



Der Eisenbahnknoten Wittenberge





**Sächs. IVk Schmalspurlok und zweiachsige Personenwagen in der Nenngröße 0e.
Erbauer: Uwe Balzer (Lok) und Wolfgang Bahnert (Wagen),
KFG Modelleisenbahn Bw Leipzig Hbf Süd**

Foto : Bahnert

Modell des ICE 3 der DB AG auf der Anlage des MEC Hannover

Foto: Andree



Zum Titelbild: Empfangsgebäude Bahnhof Wittenberge im September 2005

Foto: Jazbec

Editorial

Vielfältigkeit im freudvollen Tun
bleibt unsere Stärke 2

Berichte/Meldungen

Mobilitätspreis an Helmut Schmidt 7

Eisenbahner war ich zuallererst 8

9. Nationale Modellbahnausstellung
des französischen Landesverbandes
UAICF in Amberieu 13

Die Fortschreibung der Chronik des
Freizeitbereichs 15

Stippvisite bei der Mecklenburg-
Pommerschen Schmalspurbahn 19

Veltener Traditionszug mit
Mecklenburger Personal unterwegs 22

Fünf Jahr Freizeitgruppe
„Museumsbahnhof Großvoigtsberg“ 24

Ausstellung der BSW-Freizeitgruppe
MEC Münster 26

Reiseziel Hradec Kralove 28

Vorgestellt

BSW-Freizeitgruppe
Jenaer Eisenbahn Verein - Lichtenhai-
ner Waldeisenbahn - 29

Was Eisenbahner alles machen ! 32

Erfahrungsaustausch

Kleine Farbspielereien oder „Harry hol
schon mal den Wagen“ 33

Posten 44 34

Spurensuche

Nie wieder Krieg ! 38

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens
Wittenberge 40

Die „Kanonenbahn“ - Teilabschnitt
Leinefeld - Geismar - Eschwege 48

Wenn es Winter wird... 51

Eine Kostbarkeit an der Strecke von
Dresden nach Praha (Prag) 54

Rezension

Lokalbahn Falls - Gefrees 60

Die Laura/Die Buchenwaldbahn 61

Nesselalbahn 62

Neue Bahnhöfe
der DB 1948 - 1973 63

Die Baureihe 03¹⁰ der DR 64

Post/Impressum

Edmonson oder Edmondson ? 65

Veranstaltungen 66

Vielfältigkeit im freudvollen Tun bleibt unsere Stärke

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Im Norden unseres Landes bildete sich eine neue BSW-Formation: Eisenbahnfreunde Bad Schwartau - BSW-Freizeitgruppe (e.V.). Die seit 1987 bestehende Freizeitgruppe "BSW Modellbahn Lübeck" bildet den Kern für die neue Gemeinschaft, die sich dem historischen Stellwerk "Sn" (1941 in Betrieb genommen) verschrieben hat. Die Bahn (DB Netz) hat das ehemalige Wärterstellwerk den Freunden des BSW überlassen. Die Konditionen dafür waren erträglich. Ein beeindruckendes Zeugnis deutscher Bahn- und Stellwerksgeschichte wird ab sofort gepflegt, teilweise umgestaltet und so für die Öffentlichkeit erhalten. Die Gruppe um den früheren, langjährigen Bezirksbeauftragten Gert-Eberhard Thalau hat drei Hobbystandbeine: die Modelleisenbahn, das örtliche Bahnarchiv und das Stellwerk "Sn". Das Betätigungsfeld fürs freudvolle Tun ist riesengroß. In etwa zwei Jahren wird das Objekt für die Bad Schwartauer und für alle Freunde der Eisenbahn öffnen. Übrigens, die Kommune ist an der musealen Erhaltung des Stellwerks interessiert. "Es gibt sehr, sehr viel zu tun, und Hilfe ist erwünscht", sagt Gert-Eberhard Thalau. Zur Verkehrsgeografie: Von Bad Schwartau aus führen Strecken nach Lübeck, Kiel und Puttgarden. Details zur norddeutschen Stellwerklandschaft in "BSW-Hand" wird "Bahn & Modell" in der Ausgabe Nr. 15/ April 2006 veröffentlichen.

Würdige Verabschiedung in Halle an der Saale

Im Zeitraum zwischen Nr. 13 von "B & M" und der vorliegenden Ausgabe war die

BSW-Freizeitgruppe "Traditionsgemeinschaft Bw Halle P(aula)" Mitorganisator und Ausrichter einer Veranstaltung der besonderen Art. Die Hochschule für Kunst und Design "Burg Giebichenstein" in Halle an der Saale verabschiedete ihren Dozenten Georg Böttcher. Warum das bewegende "Tschüß" im Lokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes der DR? Nun, Georg Böttcher hatte in Zusammenarbeit mit der VES-M Halle (Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft) der Deutschen Reichsbahn, die Formgebung der Elektrolokomotive der BR 143 maßgeblich geleitet. Den Hallenser Freunden gelang es sogar, dem Anlass entsprechend, die letzte und mit dem originalen Anstrich der DR in Betrieb befindliche 143 929-8 aufzustellen. Vor etwa 100 Gästen dankte Wolfgang Stockert, Rektor und Kanzler der Hochschule, den Organisatoren aus der BSW-Freizeitgruppe.



Gute Werbung im Norden

Lob gebührt auch einer Initiative der BSW-Region Nord. Alle BSW-FG Modelleisenbahn wurden in einem Falblatt



Redaktion „Bahn & Modell“ beim Jubiläumstreffen in Schwerin

Foto: Kirsche

vorgestellt, die Treffzeiten und die Leiter der jeweiligen Gruppen als Kontaktpersonen genannt. Bernhard Waterholter, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, gab das Beispiel für diese gelungene Form der Öffentlichkeitsarbeit. Es wäre lobenswert, wenn auch andere Regionen des BSW handeln würden.

Bernhard Waterholter ist unter 0511/751405 gern bereit, Hilfestellungen für Faltblätter unseres Freizeitbereichs zu geben.

Dresden wird seine Geschichte feiern Löbau und die Eisenbahn

Das traditionsreiche Dresdner Dampflokfest (DDLf) fand aus vielerlei Gründen in diesem Jahr nicht statt. Im kommenden Jahr kann Elbflorenz auf 800 Jahre seiner turbulenten Geschichte zurückblicken. BSW-Gruppenleiter Jörg Baumgärtel und Dieter Fischer, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe, sind optimistisch, dass es 2006 wieder dampft. Ein Dampflokfest in gewohnter Weise wird es jedoch

nicht geben. Innerhalb des Programms zum Stadtjubiläum im August 2006 wird gemeinsam mit dem Hauptbahnhof eine Veranstaltung vorbereitet, auf der es auch dampfen wird. Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe war der Name der Veranstaltung noch nicht gefunden.

Im Mai, lang ist es her, fand die Eröffnung des Museumsbetriebes (Standort DBMuseum) statt. Seitens des BSW war die Vorbereitung perfekt. Wie immer.

In Löbau, einstiger Bahnknoten in der Oberlausitz, veranstalteten die BSW-FG "Historische Lokomotiven Löbau" und die "Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e.V." die 2005er Maschinenhaustage. Die Form der Zusammenarbeit beider Gruppen basiert auf Gleichberechtigung. Löbau bietet den Eisenbahnfreunden der Region und darüber hinaus (einschließlich jenen, die der kleinen Welt auf Schienen ihr Herz schenken), eine reichhaltige Palette aus der Schatztruhe Eisenbahngeschichte. Es gibt keinen Winkel rund um das Löbauer

Maschinenhaus, wo man nicht das Engagement für die Erhaltung von Zeugen der Bahnvergangenheit spürt. Verein und BSW-Gruppe besitzen einen anerkannten Ruf für die Bewahrung territorialer Eisenbahngeschichte. "Die Bahn im Cunevalder Tal", "Löbauer Lokomotivgeschichten" und "Die Eisenbahn von der Spree nach Böhmen", sind aufschlussreiche Zeugnisse für Verbundenheit zum rollenden Rad, zur engeren Heimat und zum böhmischen Nachbarn, den Menschen in der Tschechischen Republik.

Keine begrüßenswerte Handlung

Jede BSW-FG ist frei in ihren Entscheidungen, z.B., wenn es um den Erhalt der Gruppe geht. Allerdings sind Regularien zu beachten. Die BSW-FG "Engelsdorfer Eisenbahnfreunde" gibt es nicht mehr. Im Eisenbahn-Kurier (EK, Ausgabe Mai 2005) ist nachzulesen: "...fehlende Unterstützung seitens des BSW und des DBMuseums". Der Gruppenleiter hat zum Thema niemals mit dem Hauptbeauftragten des Freizeitbereichs gesprochen (wenn er schon fehlende BSW-Unterstützung beklagt). Eisenbahner, die Fahrzeuge pflegen und bewahren, verhalten sich in Problemfällen anders. Im "EK" Stimmung gegen das BSW zu machen, ist - schlicht formuliert - unfair! Übrigens, die dort außerdem genannte Leipziger BSW-Gruppe ist Gewähr für eine fachgerechte Betreuung der elektrischen Lokomotive E 94 056. Und ein "Angebot" der Engelsdorfer für die Veranstaltung des BSW-Freizeitbereichs 2004 in Schwerin gab es nicht. Jedenfalls nicht an die Organisatoren. Soweit zu den überflüssigen Zeilen im "EK" und zu den Verlautbarungen aus Engelsdorf bei Leipzig.

Fortschreibung der Chronik

Damit nichts von Bedeutung vergessen wird, soll die Chronik des Freizeitbereichs



fortgeschrieben werden. In diesem Heft wird das Jahr 2004 (mit Nachtrag 2003) wiedergegeben. Natürlich wird es Lücken geben. Das ist normal. Wenn zahlreiche Mitstreiter aktiv mitwirken, dann wird es auch weniger Lücken geben. Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Fortsetzung im Format der vorliegenden Chronik geplant. Sachdienliche Nennungen von Ereignissen aus dem Jahr 2005 erbitten Schriftleitung und Arbeitsausschuss. Im Verlauf der 11. Jahrestagung der Stiftung BSW mit den BB werden zum Thema Chronik Gedanken und Vorschläge ausgetauscht. Konkrete Hinweise zur verbesserten Darstellung der Ereignisse sind willkommen.

