorliegenden Buch in das, vergangene, Berufsleben des ehe-

maligen Lokführers – und das auf höchst vergnügliche Art und Weise!

Selten hat der Rezensent so viel geschmunzelt, herzlich gelacht und manchmal sogar laut losgeprustet, als er sich in seiner Phantasie die Geschichten bildlich vorgestellt hat. Das fiel ihm auch deshalb relativ leicht, da der größte Teil der locker aus der Feder des Autors fließenden Erlebnisse in Mitteldeutschland spielt, was zufällig unsere gemeinsame berufliche wie auch private Heimat ist. Das ist so zu verstehen, dass der Besprechende einige der beschriebenen Strecken und Örtlichkeiten aus eigener Anschauung kennt.

Nachdem wir links neben dem Vorwort dem dreißig Jahre jüngeren Eisenbahner Bahnert im Führerstand einer 118er in die Augen geschaut haben, beginnt der Autor zwei Seiten weiter seine Erinnerungen mit einer Episode aus seiner Zeit als frisch geprüfter Lokführer. Kaum hat man die ersten 50 Zeilen verschlungen, wird das Zwerchfell bereits zum ersten Mal kräftig strapaziert.

Und ich verspreche nicht zu viel, wenn ich behaupte, es geht so weiter bis zur letzten Seite. Nahtlos eingefügt in die sachlichen, realistischen, dabei noch bildhaft beschreibenden sowie Fachwissen locker vermittelnden Schilderungen des Dienstes „auf dem Bock“, ob nun im Führerhaus einer Dampflokomotive oder dem Führerstand eines Diesels, reiht sich die Wiedergabe eines „Streiches“ oder einer Neckerei an die andere. Dennoch hat man niemals das Gefühl, dass es dem Erzähler am nötigen Ernst, der zum verantwortungsvollen Beruf des Lokführers gehört, mangelt. Nein, noch mehr lässt sich in den Worten dessen spüren, der da aus dem

Nähkästchen plaudert, der liebte seinen Beruf und mochte seine Mit/menschen, Kollegen und Vorgesetzten, oder auch nicht, auf seine eigene, unverfälschte, geradlinige, herzerfri-schende Art. Dennoch hat man nie den Eindruck, dass ein Kollege bloß gestellt werden soll, sondern es überwiegt in der Rückschau aus dem schier uner-schöpflichen Gedächtnis die anhalten-de Freude über den gelungenen Spaß! Im Gespräch verriet mir der Autor, dass er mühelos einen weiteren Band mit lustigen Geschichten füllen könnte.

Auch Kollegen Lokomotivführer und Eisenbahner, die das Buch lesen, werden auf ihre Kosten kommen, und sich sicher hier und da an ihre eigenen Arbeitsalltag erinnern fühlen. Einmal durch die typische Sprache, und ande-rerseits durch die Tücken, Macken und Eigenheiten sowohl der Technik als auch der Menschen, mit denen man, ob man möchte oder nicht, zu tun hat oder haben muss.

Ein Wort zum Schluss der vergnüglichen Buch-Betrachtung: Für den Nicht-Eisenbahner wäre in kleines Glossar und Abkürzungsverzeichnis am Schluss des Bändchens sicher hilfreich. Die Qualität des tollen Textes hätte noch ein kleines Bisschen gesteigert werden können, wenn der Korrekturleser etwas aufmerksamer gewesen wäre und einige kleine sprachliche Patzer ausgebessert worden wären.

Unser Fazit: Für jeden Freund der guten alten Deutschen Reichsbahn ein nicht bereuter Lustkauf und entspannende Lektüre, bei der der Humor nie zu kurz kommt!

Züge der Berliner S-Bahn. Das „Blaue Wunder“ Die Baureihe ET 170.0 der Deutschen Reichsbahn

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Von Mario Walinowski; 240 Seiten, 260 Schwarz-Weiß- und 74 Farabbildungen, inkl. Modellbaubogen in Nenngröße H0 (Maßstab 1:87). Herausgeber: Historische S-Bahn e.V., Verlag: Gesellschaft für Verkehrspoli-tik und Eisenbahnwesen e.V. (GVE), Berlin 2005. ISBN 3-89218-170-5; 24,80 €.