Nicht Besserwisser, aber mehr Sorgfalt

"Gedanken zu einem Foto" - so hieß ein Beitrag in "B & M", Nr. 13/2005. Dazu gab es zustimmende Meinungsäußerungen. Ja, Lokomotivführer - das war schon was:

Vorbild, anerkannt. Gegenwart/Realität. In einem Bahn-Informationsblatt wird für Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Lokführer/Transport, wie folgt formuliert (Auszüge): "Steuern von Loks und Triebfahrzeugen im Nah- und Fernverkehr (?), Transportieren von Personen (wie denn?) und Gütern, Zusammenstellen von Zügen...Bedienen von Triebfahrzeugen (im 3. Lehrjahr), ...wird eine Übernahmeempfehlung formuliert... Weiterbildungsmöglichkeiten: Werksbahnbetrieb (?)... Fachwirt für Bahnbetrieb, auch die nachstehenden launigen Formulierungen sind in Printmedien der Bahn zu finden; "... zischt die S-Bahn, ...donnert die U-Bahnlinie, ...rumpelt die Straßenbahn". Beeindruckend das Zischt-Donnert-Rumpelt-Tongemisch. Schöne deutsche Sprache. Da sind ja "Omma" und "Spasss" noch lustig. "Bahn & Modell" wird auch in Zukunft alles tun, damit Eisenbahnfachtexte nicht verhunzt werden.

Kritik ja, aber...

Kritik gab es in zurückliegender Zeit bezüglich Jubiläen von Kultur- und Freizeitgruppen (siehe "Bahn & Modell", Nr.13/2005, S.5). Gruppen seien da vergessen worden, z. B. im ex-Geschäftsbereich Stuttgart. Nun, wer sich nicht meldet (über den BB oder über die Leitung der Region)... Der Freizeitbereich ist nicht allwissend. Auf die ehrenamtliche Arbeit muss man bauen können. Anders geht es nicht. Jeder BB ist für die Freizeitgruppen seines Verantwortungsbereiches verantwortlich. Das trifft auch auf die hauptamtlichen Kräfte in der Solidargemeinschaft zu. Zusammenfassung: Alle in der Zentrale des BSW bekannten Veranstaltungen (die in "Bahn & Modell" genannt) sind abgesichert. Neue/zusätzliche Veranstaltungen müssen kurzfristig nach dort gemeldet werden.

Stichwort Versicherungen

Zum Dauerthema sind die BB informiert worden, zum Dauerbrenner Mietverträge/Nachforderungen gleichfalls. Ein steter Informationsfluss ist erforderlich, um Konflikte schnell zu klären.

Und bei Wasserschäden zählen nur jene, die aus Leitungssystemen herrühren. Andere Verursacherquellen sind zuerst mit dem Vermieter zu besprechen. In der Zentrale ist Kollege Filip stets bereit, individuell zu beraten (069/ 265 41444).



Fürstenzimmer gesucht

Für eine historische Ausarbeitung benötigt der Freizeitbereich die Hilfe und Unterstützung aller Freizeitgruppen. Wer kann etwas zum Thema "Fürstenzimmer" in Bahnhöfen aussagen (Standort, evtl. Fotos/Zeichnungen, Geschichtsdaten, usw.)? Bitte entsprechende Hinweise an Helmut Schmidt (05631/66295) oder an die Schriftleitung. Es wäre schön, wenn

Persönlichkeiten der deutschen und internationalen Eisenbahngeschichte (Auswahl)

Vielfach wird von Freizeitgruppen und Einzelpersonen, auch aus den Ortsstellen, die Frage nach Persönlichkeiten aus der Welt des Verkehrs gestellt, und ob es nicht möglich sei, dass BSW-Gruppen den Namen einer solchen Persönlichkeit tragen können.

Die Antwort: Darüber entscheidet jeweils die Gruppe.

Der Freizeitbereich begrüßt Gruppennamen. Mit der Beschäftigung von Persönlichkeiten dringt man auch tiefer in die Geschichte der Verkehrsentwicklung ein.

Zur Anregung hier eine Auswahl von Persönlichkeiten der Geschichte:

Josef Ritter von Baader (1764 - 1835)

Friedrich List (1789 - 1846)

Ernst Dircksen (1830 - 1899)

Ludolf Camphausen (1803 - 1890)

Karl Theodor Kunz (1791 - 1863)

Karl Anton Henschel (1780 - 1861)

Friedrich von Motz (1775 - 1830)

Johann Heinrich Schmitt (1810 - 1885, erster Lokomotivführer in Sachsen)

Werner von Siemens (1816 - 1892)

Johann Andreas Schubert (1808 - 1870)

Georg Stephenson (1789 - 1848)

Julius Pintsch (1815 - 1884)

George Westinghouse (1846 - 1914)

Johannes Scharrer (1785 - 1844)

(Die Reihenfolge stellt keine Wertung der betreffenden Persönlichkeit dar.)

wir mit Material überhäuft würden.

Warum keinen Namen tragen?

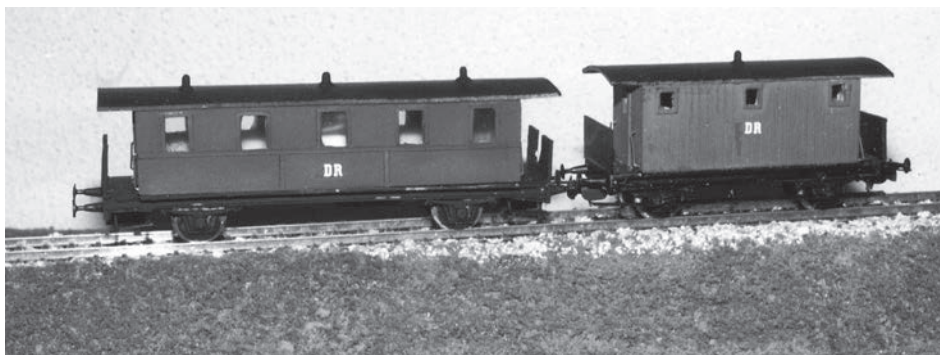
Nicht wenige Gruppen tragen sich mit dem Gedanken, einen Namen von Persönlichkeiten zu tragen, die mit der Eisenbahngeschichte eng verbunden sind. Das trifft natürlich auch für Ortsstellen zu. Vorschläge und Anregungen sind im Kastentext zu finden.

Das "8." im Thüringer Wald

Immer wieder ein nachhaltiges Erlebnis ist das Modellbauseminar des Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Das "8." fand erneut in Rohrbach, Thüringer Wald, statt. Der Bau von Personenwagen (Nenngröße H0) aus Gießharzteilen, das "Altern" von Fahrzeugen und der Hintergrund für die Modellbahnanlage waren diesmal die Themen. Gut vorbereitet war die Veranstaltung von Wolfgang Bahnert, Stellvertreter des HB für MEB. Am Ende des Seminars waren entstanden: 4.Klasse-Stehwagen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn sowie ein Cip-Wagen der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE). Das Vorbild für den Cip-Wagen wird von der BSW-FG in Schwerin betreut. Die inhaltreiche BSW-Veranstaltung wird auch im kommenden Jahr fortgesetzt, voraussichtlich im Monat Juni. Anmeldungen erwünscht!

Ein Jahr geht...

In etwa zehn Wochen sagt das Jahr 2005 "Tschüß!" Allen Kultur- und Freizeitgruppen des Freizeitbereichs, die fleißig und ideenreich wirkten, um das BSW gut zu präsentieren, gebührt Dank und Anerkennung. Dankeschön auch den Unterstützern. Im Verband der FISAIC wird der Freizeitbereich aktiv mitwirken. Allen Gruppen, die 2006 ein Jubiläum begehen, schon jetzt besinnliche Erinnerungsstunden und recht viel Glück in



Diese beiden Modelle entstanden in Rohrbach

Foto: Bahnert

Mobilitätspreis an Helmut Schmidt

Der „Waldeckischen Landeszeitung“ vom 31. Mai 2005 entnahmen wir, dass der Bezirksbeauftragte für Eisenbahnerbe, Mitglied des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats von „Bahn & Modell“ sowie Leiter der Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Korbach-Bad Arolsen der Stiftung Bahn-Sozialwerk, Helmut Schmidt aus Korbach, beim Bahnhofsfest in Korbach (28./29. Mai 2005) mit dem erstmals ausgelobten nordhessischen Mobilitätspreis geehrt wurde. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV)

und die Kurhessenbahn überreichten Helmut Schmidt diese Auszeichnung für seinen ehrenamtlichen Einsatz und sein Engagement rund um das Thema Bus und Bahn in Nordhessen.

„Ich kann nichts anderes als Bahn“, sagte zu seiner Auszeichnung Helmut Schmidt, der nach der Schule mit 15 Jahren als „Junghelfer“ bei der Bahn angefangen hatte und 1995 als Bundesbahndirektor in den Ruhestand gegangen war.

Wir gratulieren zu dieser ehrenvollen Auszeichnung !



Helmut Schmidt (links) nimmt seine Auszeichnung in Empfang von Frau Jutta Kepper vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und Herrn Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn.

Eisenbahner war ich zuallererst

Horst Gibtnier, Dipl.-Ing., Fachrichtung Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldetechnik, ist Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Mecklenburg-Vorpommern.



Er wird in diesem Jahr (Redaktionsschluss für diese Ausgabe war im August) in den verdienten Ruhestand treten. Das Wirken von Horst Gibtnier war maßgeblich mit davon geprägt, der Solidargemeinschaft Bahn-Sozialwerk (BSW) mit Rat und aktiver Hilfe beizustehen.

Der Freizeitbereich genoss die be-

sondere Unterstützung des Konzernbevollmächtigten. "Schwerin 2004, Wochenende der offenen Türen", die Veranstaltung des Freizeitbereichs anlässlich 100 Jahre Solidargemeinschaft und 10 Jahre Freizeitbereich "Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn" konnte nur stattfinden und ein Erfolg werden, weil die DB AG und hier ihr Repräsentant Horst Gibtnier die Schirmherrschaft ausübte.

"Bahn & Modell" plauderte mit dem Bahnverantwortungsträger in Schwerin, der stets betonte: "Eisenbahner war ich zu allererst..."

Bahn & Modell: Am 23. August begingen Sie Ihren 65. Geburtstag. Zur Feier des Tages und zur würdigen Verabschiedung trafen sich Freunde und Wegbegleiter. Hartmut Mehndorn fand herzliche Worte für Sie.

Was geht einem so durch den Kopf?

Horst Gibtnier: Zuallererst empfinde ich Zufriedenheit mit meinem bisherigen Leben, auch ein wenig Stolz auf das, was ich zur Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahn und auch zum gesellschaftlichen Umbruch vor 15 Jahren beitragen konnte.

Nicht alles ist so gekommen, wie ich es mir gewünscht habe. Es ist auch nicht alles fertig geworden, was ich mit angeschoben habe, so z.B. einige Verkehrsprojekte. Aber das geht wohl allen Menschen im Prinzip so. Und man muss darauf Rücksicht nehmen, dass die Lebensuhr irgendwann abläuft...

Bahn & Modell: Doch noch ein wenig Wehmut nach 46 Dienstjahren am rollenden Rad, wie man so sagt...?

Horst Gibtnert: Ja, selbstverständlich! Ich werde ein wenig an mir arbeiten müssen, bis ich mich daran gewöhnt habe, nur noch "Fahrgast" zu sein...

Bahn & Modell: Bitte, noch einige Worte zum Weg des Eisenbahners Horst Gibtnert...

Horst Gibtnert: Der Weg war noch länger als 46 Jahre! (Übrigens: Nach dem Berechnungsverfahren der DB AG bin ich „Jungeisenbahner“, denn für die Anrechnung einiger Zeitabschnitte in meinem Leben gibt es keine Regelung. 46 Jahre würde die Deutsche Reichsbahn anerkennen.)

Tatsächlich begann meine "Ausbildung bei der DR" aber mit meinem 12. Lebensjahr in einer Arbeitsgemeinschaft "Junge Eisenbahner" in Gernrode (Harz). Ich lernte alle Dienstposten auf einem Bahnhof mit vereinigt Dienst und die geltenden Vorschriften kennen. Dabei stellte ich mich so gelehrig an und machte mich nützlich, dass ich bis zum Abitur einen Großteil meiner Freizeit auf dem Bahnhof zubringen durfte. Selbst die Betriebskontrolleure zogen lediglich mit der Verwarnung wieder ab, dass ich ja nichts anfassen dürfe.



Eine Delegation zum Studium an der Verkehrshochschule durch das Reichsbahnamt und die Ausnahmegenehmigung der Reichsbahndirektion, ohne Facharbeiterabschluss die Fahrdienstleiterprüfung abzulegen, waren der Lohn.

Für das Studium wählte ich die Fachrichtung "Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldetechnik" (SF), nach einem einjährigen Vorpraktikum in Magdeburger SF- und Starkstromdienststellen. Nach den ersten Berufsjahren in der Entwicklungsabteilung des VEB Werk für Signal- und Sicherheitstechnik Berlin und dann in der Versuchs- und Entwicklungsstelle der DR wurde ich mit 29 Jahren in die Hauptverwaltung SF berufen. Die Spurplan-Stellwerkstech-

nik der DR, Stromversorgungsanlagen, Kabeltechnik, anfangs auch Bahnübergangs-Sicherungsanlagen und viele Rationalisierungslösungen tragen im Freigabevermerk mein Aktenzeichen. Wir arbeiten auch an der Entwicklung eines eigenen Elektronischen Stellwerks.

Nach der Wiedervereinigung war ich in der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit als Bereichsleiter für die technische Ausrüstung der Verkehrsprojekte zuständig. Zum 01. November 1997 berief mich der Vorstand der DB AG - zunächst noch in Personalunion mit der Arbeit in Berlin - zum Konzernbevollmächtigten für das Land Mecklenburg-Vorpommern mit Arbeitsort Schwerin.

Bahn & Modell: Sie waren auch Minister für Verkehrswesen der DDR, dann Bundestagsabgeordneter ihrer Partei, der CDU...

Horst Gibtnr: Das war wohl die aufregendste Zeit in meinem Leben! Politisch engagiert war ich schon immer, weil ich stets das Zusammenleben erträglicher gestalten wollte. Schon in der 1. Klasse wählten mich meine Mitschüler zum Klassensprecher, und das ging so weiter. Anfangs hatte ich auch die Illusion, man könne die DDR demokratisch und weltoffen gestalten. Deshalb trat ich 1967 in die CDU ein, die mir bei meiner christlichen Lebenseinstellung als einzige Möglichkeit zur politischen Mitgestaltung erschien. Bald gewann ich tiefe Einblicke in die Verlogenheit des politischen Systems und in seinen wirtschaftlichen Niedergang. Gemeinsam mit anderen Freunden begannen wir, Pläne für die "Zeit danach" zu schmieden. Deshalb war ich den Reformern in der CDU (der DDR), ebenso natürlich den Aufpassern des Regimes, wohl bekannt. Nach der

gewonnenen Wahl im März 1990 fiel das Verkehrsressort an die CDU; die einen Fachmann an die Spitze setzen wollte. Drei Nächte vor der Vereidigung des Kabinetts de Maizière erteilte mich der Ruf, diese Aufgabe zu übernehmen.

In der anschließenden Legislaturperiode als Bundestagsabgeordneter konnte ich wichtige Entscheidungen zum Aufbau der neuen Bundesländer mitgestalten, so die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Planungsbeschleunigung, die anfangs großzügige Finanzausstattung und schließlich die Gesetzgebung zur Bahnreform.

Bahn & Modell: 1990 las ich in der Rede des damaligen Staatssekretärs Dr. Knittel (Bundesministerium für Verkehr, Bonn - der Autor) anlässlich der Wiederherstellung der deutsch-deutschen Eisenbahnstrecke Eichenberg - Arenshausen am 26. Mai folgenden Satz: "Minister Gibtnr und Minister Zimmermann haben hierzu bereits konkrete Vereinbarungen getroffen. Dazu gehört neben zahlreichen Straßenbaumaßnahmen der Neubau von Schienenstrecken, die Elektrifizierung vorhandener Strecken und der Ausbau von Signal- und Fernmeldeanlagen. Denn: Der Schiene kommt bei der umweltfreundlichen Bewältigung des Verkehrs eine besondere Rolle zu."

Ist alles so gelaufen, wie damals kühn formuliert? Nach wie vor dümpelt "die Schiene" dahin; Güter- als auch der Personenverkehr. Wie sieht Ihre Bilanz aus?

Horst Gibtnr: Abgesehen davon, dass die öffentlichen Haushalte das damals vorgegebene Tempo nicht mehr zulassen und manche Investitionen noch nicht fertig sind, haben wir doch insgesamt eine Superinfrastruktur bekommen. Auf den

meisten Linien sind die Fahrzeiten mit denen bei der DR nicht mehr zu vergleichen. Auch der gesamte Fahrzeugpark ist neu, wobei mich natürlich freut, dass unsere Hennigsdorfer Elloks und die Doppelstockwagen heute in ganz Deutschland fahren.

Das Problem besteht darin, dass sich kein Politiker nach 1993 traut, dem Autoverkehr dieselben Daumenschrauben anzulegen wie dem Schienenverkehr. Es fehlt die steuerliche Gleichbehandlung, nach wie vor werden dem Straßenverkehr weder seine Wegekosten noch die "externen Kosten" (Umweltbelastung, Unfallkosten, Staukosten usw.) angelastet. Hinzu kommen das Sozialdumping und das niedrige Sicherheitsniveau der ausländischen Fuhrunternehmer.

Wegen der Flexibilität des Autos hat es die Eisenbahn in der Fläche ohnehin schwer zu konkurrieren. Aber wir tun uns auch auf der langen Distanz schwer, weil wir an den Ländergrenzen immer noch zum Stehen kommen. Hier müssen die Bahnen selber und die Europapolitiker noch viele Schularbeiten machen.

Bahn & Modell: Warum ist Horst Gibtnier ein überzeugter Freund des BSW?

Horst Gibtnier: Die Solidargemeinschaft der Eisenbahner ist unverzichtbar für den Zusammenhalt der Eisenbahnerfamilie - heute mehr denn je. Zur Familie gehören selbstverständlich die Ehemaligen, die heute zahlenmäßig längst überwiegen. Und den Aktiven fehlt im Berufsalltag mehr und mehr der Zusammenhalt, weil die verschiedenen Aktiengesellschaften, GmbHs usw. stark auseinanderdriften. Sehr hoch schätze ich - neben allen Freizeitbereichen des BSW - den Einsatz von BSW-Gruppen zur Pflege des Eisen-

bahnerbes. Diese Aufgabe kann der Konzern unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur höchst unvollkommen leisten. Ohne das Engagement der vielen ehrenamtlichen Helfer würden wertvolle Zeugen unserer Technikgeschichte der Nachwelt verloren gehen.

Bahn & Modell: Welches Hobby kann nun systematisch gepflegt werden? Oder warten bereits Ehrenämter auf Sie?

Horst Gibtnier: Noch habe ich zu viele, jahrelang vernachlässigte Hobbys. Darunter ist auch eine große Modellbahnsammlung (H0, Gleichspannung). In verschiedenen Vereinen bin ich auch, sowohl in Schwerin als auch in Berlin. Ich werde eine Auswahl treffen müssen - sonst habe ich als Rentner mehr Stress als bisher...

Bahn & Modell: Was wünschen Sie dem Land und der Stadt, Ihrem langjährigen Betätigungsumfeld?

Horst Gibtnier: Alles erdenklich Gute!

Bahn & Modell: Stichwort "Fürstenzimmer" in Schwerin?

Horst Gibtnier: Für die Vollendung der Restaurierung der Fürstenträume im Schweriner Hauptbahnhof und für deren öffentliche Nutzung haben wir einen Förderverein gegründet, dessen Vorsitzender ich bin. Dabei werde ich weiter mitarbeiten, vielleicht den Vorsitz eines Tages abgeben.

Bahn & Modell: Welche Wünsche, Hoffnungen und Träume hat der bald in Ruhe befindliche Eisenbahner?

Horst Gibtnier: Gern würde ich gemeinsam mit meiner lieben Frau und den Söhnen noch einige gute Jahre erleben. Wir

möchten mehr Zeit füreinander haben als das in den letzten 15 Jahren möglich war. Dazu wünsche ich uns allen eine Welt, in der das Leben auch Spaß macht.

Das Schicksal unserer Eisenbahn in Deutschland und Europa wird mich natürlich nicht kalt lassen. Dafür wünsche ich, dass die Politik - und wenn sie es nur aus Geldnot täte - den anderen Verkehrsträgern die gleichen Lasten auferlegt wie ihrem ehemaligen Staatsbetrieb Eisenbahn. Dann würde von ganz allein eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf die Schiene stattfinden und das Ansehen der Bahn in der Öffentlichkeit wieder wachsen.

Bahn & Modell: Wo wird die künftige "Heimatdienststelle" sein?

Horst Gibtnr: In Berlin! Dort lebt die Familie, dort haben wir Haus und Garten. Und kein Chef kann ab sofort mehr uneingeschränkte Mobilität von mir verlangen.