Kürzlich erschien ein Buch über den ersten in der DDR entwickelten S-Bahnzug, der allerdings nie in Serie gebaut wurde. Ein Zug, bestehend aus acht Wagen - mehr nicht. Also ein Unikat, wie man zu einem Einzelstück sagt. Wer sich für die Berliner S-Bahn interessiert, wird sicher schon einmal etwas von ihm gehört oder



gelesen haben; manche haben ihn vielleicht sogar gesehen. Fahrzeug- oder Triebwagenspezialisten

dürfte er nicht unbekannt sein. Aber die große Masse der Eisenbahner wird ihn wohl kaum kennen. Andere Eisenbahnfahrzeuge, die als Unikate gelten, haben da weitaus größeres Interesse gefunden, wie der Kruckenbergsche Schienenzeppelin oder der VT 877. Trotzdem füllt dieser einzige Zug nun ein Buch mit 240 Druckseiten, und das mit gutem Recht. In der DDR entwickelt und anfangs in der Öffentlichkeit bewundert, geriet er bald aufs Abstellgleis, verschwand schließlich aus dem Blickfeld, und selbst nach der Wende mussten 15 Jahre vergehen, ehe sein Entstehen und Vergehen dokumentiert wurde. Sein amtlicher Name: ET 170.0 - das "Blaue Wunder".

Der Autor des Buches, Mario Walinowski, ist Eisenbahner "von der Pike auf", heute Triebfahrzeugführer bei der Berliner S-Bahn. Jahrgang 1970. Er war drei, vier Jahre alt, als die letzten Teile des von ihm beschriebenen S-Bahnzuges in den Schrott wanderten. Trotzdem faszinierten ihn die Geschehnisse um diesen

einigen Zug so sehr, dass er sich daran machte, den "Lebenslauf" des Zuges aufzuschreiben. Das ist so ganz einfach hingeschrieben. Aber was Walinowski vor dem Schreiben erst einmal alles erkunden, suchen, finden, lesen, verarbeiten musste, das nötigt dem Rezensenten, der selbst Autor einiger Bücher ist, Respekt ab. Das Quellenverzeichnis gibt darüber Aufschluss. Was da allein unter der Rubrik "Archivalien" verzeichnet ist: 91 Akten, Protokolle, Vorschriften, Schreiben, Kataloge, Niederschriften ! Schauen Sie es sich selbst an. Es ist viel mehr geworden als "nur" der Lebenslauf eines S-Bahnzuges, es ist ein Stück Zeitgeschichte des DDR-Schienenfahrzeugbaues und der DDR-Wirtschafts- und Verkehrspolitik geworden, akribisch dokumentiert und mit sehr vielen, zum Teil noch nicht gesehenen Dokumenten und Bildern belegt. Ein Buch, das lesenswert ist !

Bahn & Modell

Nr. 13 /April 2005

Herausgeber

Redaktion

Arbeitsausschuss

Anschrift der

Redaktion

Erscheinungsweise

Redaktionsschluss

Satz

Layout

Druck

Stiftung Bahn-Sozialwerk

Hans-Joachim Kirsche (verantwortl.) Tel./Fax 030/525 24 45

Immo Hoppe Tel. 030/ 534 04 08

Dieter Koschmann, Wolfgang Bahnert, Dieter Fischer, Manfred van Kampen, Helga Kuhne, Helmut Schmidt, Bernhard Waterholter, Gert-E. Thalau

Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin

e-mail: H.Kirsche@ngi.de

2 x jährlich

28. Februar 2005

BSW-Freizeitgruppe Redaktion Bahn & Modell Berlin

Günter Jazbec, Stolzenhagen

Robert Reichert Display und Poster, Drucksachen aller Art,

Möckernstr. 111, D-10963 Berlin

Eine Mitarbeit (Meldungen, Fotos, Anregungen) 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 Verfasseramen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (Stiftung BSW) oder der Schriftleitung übereinstimmen.

Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs

Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Redaktionsschluss für das Heft 14: 15. August 2005

In dieser 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

Regionalbüro Berlin

16. April 2005

Volldampf im Oderbruch - Mit Diesellok 119 158 und Dampflokomotive 52 8177 sowie Zwickauer Traditionseilzug und Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg über die Ostbahn nach Werbig und weiter durch das Oderbruch in Richtung Eberswalde sowie zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

30. April 2005

Zum Bw-Fest nach Wolsztyn (Polen) - Mit Dampflokomotive 52 8177 sowie Zwickauer Traditionseilzug und Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg über Frankfurt (Oder), Rzepin und Zbaszynek in das 70 km südwestlich von Poznan gelegene Wolsztyn mit seinem gut erhaltenen Bahnbetriebswerk und abends zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

Zur Walpurgisnacht auf den Hexentanzplatz nach Thale - Mit Diesellok 119 158 und Nostalgiezug Brandenburger Tor von Berlin-Charlottenburg nach Thale und nachts zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

05. Mai 2005

Sonderfahrt mit Diesellok V 60 und Bghw-Wagen von Waren (Müritz) aus.

Ansprechpartner: Karl-Heinz Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel.: 03991/670202.

07. Mai 2005

Kleines Dampflokomotivfest im Standort Dresden: Zug 1 mit Dampflokomotive 52 8177 und Diesellok 119 158 (Stadtbahn) sowie Zwickauer Traditionseilzug und Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg nach Dresden Hbf zur Fahrzeugausstellung ins Bw Dresden-Altstadt und zurück. Zug 2 mit Ellok E 18 und Dampflokomotive 03 1010 (ab/bis Leipzig) sowie mit dem Nostalgiezug Brandenburger Tor von Berlin-Charlottenburg über Magdeburg Hbf, Halle (Saale) Hbf und Leipzig Hbf nach Dresden Hbf und zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

21. Mai 2005

Schnellzugdampf nach Stralsund und auf die Insel Rügen - Mit Diesellok 119 158 und Dampflokomotive 03 1010 sowie Nostalgiezug Brandenburger Tor und Zwickauer Traditionseilzug von Berlin-Charlottenburg über Stralsund nach Binz und zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

04. Juni 2005

Zum Wasserstraßenkreuz nach Magdeburg - Mit DampfloK 52 8177, dem Zwickauer Traditionseilzug und dem Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg nach Magdeburg zu einer 4-stündigen Schiffsfahrt zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg und abends zu-rück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

DampfloKfest in Staßfurt - Mit DampfloK 52 8177 sowie Zwickauer Traditionseilzug und Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg - mit Fotohalten unterwegs - zum DampfloKfest nach Staßfurt und zurück über Schönebeck (Elbe) und Brandenburg (Havel).

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

18. Juni 2005

Sonderzug "Die lustige Witwe" zu den Schlossgartenfestspielen nach Neustrelitz (dort Aufführung von Lehars Operette) mit DieselloK 119 158 und dem Nostalgie-zug Brandenburger Tor von Berlin-Charlottenburg nach Neustrelitz Hafen und abends zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

02. Juli 2005

Brückenfest in Altenbeken - Die größte Kalksandsteinbrücke Europas steht im Mittelpunkt eines Brückenfestes der Gemeinde Altenbeken, wohin der Sonderzug mit DampfloK 03 1010, dem Nostalgiezug Brandenburger Tor und dem Zwickauer Traditionseilzug fährt. Die Reise beginnt in Berlin-Charlottenburg und führt über Potsdam Hbf, Brandenburg Hbf und Magdeburg Hbf nach Altenbeken und zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel.0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

09. Juli 2005

Zum Eisenbahnfest nach Halle (Saale) im dortigen Standort des DB Museums fährt die DampfloK 52 8177 mit dem Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg über Potsdam Hbf und abends zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

Fahrt von Halle (Saale Hbf) über Magdeburg Hbf, Potsdam Hbf, Berlin Zoo und Berlin Ostbahnhof nach Bergen (Rügen) mit Ellok E 18 047 und DieselloK 119 158 sowie dem Nostalgiezug Brandenburger Tor zu den Störtebeker-Festspielen und nachts zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

15. bis 17. Juli 2005

Modellbahnausstellung in der größten Feldsteinscheune Europas in Bollewik.

Ansprechpartner: Karl-Heinz Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel.: 03991/670202.

August 2005

Bahnhofsfest in Parchim.