Persönliche Daten in Stichworten:

Geb.: Hirschberg am See (Böhmen)

Schule: Abitur (in Quedlinburg)

Studium: Hochschule für Verkehrswesen Dresden

Dipl.-Ing. für Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldetechnik

Berufsweg:

- Entwicklungsabteilungen Industrie und DR

- Hauptverwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens der DR

- Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE)

- Konzernbevollmächtigter für das Land Mecklenburg-Vorpommern

Politik:

Kreisvorsitzender der CDU Berlin-Treptow

Mitglied des Runden Tisches Berlin-Treptow

Minister für Verkehr der DDR (1990)

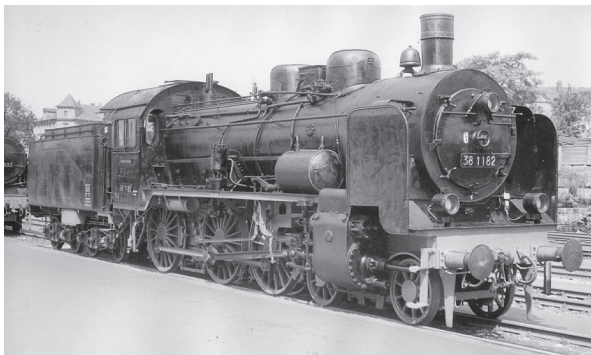
Mitglied des Deutschen Bundestages (1990 - 1994)

BSW-Spender: seit Juli 1996

Bahnerbe: ist wichtig für die Dokumentation der Technik- und Wirtschaftsgeschichte.

Zukunft der Eisenbahn: ist gesichert, wenn das Unternehmen und die Politik ihre Hausaufgaben erledigen.

Lieblingslok: pr. P 8 (BR 38)



Müssen alle Flügel signale der Moderne weichen?

Im Prinzip müssen sie ersetzt werden, weil die Anlagen uralte sind. Aber sie werden hier und dort noch lange überleben.

Vielen Dank, Herr Gibtnr!

Das Gespräch führte Dieter Koschmann

9. Nationale Modelleisenbahnausstellung des französischen Landesverbandes UAICF in Amberieu

Unser Freizeitbereich ist eingeladen

Dieter Koschmann, Präsident der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in der FISAIC, Hauptbeauftragter des Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im BSW

Im Nachbarland Frankreich zählt der Freizeitverband der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner UAICF (Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Français) zu den anerkannten Kulturorganisationen. Die UAICF gehört, wie das Bahn-Sozialwerk, der FISAIC an (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner).



Am 5. und 6. November 2005 veranstaltet die UAICF die 9. Nationale Modelleisenbahnausstellung in Amberieu, Region Rhone-Alpes. Die Stadt, wo die Eisenbahn dominiert, ist ein Knotenpunkt im Netz der SNCF. Amberieu (siehe Streckenskizze aus „Thomas Cook European Timetable“) liegt an der internationalen Strecke Genf - Culoz - Lyon. Ab Culoz führt eine Strecke über Chambéry - Grenoble - Valence - Avignon - Miramas nach Marseille (weiter nach Toulon - Cannes - Nizza). Von Amberieu in nördlicher Richtung führt eine Strecke nach Bourg-en-Bresse (an der Magistrale Lyon - Besancon - Mulhouse). Soweit zur Lage des Veranstaltungsortes im Netz der französischen Eisenbahn. Der Deutsche Landesverband erhielt auf

der 3. Sitzung der Technischen Kommission der FISAIC in Budapest eine Einladung für die 9. Nationale Modelleisenbahnausstellung. Die Stiftung BSW gab ihre Zustimmung. Auf Wunsch des Veranstalters, des französischen Landesverbandes und Clubs der Modelleisenbahner in Amberieu, wird der Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn mit Triebwagen (Nenngröße H0), Eisenbahnhochbauten (Eigenbauten, Maßstab 1:87), Vitrinenmodellen und einer Modelleisenbahnanlage (Nenngröße H0) aus Saarbrücken vertreten sein. Die deutschen Triebwagenmodelle verkörpern fast lückenlos alle bekannten Baureihen (eine Auswahl zeigen die Fotos auf der 2., 3. und 4. Umschlagseite). Diese Fahrzeuge verkehren auf einer Vorführanlage und werden gewiss mit Fahrzeugen aus Ungarn bei den Besuchern einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Für die Vitrinen ist u.a. der sogenannte SAXONIA-Zug vorgesehen. So ist die Planung des Freizeitbereichs.

Unsere französischen Freunde begannen 1989 in Nantes mit der öffentlichen Präsentation ihrer Freizeitarbeit. Damit werben sie auch indirekt für ihre Staatsbahn, die SNCF. Im Turnus von zwei Jahren waren die Städte Marseille, Amiens, Amberieu, Mulhouse, Limoges, Nantes und erneut Amiens Gastgeber für die kleine Welt auf Schienen. In diesem Jahr ist wieder Amberieu Mekka der Modelleisenbahner. Der UAICF-Club kann auf 27 Jahre interessanter Freizeitbeschäftigung zurückblicken. Von Anbeginn an der Sei-



te des Clubs „L Amicale des Modelistes“ sind die SNCF und die örtlichen Institutionen. Der Kreis der aktiven Unterstützer und Sponsoren ist umfangreich. Dabei sind beispielsweise die Regionaldirektionen der SNCF von Chambéry und Lyon, das Betreibermanagement Regional von

Chambéry und Lyon, die 278. Luftwaffenbasis der Französischen Armee, der Sender „FC radio l'essentiel“ und die regionale Tageszeitung „Le Quotidien Regional“. Der Deutsche Landesverband/Fachbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn wird mit Aufmerksamkeit die

9. Präsentation verfolgen und bei Fachgesprächen gewiss Anregungen für die eigene Freizeitarbeit erlangen. Natürlich geht es dabei auch um die Zusammenarbeit - im Sinne eines aufgeschlossenen, modernen Europas.

Fotos:
Stefan Andree,
BSW-Freizeitgruppe
MEC Hannover



Die Fortschreibung der Chronik des Freizeitbereichs

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Die Chronik des Freizeitbereichs, veröffentlicht 2004 im Jahr des hundertjährigen Bestehens unserer Solidargemeinschaft - BSW und zehn Jahre Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, fand nicht nur bei den Mitstreitern Zustimmung.

Die Darstellung des Werdegangs einer Kultursäule in der Stiftung BSW sucht bisher seinesgleichen. Alle Beiträge wurden in ehrenamtlicher Arbeit geschaffen. Wir wollen die Chronik fortführen. Es wäre sonst Unsinn gewesen, überhaupt damit zu beginnen. Die Bezirksbeauftragten haben im Verlauf der 10. Jahresarbeitstagung 2004 in Schwerin dafür „grünes Licht“ gegeben und gleichzeitig versprochen, die notwendige Zuarbeit zu leisten. Das für das Jahr 2004 Aufgeschriebene fußt auf der Mitarbeit der Bezirksbeauftragten und des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirates. Während der Besprechung dieses Gremiums im März 2005 wurden alle Bezirksbeauftragten nochmals daran erinnert, aktiv bei der Fortführung der Chronik zu helfen.

Chronik und „Bahn & Modell“ (abgekürzt „B & M“) sind sichtbarer Ausdruck unseres fleißigen Wirkens innerhalb unserer Solidargemeinschaft und in der FISAIC. Damit nichts vergessen wird (auch wesentliches aus den Gruppen), sollen in „B & M“ jährlich alle Geschehnisse fortgeschrieben werden. Originaldokumente werden bis zu einem Chronik-Nachdruck aufbewahrt. Nachträge sind möglich, wenn es sich um Themen handelt, die den Freizeitbereich in seiner Ganzheit betreffen.

NACHTRAG 2003:

31. Oktober: Berlin - Fertigstellung der Datenbank des Freizeitbereichs (Abgleich jeweils auf den Jahresarbeitstagen der Bezirksbeauftragten)

12. Dezember: Berlin - Lieferung von 1000 Heften der Chronik „10 Jahre Freizeitbereich“

20. Dezember: Frankfurt/Oder - Die Frei-

zeitgruppe „Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde“ und der „Lausitzer Modellbahnclub Cottbus“ erklären ihre Bereitschaft, fallweise aktiv die internationale Arbeit der FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) zu unterstützen.



CHRONIK 2004

(Daten, Ereignisse, Fakten)

20. bis 22. Januar: Witten - Arbeitsbesprechung von Mitgliedern des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats hinsichtlich Archivaufbereitung von Materialien aus dem Freizeitbereich; Hinterlegung im Zentralarchiv des BSW in Ludwigshafen

18. bis 20. Februar: Paris - Teilnahme des Hauptbeauftragten an der 1. Besprechung der Präsidenten der Technischen Kommissionen in der FISAIC. Vertreter des Landesverbandes Deutschland: Chöre - Dieter Jahnke, Musik/Kapellen - Horst Pawils, Kunst - Werner Bock, Koordinator in der FISAIC - Dietmar Petzold, LV Deutschland

März: Berlin - „Bahn & Modell“, Nummer 11, erscheint

März: Kassel - Teilnahme des Freizeitbereichs an der Festveranstaltung der Solidargemeinschaft aus Anlass des hundertjährigen Bestehens

15. April: Berlin - Anerkennungsschreiben des Sprechers der Geschäftsführung S-Bahn Berlin GmbH (Deutsche Bahn Gruppe), Dipl.-Ing. Günter Ruppert, für die Chronik des Freizeitbereichs

11. bis 13. Mai: Schwerin - 1. Besprechung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats (2004), Thema: Vorbereitung des Freizeitbereichs auf die Veranstaltung „Wochenende der offenen Türen“ in Schwerin

21. bis 23. Mai: Dresden - 13. Dresdner Dampflopfest (DDLf), zahlreiche BSW-Freizeitgruppen sind dabei

24. bis 26. Mai: Festenburg (BSW-Ferienhotel) - 2. Arbeitstagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in der FISAIC (Ausrichter LV Deutschland)

05. Juni: Cottbus - Beteiligung des Freizeitbereichs an der Festveranstaltung der BSW-Region OST aus Anlass hundert Jahre Solidargemeinschaft - BSW (u.a. Freizeitgruppen „Historische S-Bahn Berlin“, „Traditionszug Berlin“)

19. bis 22. August: Rohrbach/Thüringer Wald - 7. Modellbauseminar des Freizeitbereichs. (Anfertigung von Objekten für die Präsentation des Freizeitbereichs in Schwerin)

Oktober: Berlin - „Bahn & Modell“, Nummer 12, erscheint

01. bis 03. Oktober: Schwerin - 2. Besprechung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats (2004), 10. Jahresarbeitstagung der Stiftung BSW mit den Bezirksbeauftragten des Freizeitbereichs,

Präsentation des Freizeitbereichs aus Anlass „Hundert Jahre Solidargemeinschaft - BSW“ und zehn Jahre Fachbereich „Schwerin, Wochenende der offenen Türen“.

Schirmherr der Veranstaltung; Konzernbevollmächtigter für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Dipl.-Ing. Horst Giebner.