Info bei: Karl-Heinz Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel.: 03991/670202.

13. August 2005

15. Hanse-Sail in Rostock und Warnemünd: Dorthin fährt die DieselloK 119 158 mit dem Nostalgiezug Stoltera von Berlin-Charlottenburg und abends zurück.

Die Ellok E 18 047 fährt ihren Zug "Neptun" von Halle (Saale) Hbf über Magdeburg, Wolmirstedt und Stendal nach Rostock und Warnemünde sowie abends zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe

Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

14. August 2005

“Von der Hauptstadt an die See mit der Lok aus Halle P” heißt es im “Hanse-Express” mit der Dampflok 03 1010 und dem Traditionszug Berlin von Berlin-Charlottenburg über Berlin Zoo, Berlin Ostbahnhof und Berlin-Lichtenberg auf der Nordbahn nach Rostock und Warnemünde und abends zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

20./21. August 2005

Das 2. Berliner Eisenbahnfest mit Lokparade, Fahrzeugschau, Führer-standsmitfahrten, Bahnmarkt und Mo-dellbahnen findet im Bw Berlin-Schöne-weide statt.

27. August 2005

Ellok E 18 047 und der Nostalgiezug Brandenburger Tor fahren zu den Störtebeker-Festspielen auf die Insel Rügen von Berlin-Charlottenburg nach Lietzow (Rügen) und nachts zurück.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

03. September 2005

Meininger Dampfloktag - Mit der Dampflok 03 1010, dem Zwickauer Traditionseilzug und dem Nostalgiezug Brandenburger Tor geht die Fahrt von Berlin-Charlottenburg, Berlin Zoo und Berlin Ostbahnhof über Halle (Saale)Hbf nach Meiningen und abends zurück mit der Diesellok 119 158 ab Halle.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionszug Berlin. Informationen unter Tel. 0331/6006-706/Fax 0331/6006-708

Berlin

BSW-Freizeitgruppe Bahnstromanlagen S-Bahn - Besichtigung der S-Bahn-Modellanlage H0 jeweils mittwochs von 9 bis 14 Uhr in Markgrafendamm 24 (Haus 13), 10245 Berlin. Besichtigung für Gruppen auch an anderen Wochen-tagen möglich bei Anmeldung unter Tel.: 030/47 4848 38, Fax: 030/47 4848 38

Brandenburg

Mittwochs von 13 bis 22 Uhr Treffen der Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn im Clubheim, Zander-straße 1, Brandenburg (Nähe Bahnhof Altstadt) Ansprechpartner: Herbert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770 Brandenburg

Ladeburg

Jeden Montag Treffen der BSW-Freizeitgruppe Modellbahn-Club 93 in Ladeburg 17 bis 20 Uhr

Belzig

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

Cottbus

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

Kargow

Jeden Sonntag Treffen der BSW-Freizeitgruppe "Warener Eisenbahn-freunde" im Heim am Bahnhof Kargow von 9 bis 12 Uhr zum Bau von Modulen in H0.

Waren (Müritz)

Jeden Sonntag Arbeitstreffen der BSW-Freizeitgruppe Warener Eisenbahn-freunde von 9 bis 12 Uhr im Bahnhof Kargow. Anmeldung erforderlich.

Ansprechpartner: Karl-Heinz Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel.: 03991/670202.

Außenbüro Leipzig

16. April 2005

Mondscheinfahrt rund um Chemnitz bei der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

16./17. April 2005

Saisoneneröffnung bei der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf und 2. Frühlingsfest der Gartenbahn.

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

23. April 2005

Nostalgie-Zug "Gruben-Express" von DB Regio Thüringen von Eisenach nach Sondershausen mit Dampflokomotive 41 1144-9 zum Erlebnisbergwerk Glückauf.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Blumenfest in Sebnitz. Dorthin fährt der Museumstraditionszug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf von Chemnitz Hbf (Abfahrt ca. 8 Uhr) über Dresden und zurück.

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

30. April 2005

Dampf-Sonderfahrten mit Dampflokomotive Baureihe 94 von Ilmenau über Arnstadt und Rottenbach nach Katzhütte im "Schwarzatal-Express" mit Besuch der Oberweißbacher Bergbahn.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

30. April/01. Mai 2005

Eröffnung des Museumsbetriebes bei der BSW-Freizeitgruppe IG Dresden-Altstadt.