Aktive Unterstützer/Sponsoren: DB AG, DEVK Versicherungen, BAHN-BKK, Sparda-Bank, S-Bahn Berlin GmbH, BGS, Robert Reichert Display + Poster Berlin, BSW-Regionen OST und NORD

09. November: Hannover - Treffen der Arbeitsgruppe „Deutsche Eisenbahndirektionen“



18. November: Ahlbeck (BSW-Ferienhotel) - Eröffnung der Ausstellung „160 Jahre Eisenbahnverbindung Berlin - Stettin“. Dem Fachbereich gelang es, diese Dokumentation von der Landesregierung Berlin und der von Brandenburg kostenlos für ein Jahr zu erhalten. Eröffnungsvortrag: Hauptbeauftragter.

Gäste, u.a.: Bürgermeister der Kaiserbäder, Fremdenverkehrsamt der Insel Usedom, Stadtpräsident von Swinoujcie

09. Dezember: Frankfurt/Main - Der Hauptbeauftragte wird vom Vorstand der Stiftung BSW gem. VerBSW §10 Abs. 3g „BESTELLT“.

CHRONIK 2005

Daten, Ereignisse, Fakten)

10. Januar: Berlin - Die Mitglieder des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats werden vom Hauptbeauftragten für den

Zeitraum bis 2008 „BESTELLT“.

20. bis 23. Januar: Budapest - 3. Arbeitstagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in der FISAIC, Ausrichter: LV Ungarn, Teilnahme: Hauptbeauftragter

25. Januar: Berlin - 1. Besprechung des Arbeitskreises „Deutsche Eisenbahndirektionen“

20. bis 22. April: Paris - Teilnahme des Hauptbeauftragten an der 2. Beratung der Präsidenten der Technischen Kommissionen in der FISAIC.

Vertreter des LV Deutschland: Dieter Jahnke, Horst Pawils, Dietmar Petzold

15. bis 17. März: Festenburg (BSW-Ferienhotel) - 1. Besprechung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats (2005). Themen u.a.: „BESTELLUNGEN“, Planung von „Bahn & Modell“, Internatio-

nale Mitwirkung des Fachbereichs zur Modelleisenbahnausstellung in Ambréu/Frankreich

07. und 08. Mai: Löbau - Maschinenhaustage der dortigen BSW-Freizeitgruppe und des Vereins „Ostsächsische Eisenbahnfreunde“, LVT 772 413-1 mit Steuerwagen geht in Betrieb.

Die Dresdner BSW-Freizeitgruppe „Traditionsgemeinschaft“ eröffnete die Museumstage (2005) des DBMuseums

08./09. Juni: Bad Ems (BSW-Ferienhotel) - 1. Jahresarbeitstagung der Hauptbeauftragten in der Stiftung BSW. Vertre-

ter des Fachbereichs: Hauptbeauftragter

15. bis 19. Juni: Rohrbach/Thüringer Wald - 8. Modellbauseminar des Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (Fahrzeugbau aus Gießharzteilen, Kulissengestaltung)

(Fortsetzung in Bahn & Modell, Nr. 15/ April 2006)

Wir haben einen Freund verloren...

Manfred van Kampen verstarb nach schwerer Krankheit am 15. September 2005. Manfred wurde 69 Jahre alt.

Der Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn in der Stiftung Bahn-Sozialwerk trauert um einen Bezirksbeauftragten und einen allseitig versierten Eisenbahnfachmann, der die sach- und fachgerechte ehrenamtliche Tätigkeit des Arbeitsausschusses und des Redaktionsbeirates von „Bahn & Modell“ viele Jahre mit konstruktiven Beiträgen begleitete. Der Erhalt und die Bewahrung des wertvollen historischen Erbes deutscher Dampflokomotiven waren für Manfred zum Inhalt und zur Aufgabe seiner ehrenamtlichen BSW-Arbeit geworden.

Seine Gedanken, Ideen und Ratschläge werden nicht vergessen.

In tiefer Trauer sagen wir Dank !

Dieter Koschmann

Hauptbeauftragter des Freizeitbereichs

Der Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn trauert 2004 um:

Hans Dieter Piskol (Region Ost, „MEC Glauchau“)

Horst Büttner, Region Süd, Bezirksbeauftragter, „ET 491 Gläserner Zug“)

Günter Freudenberg (Region Ost, Bezirksbeauftragter, Mitglied im Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat)

Stippvisite bei der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn

Mike Breitenfeld, MEC Münster



Fotos: Immo Hoppe

Anfang der 90er Jahre verschlug es mich, bedingt durch meine Lehrausbildung, nach Ueckermünde, eine Kleinstadt am Oderhaff. Auf dem Weg mit dem Auto von Neubrandenburg nach Ueckermünde wurde ich auf etliche Schienenreste im Straßenbelag aufmerksam. Bei genauerer Betrachtung stellte sich heraus, dass es sich um 600-mm-Schmalspurgleise handelte. Das weckte mein Interesse.

Bei Fragen in meiner Familie traf ich meistens auf Nachdenken, etwa „da war doch mal was“. Mein Onkel konnte sich noch an die Trockenlegung der Friedländer Großen Wiese erinnern.

Durch einen Bericht in der Zeitschrift „Modelleisenbahner“, Heft 1/03, ange-regt, beschloss ich, im Sommer 2003 die Museumsbahn MPSB in Schwichtenberg (kleines Dorf in der Großen Wiese in der Nähe von Friedland) zu besuchen. Der Verein „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnfreunde“ betreibt wieder eine kurze Strecke in 600 mm Spurweite zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst. Der Zug besteht aus einer Feld-

bahnlokomotive (Fa. Jung) mit einem Deutz-Diesel aus den 1930er Jahren, zwei geschlossenen Personenwagen, einem offenen Güterwagen mit Sitzbänken sowie einem geschlossenen Güterwagen. In Uhlenhorst befindet sich ein kleiner Rastplatz. Dort kann man Würstchen, Bier, Kaffee und Kuchen erwerben; im mitgeführten Güterwagen gibt es Spielzeug (Tretautos, Fahrräder usw.) für die mitfahrenden Kinder. Nachdem die Lokomotive umgesetzt hat und der Güterwagen abgekoppelt wurde, geht es je nach Lust und Laune nach einer halben Stunde zurück.

Vielleicht hat der ein oder andere u. a. die Berichte in der Zeitschrift „Modelleisenbahner“, in den Heften 1/03, 8/04 und 12/04, gelesen. Hier kurz ein paar Informationen, die ich dort und der Internetseite des rührigen Vereins Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnfreunde (www.mpsb.de) entnommen habe.

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn hatte eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Land-



wirtschaft in Mecklenburg-Strelitz und Vorpommern.

Begonnen hatte alles 1888 mit der Erschließung von Teilen Ost-Mecklenburgs und Teilen Vorpommerns. Die Bahn wurde benötigt zum Transport von landwirtschaftlichen Gütern, zum Torfabbau sowie für Tonerde und Zuckerrüben.

Ihr Vorläufer war die Feldbahn (600 mm Spurweite) Ferdinandshof - Rimpau, gebaut von Kulturingenieur Viktor Schweder, zur Entwicklung der Moorkultur in der so genannten Großen Wiese.

Der Initiator dieser Aufgabe war der Graf Hans von Schwerin zu Löwitz. Auf seine Veranlassung hin wurde die Bahn nach Anklam und Friedland verlängert. 1891 wurde der öffentliche Güterverkehr aufgenommen.

Am 20. Mai 1892 wurde dann die MPSB gegründet, die am 1. Oktober 1892 offiziell den Betrieb eröffnete. 1894 fuhr der erste Zug mit Personenbeförderung.

Es bestanden Anbindungen zu den Zuckerfabriken Anklam, Friedland und Jar-

men sowie zu den Peenehäfen Anklam und Jarmen.

Bereits 1912 war die MPSB die modernste Kleinbahn Deutschlands mit einem vielfältigen und außergewöhnlichen Fahrzeugpark.

Damit begann, gefördert durch das große Interesse der Gutsbesitzer, ihre Produkte kostengünstig zu transportieren, eine rasante Entwicklung der MPSB im Güter- und Personenverkehr bis zur Blütezeit in den Jahren 1935 - 1939, als das Streckennetz in 600 mm Schmalspur seine größte Ausdehnung von rund 250 km (!) erreichte.

In den Nachkriegsjahren wurden viele Strecken als Reparationsleistung abgebaut; nur ein geringer Teil blieb erhalten. Bis in die 1960er Jahre bestanden die Strecken Friedland - Uhlenhorst (- Ferdinandshof) und Friedland - Dennin - Anklam.

Von Mitte der 1960er Jahre an wurde die Bahn nach und nach stillgelegt, ebenfalls aus wirtschaftlichen Gründen. Von nun

an übernehmen die Fuhrparks der LPG bzw. die Verkehrskombinate die Gütertransporte und die Personenbeförderung. In den 70er Jahren wurden einige Lokomotiven, Loren und Gleismaterial noch einmal benötigt. Wie man beschlossen hatte, sollte die Friedländer Große Wiese trockengelegt werden, so genannte Meliorationsarbeiten.

Vor dem Abbau der Strecke Friedland - Uhlenhorst haben sich die Eisenbahner Friedlands und die Schulen gegen den Abbau und für ein Stück Museumsbahn eingesetzt. Aber ihre Vorschläge wurden von der Reichsbahndirektion in Greifswald mit dem Argument abgewiesen, sie würden am Alten hängen.

Auch bei der Stilllegung der Strecke Friedland - Anklam bemühten sie sich um das Teilstück Friedland - Rameloh Forsthaus als Museumsbahn. Leider ohne Erfolg. Die Fahrzeuge wurden zum Schrottpreis günstig verkauft. Übrig blieb eine Dampflok mit Zylinderschaden, die im Raw Görlitz verschrottet werden soll-

te. Dem Eisenbahnfreund und Fachautor Wolf-Dietger Machel und den Eisenbahnern Friedlands ist es zu verdanken, dass die Lok zurück nach Friedland kam und dazu ein Personenwagen von der damaligen Pioniereisenbahn Berlin zurückgegeben wurde.

Zusammen mit einem Güterwagen und einer Bahnmeisterdraisine können diese Fahrzeuge seit 1984 in einer Halle am Friedländer Bahnhof besichtigt werden. 1996 wurde der Verein „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnfreunde“ gegründet. Drei Jahre später konnten die ersten 700 Meter Strecke vom Bahnhof Schwichtenberg zum Abzweig Schulwald eröffnet werden. Seit 2000 führen Schienen in 600 mm Spurweite wieder bis Uhlenhorst.

Fahrbetrieb ist an den Wochenenden und zusätzlich an bestimmten Fahrtagen zwischen dem 1. Mai und dem 3. Oktober jeden Jahres, die genauen Termine können unter www.mpsb.de eingesehen werden.