01. Mai 2005

BSW-Freizeitgruppe Traditionsdampflokomotive 58 3047-6 in Glauchau veranstaltet eine Sonderfahrt Glauchau - Lübbenau mit der Ellok E 94 280.

05. Mai 2005

Vatertagsbummler zu Christi Himmelfahrt der Traditionsbahn Radebeul.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

Himmelfahrt nach Holzhau mit dem Museumstraditionszug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf (Abfahrt ab Chemnitz Hbf ca. 8 Uhr).

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

07. Mai 2005

Dampf-Sonderfahrten mit Dampflokomotive Baureihe 94 von Ilmenau über Arnstadt und Rottenbach nach Katzhütte im "Schwarzatal-Express" mit Besuch der Oberweißbacher Bergbahn.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

07./08. Mai 2005

Karl-May-Fest mit Fahrten der Traditionsbahn Radebeul.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven Löbau veranstaltet an beiden Tagen jeweils von 10 bis 18 Uhr die Maschinenhaustage in Löbau.

15. Mai 2005

Pfingstsonntagsfahrt der Traditionsbahn Radebeul.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

21. Mai 2005

Dampfsonderfahrt nach Hainichen mit der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.
Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

22. Mai 2005

Dampf-Sonderfahrten mit Dampflokomotive Baureihe 94 von Ilmenau über Arnstadt und Rottenbach nach Katzhütte im "Schwarzatal-Express" mit Besuch der Oberweißbacher Bergbahn.
Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Anfang Juni 2005

Die BSW-Freizeitgruppe Freunde der Eisenbahn Langenau veranstaltet zum 115jährigen Streckenjubiläum Brand Erbsdorf - Langenau ein Bahnhof- und Kinderfest.

11. Juni 2005

Der Museumstraditionszug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf fährt zum Historischen Brauereifest in Wernesgrün (Abfahrt in Chemnitz Hbf ca. 9 Uhr).
Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

25. Juni 2005

Der Spreewald-Express des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf (Abfahrt Chemnitz Hbf ca. 7 Uhr) fährt in den Spreewald.
Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

03. Juli 2005

Im "Schneekopf-Express" von Erfurt über Oberhof nach Meiningen mit Dampflokomotive Baureihe 65 und Wagen vom Bahnbetriebswerk Arnstadt hist.
Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

09./10. Juli 2005

Von 18 bis 1 Uhr Museumsnacht bei der BSW-Freizeitgruppe IG Dresden-Altstadt.

19. August 2005

Mit dem Traditionszug Radebeul zum Mond (Vollmond in Friedewald).
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

25. bis 28. August 2005

15. Heizhausfest der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.
Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

03. September 2005

Sonderfahrt der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf zum Dampflokomotivfest nach Meiningen (Abfahrt ca. 6.30 Uhr Chemnitz Hbf).
Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

04. September 2005

Fahrt der Traditionsbahn Radebeul zum Radeburger Vogelscheuchenfest.
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

11. September 2005

BSW-Freizeitgruppe Freunde der Eisenbahn Langenau veranstalten Modellbahnausstellung anlässlich des "Tages des offenen Denkmals".

17. September 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.
Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

18. September 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Fahrt der BSW-Freizeitgruppe des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf im "Rotkäppchen-Express" nach Freyburg (Unstrut) in die Sektkellerei (Abfahrt Chemnitz Hbf. ca. 6.30 Uhr).

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

24. September 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

25. September 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

01. Oktober 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

01. bis 03. Oktober 2005

Im Dampfzug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf zum Brocken.

Ansprechpartner: Eike Ring, Tel.: 0371/4932765 und 0177/7503648.

02. Oktober 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Schlusssfahrt mit der Traditionsbahn Radebeul nach Moritzburg.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

03. Oktober 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Sonderzug der Traditionsbahn Radebeul nach Radeburg zu Heinrich Zille.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

08. Oktober 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug DB Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen, Tel.: 0180/194195

Dampfsonderfahrt der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf zum Zwiebelmarkt in Weimar (Abfahrt Chemnitz Hbf ca. 8 Uhr).