Veltener Traditionszug mit Mecklenburger Personal zwischen Rövershagen und Graal-Müritz unterwegs

Ronald Xanke, Schwerin

Betreut von den Mitgliedern der BSW-Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“ wurde die Sonderfahrt anlässlich der Wiederinbetriebnahme der Strecke Rövershagen - Graal-Müritz zum besonderen Erlebnis. Die rührigen Mitstreiter der Freizeitgruppe waren in historische Uniformen geschlüpft und als Betreuer in den Sonderzügen unterwegs. Zusammen mit Mitgliedern der BSW-Freizeitgruppe „Traditionszug Berlin“ gestalteten zwei Gruppen aus unserem Freizeitbereich die Sonderzugfahrten zu einem Höhepunkt der Eröffnungsfeier auf der sanierten und ausgebauten Strecke Sonderzüge Ende vorigen Jahres.

Bestehend aus der Berliner Dampflokomotive 52 8177 sowie Wagen des ehemaligen Veltener Traditionszuges zog die Reichsbahn-Zuggarnitur unzählige Zuschauer in den Bann. Bereits vom Rostocker Hauptbahnhof aus konnten die Freunde und Bewunderer historischer Züge über Rövershagen bis ins Ostseebad Graal-Müritz zu den Festveranstaltungen der Gemeinde stilvoll anreisen. Reisende in historischer Kleidung und sogar in Trachten beteiligten sich an den Sonderzugfahrten.

Mit vielfältigen Aktivitäten feierte die Gemeinde den wieder aufgenommenen Zugverkehr. Bereits bei der ersten Ankunft wurde der Traditionszug von 300 begeisterten Zuschauern empfangen. Anschließend fanden den ganzen Tag lang Pendelfahrten zwischen Graal-Müritz und Rövershagen statt. Am Abend dampfte die 52er zurück nach Rostock. Zusätzliche Attraktionen für die Eisenbahnfans waren die Bekohlung der Lokomotive in Rövershagen sowie das Wassernehmen mit Hilfe der Freiwilligen Feuerwehr in Graal-Müritz.

Im Jahr 1925 hatten Kaufleute aus Rostock, die Gemeinden Graal-Müritz und Rövershagen sowie die Große Berliner Straßenbahngesellschaft das Geld für die Gründung einer Eisenbahngesellschaft beisammen.

Die Eisenbahnstrecke von Rövershagen nach Graal-Müritz wurde am 1. Juli 1925 eröffnet. Betreiber war damals die „Mecklenburgische Bäderbahn“. Die Streckenlänge betrug 10,3 km.

In Folge der durch die mit Datum vom 1. April 1949 erlassene „Anordnung betreffend Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Deutsche Wirtschaftskommission - Generaldirektion Reichsbahn“ gelangte diese Eisenbahnstrecke zur Deutschen Reichsbahn und wurde durch diese weiter betrieben. Wegen erheblicher Oberbaumängel wurde 1999 auf der Strecke der Zugbetrieb eingestellt.

Der 10. September 2004 sollte zum Beginn einer neuen Zukunft für die 80jährige Stichbahn werden. In einer Bauzeit von nur 13 Wochen wurde der gesamte Bahnkörper neu gebaut. Aufwändige Tiefbauarbeiten fanden statt, eine neue Entwässerung wurde gebaut, das Schotterbett neu gelegt, Schwellen und Schienen erneuert. Die neuen Gleise liegen auf Ypsilon-Stahlschwellen und ermöglichen den Fahrzeugen einen ruhigeren Lauf. Die Bahnsteige im Ostseebad Graal-Müritz sowie im Haltepunkt Torfbrücke wurden komplett erneuert, der Gleiszugang



in Rövershagen saniert. 8,5 Millionen Euro wurden insgesamt verbaut.

Dreiste Diebe suchten während der Bauarbeiten die Baustelle heim. Sie entwendeten in einer Nacht 1.000 Meter Schienen. Aus einem ungesichert abgestellten Baufahrzeug wurden 3.800 Liter Diesel abgezapft...

Am 12. Dezember 2004 wurden die Bauarbeiten abgeschlossen. Zur Instandsetzung der Strecke kamen im Seehafen Rostock 24.000 Tonnen Schotter aus Schweden an und wurden in 940 LKW-Ladungen ans Gleisbett verteilt.

Die offizielle Wiederinbetriebnahme fand am 17. Dezember 2004 in Rövershagen statt. Dieser Ort war gewählt worden, weil hier bisher die Reise ins Ostseebad Graal-Müritz per Bahn endete und der „Schienenersatzverkehr“ (SEV) benutzt werden musste. Die Zeit der Bahn-„Abwesenheit“ ist nun vorbei. Der Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Otto Ebnet, eröffnete die sanierte Strecke und über-

reichte bei dieser Gelegenheit einen Zuwendungsbescheid von 600 000 Euro.

Am Sonntag, dem 19. Dezember 2004, wurde auf der Regionalbahn-Linie RB 12 mit dem ersten Zug, Rövershagen ab 6:40 Uhr, der fahrplanmäßige Betrieb wieder aufgenommen. Gefahren wird mit modernen Triebwagen vom Typ VT BR 642 der DB Regio AG, die 120 Fahrgästen Sitzplätze bieten. Im Stundentakt verkehren die Züge werktags zwischen Graal-Müritz und Rostock-Hauptbahnhof. In der Sommersaison wird der Stundentakt auch an den Wochenenden angeboten.

Die Fahrzeit von Rostock nach Graal-Müritz beträgt nun nur noch 25 Minuten. Ausgelegt ist die Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Von dem neuen Angebot profitieren nicht nur Urlauber, sondern auch Patienten und Besucher der Kurkliniken im Ostseebad Graal-Müritz.

Fünf Jahre Freizeitgruppe „Museumsbahnhof Großvoigtsberg“

Mario Elsner, Leiter der Gruppe

Die BSW-Freizeitgruppe „Museumsbahnhof Großvoigtsberg“ wurde 1996 als Teil der Interessengemeinschaft „Dampflok Nossen e.V.“ ins Leben gerufen und ist seit dem Jahr 2000 mit 15 Mitgliedern eine eigenständige Gruppe im Bahn-Sozialwerk.

Das Ziel der Gruppe ist es, das Bahnhofsgebäude von Großvoigtsberg, an der Bahnstrecke Nossen - Freiberg

zu diesem Zeitpunkt war hier immer noch ein Fahrdienstleiter tätig.

Erster Schritt war die Aufnahme des Bahnhofsgebäudes in die Liste des Denkmalschutzes. Dieses Verfahren konnte 1996 abgeschlossen werden.

Drei Jahre später, also 1999, kamen noch sämtliche Gleisanlagen zwischen den beiden Einfahrsignalen dazu. Somit stand nun das gesamte Bahnhofsareal unter Denkmalschutz.

Dies ermöglicht uns, den Charakter eines ländlichen Bahnhofs im Stil der 1950/60er Jahre zu erhalten, der zu seiner Blütezeit wichtiger Güterumschlagplatz war.

Von Anfang an wurde und wird an der Erhaltung des Bahnhofsgebäudes mit seinen Nebenanlagen gearbeitet. So wurde das Lademaß an originaler Stelle wieder aufgestellt. Auch der in vergangenen Zeiten übliche Freiabtritt wurde

denkmalgerecht instandgesetzt. In dem vom BSW gemieteten Erdgeschoss des Empfangsgebäudes sind nach umfangreichen Renovierungsarbeiten Ausstellungsräume über die Streckengeschichte der „Zellwaldbahn“ und die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahnsicherungstechnik entstanden.

Im Dienstraum des Fahrdienstleiters wurde nichts verändert. Er spiegelt somit die Atmosphäre der 1960/70er Jahre wider.



(Sachs) gelegen, museal zu erhalten. Mit den Jahren sind noch zwei weitere Tätigkeitsfelder hinzugekommen. Dies ist zum einen das Stellwerk II in Mulda, an der Strecke Freiberg - Holzhau, und zum anderen die Erhaltung der Strecke Nossen - Freiberg (Sachs), auch „Zellwaldbahn“ genannt, als „Touristikbahn“.

Begonnen hatte alles damit, dass sich die Deutsche Bahn AG im September 1995 aus Großvoigtsberg zurückzog. Bis

Das alte, noch voll funktionstüchtige Signalkurbelwerk von 1898 ist eine Rarität der Stellwerkstechnik und wurde durch uns wieder aufgearbeitet.

Im Außenbereich sind durch uns vor der Verschrottung gerettete Güterwagen, eine Kleindiesellok und Bahndienstfahrzeuge zu besichtigen.

Das Hauptaugenmerk unserer Gruppenarbeit liegt derzeit auf der Erhaltung der Strecke Nossen - Freiberg (Sachs) als „Touristikbahn“. Schon seit vielen Jahren bemühen wir uns, mit mal mehr und mal weniger Erfolg, um den Erhalt der Strecke. So konnten wir bis jetzt immer wieder die geplante Stilllegung verhindern.



Des weiteren bemühen wir uns ebenfalls um die museale Erhaltung des Stellwerkes II im Bahnhof Mulda. Es befindet sich an der Strecke Freiberg (Sachs) - Holzhau, deren Infrastruktur seit Herbst 2000 in den Händen der RP Eisenbahn GmbH liegt. Mit der Sanierung der Strecke wurde das Stellwerk aufgelassen, aber zum Glück nicht abgerissen. Daher bot sich an, die einstige Sicherungstechnik im Zeitalter des ESTW für die Nachwelt zu erhalten. Die Aufarbeitungs- und Sanierungsmaßnahmen konnten hier im vergangenen Jahr mit der Fertigstellung der Außenfassade abgeschlossen werden.

Die Alternative ist, einen privaten Betreiber für die Strecke zu finden, auf der zwischen Freiberg (Sachs) und Großschirma noch Güterverkehr stattfindet. Die RISS Sachsen GmbH führt zur Zeit mit der DB AG Verhandlungen zum Pachten der Strecke. Mit einem erfolgreichen Abschluss dieser Verhandlungen wären dann auch wieder Sonderfahrten auf der „Zellwaldbahn“ möglich.

Derzeit ist diese Strecke zwischen Großschirma und Nossen gesperrt und somit eine standesgemäße Anreise per Dampfsonderzug oder Triebwagen nicht möglich.

Ausstellung der BSW-Freizeitgruppe MEC Münster auf der Weihnachtsfeier der BASF in Hiltrup

Detlef Weber, MEC Münster

In der zweiten Jahreshälfte 2004 fragte uns Herr Friedhelm Redlich, Mitglied des Organisationskomitees für die Weihnachtsfeier des BASF-Werkes in Hiltrup, ob wir mit unserem Modell des Hiltruper Bahnhofs an der Weihnachtsfeier des Werkes teilnehmen möchten. Nach mehreren Gesprächen war unsere Teilnahme beschlossen und in allen Einzelheiten geklärt.