09. Oktober 2005

Fahrt im "Elstertal-Express" von Gera nach

Cheb (Tschechien) mit Dampflokomotive
41 1144-9 und dem Traditionszug DB
Regio Thüringen.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen,
Tel.: 0180/194195

15. Oktober 2005

Dampf-Sonderfahrten mit Dampflokomotive
Baureihe 94 von Ilmenau über Arnstadt
und Rottenbach nach Katzhütte im
"Schwarzatal-Express" mit Besuch der
Oberweißbacher Bergbahn.

Ansprechpartner: DB Regio Thüringen,
Tel.: 0180/194195

St. Egidien

BSW-Freizeitgruppe MEC St. Egidien
veranstaltet im Mai 2005 einen "Tag der
offenen Tür" und im November 2005 eine
dreitägige Modellbahnschau.

Ansprechpartner: Kurt Götze, Telefon:
037204/86919

Gotha

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

Eisenach

Mittwochs Clubabend 18 bis 20 Uhr der
BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn-
freunde Eisenach West im Hp Eisen-
ach-West, Kasseler 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-Freizeit-
gruppe 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, Eich-
rodter Weg (Ende), 99817 Eisenach.

Ansprechpartner: Stefan Lohr, Erich-Hon-
sten-Str. 30, 99817 Eisenach, Tel. 03691/
743823. Funktelefon 0170/8138913

Konsultation/Besichtigung nach Ver-
einbarung bei der BSW-Freizeitgruppe
HistBahnErbe (Archiv Eisenbahn) im
Empfangsgebäude des Bahnhofs Eisen-
ach, Bahnhofstr. 35, 99817 Eisenach.

Ansprechpartnerin: Rosemarie Werner,
Goethestr. 12. 99817 Eisenach, Telefon:
03691/77637 oder 0170/4860683

Leipzig

Mittwochs Arbeitstage der Freizeitgruppe
Modelleisenbahn im Bw Leipzig Hbf Süd
von 13 bis 18 Uhr in den Gruppenräumen
Hermann-Liebmann-Straße 108 (Nähe
S-Bahn-Haltepunkt Leipzig Ost). Besuche
zu anderen Zeiten können vereinbart
werden unter Tel.: 0341/4210104.

Im Juli 2005 "Tag der offenen Tür".

Bernburg

Mittwochs Arbeitstage der Modell- und
Eisenbahnfreunde Bernburg von 15.00
bis 20.00 Uhr

Dresden

Jeden 1. und 3. Samstag im Monat (nur
von Mai bis September) Besuchertag von
10 bis 14 Uhr bei der BSW-Freizeit-gruppe
IG Dresden-Altstadt.

Klingenthal

Jeden Sonntag von 10 bis 16 Uhr Modell-
bahnausstellung der BSW-Frei-zeitgruppe
Eisenbahnfreunde Klingen-thahl im Bah-
nhof Klingenthal (an anderen Tagen nach
Vereinbarung).

Region Süd

Regionalbüro 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 Aufenthaltsraum
 des ehemaligen Bw Würzburg Rbf,
 Wagenwerkstatt, Würzburg-Zell.

Ansprechpartner: Friedrich Deeg, Tel.
 09162/7592

BSW-Freizeitgruppe E 44 119 Lichtenfels

Jeden Samstag ab 10 Uhr im Museumsstandort
 Lichtenfels, Wöhrdstr. 25,
 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 in unregelmäßigen Abständen
 nach Absprache.

Ansprechpartner: Frank Riegler, Tel.
 0911/2194718

BSW-Freizeitgruppe Historisches Stellwerk Kronach

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

nach.

Ansprechpartner: Bernd Geiger, Tel.
 09265/5956

Außenbüro Karlsruhe

Haltingen

Jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff
 10 Uhr im Freizeitraum

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe
 Historische Schienenfahrzeuge Haltingen

Jeden 1. Freitag im Monat Klubtreffen der
 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 München

Außenbüro München

Lindau

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

Ansprechpartner: Modellbahngruppe
 Lindau (B)

Kempten

Mittwochs Treffen der Mitglieder 19 Uhr
 zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof
 Kempten-Hegge.

Ansprechpartner: MEG Oberallgäu-Kempten

Bellenberg

Freitags Treffen der Mitglieder 19 Uhr

zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Bellenberg.

Ansprechpartner: BSW-Modellbau-gruppe Bellenberg

München

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

Außenbüro Stuttgart

September 2005

Mögglingen - "ARGE Spur 0 Bezirks-treffen" mit Workshop der BSW-Freizeit-gruppe "Modellbahn '65".

Ansprechpartner: Hans-Peter Klein, Tel: 07161/34113, Büro: 0711/2092-2742, Fax: 0711/2092-3224

Stuttgart Killesberg - Messe "Modellbau Süd" mit Teilnahme der BSW-Freizeit-gruppe "Modellbahn '65" und Workshop.

Ansprechpartner: Hans-Peter Klein, Tel: 07161/34113, Büro: 0711/2092-2742, Fax: 0711/2092-3224

Bahntag der BSW-Freizeitgruppe "Modellbahn '65".

Ansprechpartner: Hans-Peter Klein, Tel: 07161/34113, Büro: 0711/2092-2742, Fax: 0711/2092-3224

29./30. Oktober 2005

Vorführung der Modellbahnanlage H0, Epoche III (60er Jahre) auf 140 Quadratmetern mit 35 Zuggarnituren auf rund 900 m Gleis.

(Info dazu: www.Modellbahn65.de).

Ansprechpartner: Hans-Peter Klein, Tel: 07161/34113, Büro: 0711/2092-2742, Fax: 0711/2092-3224

Region West

Außenbüro Frankfurt/Main

08. Mai 2005

Am Muttertag zum Spargelessen - Eine Veranstaltung der BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen mit Fahrt Gießen - Darmstadt - Zwingenberg.

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

03. bis 05. Juni 2005

BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen fährt mit Schienenbus in den Harz nach Nordhausen (Weiterfahrt mit Harzquerbahn).

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

16. Juli 2005

BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen auf Fahrt von Gießen über Aschaffenburg in die Fachwerkstadt Wertheim.

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

10. September 2005

Mit dem Schienenbus der BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen nach Bebra zum Jubiläum 130 Jahre Bebra-Friedländer-Eisenbahn.

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

17. September 2005

BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen auf Tour zu "Rhein in Flammen" in St. Goarshausen.

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

08. Oktober 2005

BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde" unterwegs zum

Federweißer-Fest in Bacharach.

Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel.: 06406/6506

Darmstadt

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

Info: Tel. 06157/3341

Gießen

„Stammtisch“ der BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen jeweils 18 Uhr am 07. April, 12. Mai, 09. Juni, 14. Juli, 11. August, 08. September und 13. Oktober 2005.

Arbeitseinsatz jeden Samstag ab 9 Uhr auf dem Gelände.

Herborn

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

Info: Tel: 02772/42494

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.

Info: Tel. 0611/420568

Offenbach am Main

BSW-Freizeitgruppe Miniaturbahnclub Stellwerk jeden Freitag ab 20 Uhr Besuchertag.

Info: Tel.069/655702

Außenbüro Essen

11. Mai 2005

Videoabend „Le Bataille du rail - Schienenschlacht“ beim MEC Münster.

Ansprechpartner: MEC Münster, Michael Stach, Tel.: 0251/778272.

15. Mai 2005 (geplant)

Münsteraner Eisenbahntag

Ansprechpartner: MEC Münster, Michael Stach, Tel.: 0251/778272.

27. Juli 2005

Videoabend „Augsburger Puppenkiste - Jim Knopf und Lokus der Lokomotivführer“ beim MEC Münster.

Ansprechpartner: MEC Münster, Michael Stach, Tel.: 0251/778272.

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, Info: H. Rüschenbaum, 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-Freizeitgruppe Bahnarchiv Duisburg, Info: E. Bruns. Tel. 021/724 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

Freitags ab 14 Uhr Clubtreffen in den Vereinsräumen Keller DB-Gastronomie Oberhausen-Osterfeld, 46045 Oberhausen, Cheruskerstraße 25.