Die Weihnachtsfeier der BASF findet alljährlich an einem Wochenende in der Vorweihnachtszeit im „Forum“ statt, einem ehemaligen Produktionsgebäude, das nach Umbau nun als Cafeteria und Schulungsgebäude dient. Es ist wirklich sehr sehenswert! Man hat beim Umbau eine hervorragende Kombination aus historischer Bausubstanz und Moderne gefunden.

Für die Weihnachtsfeier wurde extra ein großes Zelt auf dem Vorplatz aufgebaut, in dem sich während der Feier das Büfett und Sitzgelegenheiten befanden. Im Erdgeschoss des „Forum“ waren einige Theken aufgebaut. Dort bestand die Möglichkeit, das Tanzbein zu schwingen. Ein Diskjockey sorgte für flotte Musik. In einem der Schulungsräume im 1.Stock war eine Cafeteria eingerichtet; hier war auch unsere Modellbahn aufgebaut.

Die Anlage hatte eine Länge von ca.

35 Metern. Erstmals wurde sie als echtes „O“ ohne Endstücke aufgebaut. Auf der den Besuchern zugewandten Seite war selbstverständlich unser Hiltruper Bahnhof zu sehen, auf der Rückseite der Anlage befand sich der Abstellbahnhof. Verlängert wurde die Anlage durch einige gerade Module, wie die Gleisbaustelle, den Bahnübergang, die Schafherde, das Bahnübergangsmuseum und die Baumschule. Auch die Blockstelle war im Einsatz.

Zugegeben - wir sind mit gemischten Gefühlen bei der BASF angereist. Schließlich waren wir mit unserer Anlage noch nie auf einer Veranstaltung dieser Größenordnung. Auch konnten wir das Interesse an unserem Modell des Hiltruper Bahnhofes absolut nicht einschätzen.

Der offizielle Teil der Veranstaltung begann am Freitag um 16.00 Uhr. Was di-

rekt von Beginn der Feier an vor unserer Anlage geschah, war unglaublich. Die Mitarbeiter der BASF standen teilweise in Zweier- und Dreierreihen vor der Anlage. Das Interesse, insbesondere am Bahnhof, war riesig. Das große Interesse war nicht nur an der Anzahl der Besu-



cher zu erkennen, sondern auch an den Gesprächen, die geführt wurden. Unser „Personal“ hatte alle Hände voll zu tun. An Essen war vor 20.00 Uhr nicht zu denken. Sogar die Luft wurde manchmal etwas trocken. Erst gegen 1.00 Uhr wurde unser Schulungsraum abgeschlossen. Um 2.00 Uhr war das offizielle Ende der Weihnachtsfeier erreicht.

Am Samstag konnten wir vor dem Abbau noch etwas spielen. Mit dem Abbau wurde gegen 14.30 Uhr begonnen. Gegen 18.00 Uhr war unser „Ausflug“ zur BASF endgültig beendet.

Bleibt noch, eine Bilanz zu ziehen: Aus meiner Sicht war die Teilnahme an der Weihnachtsfeier ein voller Erfolg.

Sicher war es für alle Beteiligten des MEC ein hartes Stück Arbeit. Beim Aufbau und Abbau sowie während der Veranstaltung war unsere Personaldecke relativ dünn. Ein Grund hierfür waren sicher die für Berufstätige recht ungünstigen „Arbeitszeiten“ (Donnerstag Aufbau, Freitag ab nachmittags Feier und Samstag Abbau), aber auch die Vorgaben der BASF. So durften z. B. keine Minderjährigen auf das sehr gut bewachte Werksgelände. Auch war die Teilnehmerzahl während der Weihnachtsfeier seitens der BASF limitiert.

Trotz der vielen Anstrengungen hat es Spaß gemacht, an der Weihnachtsfeier teilzunehmen. Allein das große Interesse der Mitarbeiter der BASF und die reibungslose Abwicklung waren die Sache wert. Ich würde eine erneute Teilnahme an einer Veranstaltung der BASF jederzeit befürworten. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an alle Beteiligten des MEC.

Übrigens: An dem Abend waren keine Schäden an der Anlage zu beklagen. Bei jeder Modelleisenbahnausstellung sind mehr Besucher in ihre Schranken zu weisen, als bei dieser Weihnachtsfeier. Hierfür ein großes „Danke“ an die Mitarbeiter der BASF!

Reiseziel Hradec Kralove

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Strukturveränderungen bei den ČD (Tschechische Bahnen) führten u.a. zu gravierenden Veränderungen bezüglich Förderung der Freizeitarbeit der Beschäftigten. Die praktische Unterstützung wurde rationellen Notwendigkeiten angepasst. So sind Modelleisenbahngruppen keine direkten Förderobjekte mehr.

Dennoch liegt den ČD ihre Geschichte am Herzen. Anlässlich 100 Jahre „Nationales Technisches Museum Prag“ wird in der Moldaustadt auch eine Bewahrungsstätte für die Eisenbahnen in der Tschechischen Republik (und davor) entstehen. Von den ČD werden derzeit fünf Objekte materiell direkt unterstützt. Die populäre Zeitschrift „ČD pro Vas“, Nr. 1/05, nennt diese Standorte: Decin, Luzna, Hradec Kralove, Horni Lipova und Vyskov.

Ivo Lanicek, Stellvertretender Präsident der Technischen Kommission für Video/ Film in der FISAIC, ist Mitautor des Buches „Techniky Hradec Kralove“. Der ČD-Eisenbahn-Ingenieur ist davon überzeugt, dass objektbezogene Be-

wahrungsstätten größere Chancen haben, Förderungen zu erhalten. Für die Daseinsberechtigung derartiger Stätten zu sorgen, sagt der Ingenieur, sollten die Ehemaligen aktiv streiten.

Die Anlage in Hradec Kralove hat mehrere Teile: Epoche der Anfänge der Eisenbahn, Betriebszimmer (Fdl-Raum), Elemente der Fernmelde- und Signaltechnik, Entwicklung der Signaltechnik, Epoche des festen Hebels, Entwicklung der Fernmeldetechnik, Telegraf/Telefonzentrale, Audio/Video, Bibliothek und eine umfangreiche Fahrzeugschau mit Exponaten aus der Gegenwart.

Es ist überlegenswert, dass wir im Freizeitbereich einmal über objektbezogene Projekte sprechen. Warum nicht auch bei uns ein „Hradec Kralove“? Signalgärten und ähnliche anschauliche Exponate „zum Anfassen“ wären ein Magnet für die zukünftige Tätigkeitsfelder.

Die Bezirksbeauftragten werden im Verlauf der 11. Jahresarbeitsstagung über weitere Einzelheiten darüber sowie über Projekte der FISAIC informiert.



BSW-Freizeitgruppe Jenaer Eisenbahn Verein - Lichtenhainer Waldeisenbahn -

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Als „Untergruppe Modelleisenbahn“ bei der Kammer der Technik, Fachgruppe Verkehr, wurde am 3. September 1949 die Gruppe gegründet. Sie war dadurch eine der ersten Arbeitsgemeinschaften (AG) im 1962 gebildeten Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV). Seit Gründung des DMV nannte sich die Modellbahngruppe AG 4/3 Jena, später AG 4/3 Jena „Saaletal“. In dieser Zeit wurden viele Modellbahnausstellungen organisiert, oder die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft nahmen an Ausstel-

Nach der Auflösung des DMV im Februar 1991 wurde die AG in „Jenaer Eisenbahnverein“ (JEV) umbenannt. Gleichzeitig begann die Sammlung von Feldbahnfahrzeugen und Material aus Betrieben, die „abgewickelt“ wurden. Zum Jubiläum „70 Jahre Oberweißbacher Bergbahn“ war der JEV maßgeblicher Ausrichter der eisenbahnseitigen Ausstellung in Lichtenhain an der Bergbahn. Die Eisenbahn-, Feldbahn- und Modellbahnausstellung mit Führerstandsmitfahrten auf einer Kleindiesel-



Abfahrbereiter Zug mit Lok Ns 2f

lungen anderer Arbeitsgemeinschaften teil.

Im Mai 1990 konnte vom „Jenaer Glaswerk Schott & Gen.“ eine vierachsige Industriebahn-Elllok, Spurweite 600 mm, übernommen werden.

lokomotive fand Anerkennung und ein dankbares Publikum.

Zum Bergbahnfest im Folgejahr konnte diese Präsentation wiederholt werden. Von der Gemeinde Lichtenhain wurde angeregt, diese Ausstellung alljährlich zu



Bo'Bo' - Ellok muß noch aufgearbeitet werden

organisieren. Da der Transport der Fahrzeuge und Gerätschaften von Jena sehr aufwändig und kostspielig ist, wurde den Freunden ein geeignetes Gelände zur Verfügung gestellt. So konnte im August 1994 mit dem Bau der „Lichtenhainer Waldeisenbahn“ (LWE) begonnen werden. Fast jeden Samstag ab 10 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit wird seitdem an der Errichtung der Anlagen sowie der Instandsetzung und Aufarbeitung von Fahrzeugen gearbeitet.

Vom 21. bis 24. Mai 1998 zum Bergbahnfest in Lichtenhain wurde der Fahrbetrieb auf der Lichtenhainer Waldeisenbahn eröffnet. Die ersten Fahrzeuge waren vom Landesbevollmächtigten für den Bahnbetrieb (LfB) abgenommen worden und durften zur Personenbeförderung eingesetzt werden. Neben den laufenden Arbeiten an der Erweiterung der Bahnanlagen und Fahrzeuge gestalten die neun Mitglieder samstags bei gutem Wetter nun auch Fahrbetrieb für Besucher der ständigen Ausstellung. Die Teilnahme an nationalen wie auch internationalen Feldbahntreffen ist Ehrensache.

Zu einem Höhepunkt im Festprogramm „80 Jahre Oberweißbacher Bergbahn“ vom 29. Mai bis 1. Juni 2003 gestalteten sich Fahrbetrieb und Ausstellung von Industrie-, Feld- und Grubenbahnen auf dem Gelände der LWE.

Natürlich ist man in Jena auch der Modelleisenbahn treu geblieben. Modellbahnausstellungen zu Bahntagen, Orts- oder Streckenjubiläen werden weiterhin gestaltet oder mit Modellbahnanlagen bereichert.

Die Modellbahnbauabende gibt es weiterhin jeweils mittwochs von ca. 17 bis 22 Uhr im Bahnhof Jena West, Westbahnhofstraße 13.