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Oberhausen, Hans Weiß, 46117 Oberhausen, Märkische Straße 8, Tel.: 0208/893140.

e-mail: MECOberhausen@aol.com

Samstags Arbeitstreffen im Oberhausen-Lokscheunen. Interessierte kommen vorbei und helfen mit, oder vorher anrufen unter 0208/8997372. Hausmeister ist meistens ab 9 Uhr vor Ort!

Ansprechpartner: Thomas Noack, Tel.: 0172/2833008, Fax 0208/8997377

Münster

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

Jeden Mittwoch 19.00 Uhr Mitgliederabend zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Klönen. Besucher herzlich willkommen bei der BSW-Freizeitgruppe MEC Münster.

Witten

BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Witten, Bergerstraße 35, 58452 Witten (Tel./Fax: 02302/1710399).

e-mail: efwitten@t-online.de.

Jeden 1. Mittwoch im Monat Dia- oder Filmvortrag ab 19 Uhr im Wittener Hbf, danach gemütliches Beisammensein. Jeden dritten Samstag im Monat Modellbahn- und Archivarbeit ab 10.30 Uhr in den Räumen im Wittener Hbf. Vierteljährlich am dritten Mittwoch im Monat Lokführer-Frühschoppen.

Ansprechpartner: Willi Stratmann, Tel. 02330/4435

Opladen

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

Krefeld

Jeden Freitag ab 19 Uhr Clubabend der Modellbahngruppe Krefeld
Info: Theo Nüsing, Tel 02151/503229

Koblenz

Jeden 2. Samstag im Monat Clubabend der Gruppe Historische Eisenbahnfahrzeuge Koblenz (auch mit Modellbahn)

Info: Wolfgang Ihrlich, Tel. 0261/3961339

Außenbüro Saarbrücken

Saarbrücken

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

Trier

Dienstags Gruppenabend der BSW-Modellbahngruppe Trier (H0), 19.30 Uhr, Christophstraße 1 (AZG-Gebäude im Keller).

Info: Martin Peters (1. Vorsitzender), Tel. 0681/94 72 998.

Neunkirchen

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

Region Nord

Regionalbüro Hannover

Hannover

Dienstags und freitags BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub Hannover. Ab 19.30 Uhr Clubheim Fernroder Straße, unter Gleis 14 Ostseite Hannover Hbf Oldenburg

Donnerstags BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg ab 19.30 Uhr im Klubheim Donnerschwerstraße 4

Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Rendsburg, Tel. 04331/89820

Nordenham

Donnerstags BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub Nordenham ab 19.30 Uhr im Klubheim Bahnhof Nordenham.

Braunschweig

2. und 4. Samstag im Monat Treffen der BSW-Freizeitgruppe VT 08 Braunschweig im Triebwagen, Bw Braunschweig, Gleis 246.

Bremerhaven

Dienstags und donnerstags Modelleisenbahn-Club Bremerhaven im BSW, ab 19 Uhr Clubheim, Bremerhaven, Grenzstraße 7; sonntags 10 bis 12 Uhr Frühschoppen.

Außenbüro Hamburg**Cuxhaven**

Donnerstags ab 15 Uhr Treffen des BSW-Eisenbahn-Modell-Clubs Cuxhaven im Clubheim Bahnhof Cuxhaven (Absprache unter Tel.: 04722/940003).

Lübeck

Mittwochs ab 18.30 Uhr Treffen der BSW-Freizeitgruppe Modellbahn Lübeck im Clubheim Bahnhof Schwartau.

Rendsburg

Jeden 1. Sonntag im Monat Besichtigung des Museumsstellwerks "Rn" in Rendsburg von 14 bis 17 Uhr.



Verschiedene Bahnpostwagenmodelle zum Vergleichen sind hier aufgestellt.

Im Bahnhof Eichstätt wurden für die Fotos kleine Szenen arrangiert. Auf dem schmalen Postbahnsteig stehen gelbe Paketkarren vor dem zweiachsigen Lima-Wagen bereit.

Fotos: MEC Münster





Doppeleinfahrt" in den unteren Bahnhof von Eibenstock
Ein Hopfen- und ein Kohlfeld auf der Spreewaldbahn in H0m. Zur Darstellung der Kohlköpfe wurden weiße Pfefferkörner mittels Kaltleims aufgeklebt.

Fotos: Wolfgang Bahnert