Steckbrief der Lichtenhainer Waldeisenbahn

Spurweite	600 mm
Schienenform	S 18
Streckengleislänge	ca. 500 m
Gesamtgleislänge	ca. 1000 m
Weichen	20

Vom LfB für den Personenverkehr zugelassene Fahrzeuge

2 Dieselloks	Ns 2 f (VEB LKM Babelsberg)
1 Diesellok	1 B 360 ((A Aue)
3 Personenwagen	2-achsig mit Wurfhebelbremse (8 Personen)
1 Personenwagen	4-achsig mit Spindelbremse (10 Personen)
1 Personenwagen	2-achsig Untertagemannschaftswagen (4 P.)

Sonstige Fahrzeuge

1 Diesellok	N 4 b (Spurweite 1435 mm)
-------------	---------------------------

Weitere, zum Teil nicht einsatzbereite, Lokomotiven:

Ellok Bo´Bo´ , Diesellok Ns 1, Ns 2f, A 2 L 514, B 660;

andere Fahrzeuge: Muldenkipper, Flachwagen, Bergbauwagen und Sonderwagen.

Ein Besuch der Lichtenhainer Waldeisenbahn lohnt sich auf jeden Fall. Zu erreichen ist die LWE am unteren Ausgang der Bergstation der Oberweißbacher Bergbahn.



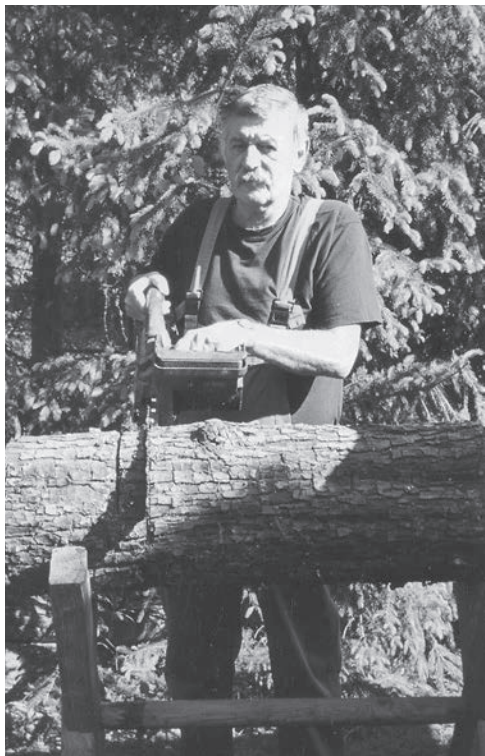
Grubenfahrzeuge in der Ausstellung

Fotos(3): Bahnert

Was Eisenbahner alles machen!

Gabriele Brehmer, Berlin

Es begann vor der 18. Bundeskunstausstellung 2000 in Beichlingen (Thüringen). Da kam Günter Flurschütz - das ist der Mann mit der Kettensäge (Foto) - der Gedanke, ob man nicht Exponate der Bildenden Kunst mit der Kettensäge herstellen kann.



Gedacht, probiert, getan!

Es entstanden Pilze, Krokodile, Amphoren und auch eisenbahntypische Gegenstände wie zum Beispiel das abgebildete Bremsenteil.

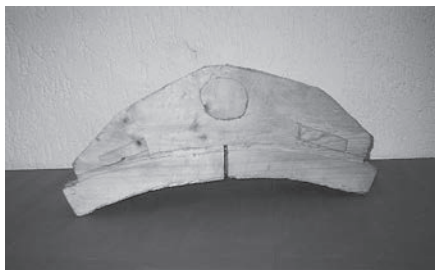
Seit 1953 ist Günter Flurschütz bei der Bahn als Betriebseisenbahner, Bahnpo-

lizist, Diplomlehrer und zuletzt Lehrer für Bautechnik.

Günter ist BSW-Spender und bereits sehr lange ehrenamtlicher Funktionär im Bereich der Bildenden Kunst. Sein Engagement gilt u.a. der organisatorischen und praktischen Vorbereitung der Bundeskunstausstellungen (2006 zum zweiten Mal auf der Erfurter Gartenbauausstellung „ega“), und so ganz nebenbei hat er noch ein privates Eisenbahnmuseum auf seinem Grundstück in Saalfeld.

Günter Flurschütz war auch in Schwerin Anfang Oktober 2004 dabei, beim „Wochenende der offenen Türen“ unseres Freizeitbereichs anlässlich „100 Jahre Solidargemeinschaft BSW“ und „10 Jahre Freizeitbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn“.

Es wäre schön, wenn die einzelnen Freizeitbereiche untereinander mehr als bisher zusammenwirkten.



Kleine Farbspielereien oder „Harry hol schon mal den Wagen“

Holger Brößkamp, MEC Münster

Die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahnclub Münster helfen sich ja untereinander immer wieder gern.

Schon seit längerem hatte unser Harry Probleme mit einigen seiner älteren ARNOLD-Schnellzugwagen in der Nenngröße N im Maßstab 1:160.

Deren Optik konnte schon dadurch verbessert werden, dass sie mit ausgezogenen Faltenbälgen und neuen Fleischmann-Drehgestellen ausgerüstet wurden. Die quietschgrüne Lackierung hingegen störte Harry immer noch. Die Wagen ließen sich kaum im Zugverband mit anderen farblich korrekt getroffenen Reichsbahn-Schnellzugwagen einsetzen. Nach einigen, offenbar gelungenen, farblichen Ausbesserungsarbeiten an anderen Fahrzeugen trat Harry an mich heran, ob ich mir auch eine Ganz-Lackierung zutrauen würde.

Warum nicht? „Harry, hol doch schon mal den Wagen...“

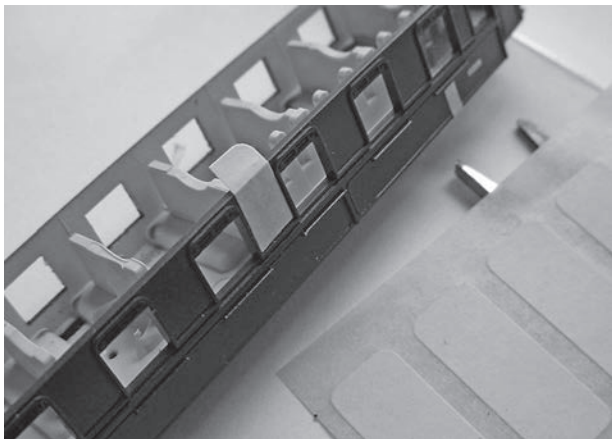
Die ARNOLD-Fahrzeuge lassen sich ganz einfach zerlegen. Die Anschriftenfelder werden mit Klebeetiketten maskiert, das heißt abgeklebt, und so vor der neuen Farbe geschützt. Die Anschriften bleiben so auf dem Lack im ursprünglichen Grün erhalten, was aber hinterher kaum auffällt. Um den richtigen Reichsbahn-Farbtönen für diese Wagen zu treffen, verwendete ich HUMBROL-Farbe Nr. 163 „Dark Green“.

Der neue Farbauftrag wurde hinterher noch mit stark verdünnter schwarzer Plaka-Farbe abgedunkelt und mattiert.

Jetzt fügen sich die Wagen harmonisch in das Zugbild ein. Sie fallen zwischen den Wagen anderer namhafter Hersteller (z.B. Minitrix, Fleischmann) nicht mehr unangenehm auf.

Die kleine Schönheitskur hat sich also gelohnt! Wie man hört, ist Harry so zufrieden, dass er die umlackierten Wagen am liebsten zusammen in einer langen Schnellzuggarnitur einsetzt.

Meinetwegen gerne!



Einfache Klebeetiketten aus dem Bürobedarf werden passend ausgeschnitten und über die Stellen geklebt, die vor der neuen Farbe geschützt werden sollen. Die anschließende Lackierung geschieht mit einem nicht zu dünnen Pinsel. Bereits der erste Farbauftrag sollte deckend sein.

Posten 44

Wolfgang Bahnert, Leipzig



Dieser Schrankenposten stand vor einigen Jahren an der Saalebahn (Jena - Saalfeld) bei Kahla an einem beschränkten Wegübergang. Das Gebäude ist aus roten Ziegelsteinen gemauert und hat ein mit Teerpappe gedecktes Dach.

Modellherstellung:

Seitenteile und Stirnwände werden gemäß Zeichnung auf 1 mm dickem Karton aufgerissen und ausgeschnitten. Anschließend werden diese Teile mit rotem Ziegelsteinpapier beklebt. An den Stirnwänden sollte das Ziegelsteinpapier auf beiden Seiten je 1 mm überstehen, um die Schnittflächen der Seitenwände zu bedecken. Nachdem der Alleskleber getrocknet ist, werden Tür- und Fensteröffnungen aufgerissen und ausgestochen.

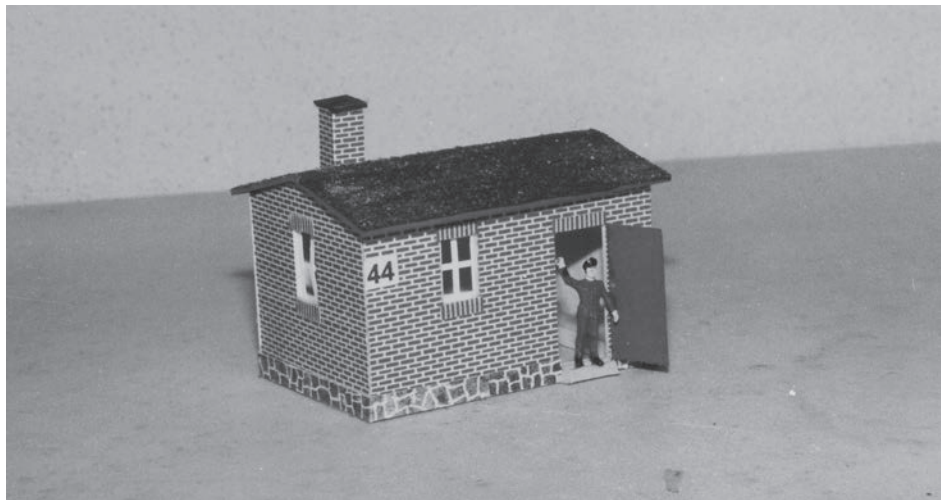
Mittels Kontaktklebers werden die Teile nun stumpf zusammengeleimt. Die Gebrauchsanweisung auf der Tube wollen wir dabei genau beachten.

Jetzt werden die Zwischenböden (Teil 3) aufgerissen und ausgestochen. Der obere Boden bleibt dabei voll und erhält eine Mittellinie, auf die später Teil 4 geklebt wird. Die Zwischenböden, beginnend mit dem unteren, werden mittels Allesklebers in das Gebäude geklebt. Jetzt können die Tür- und Fensterstürze sowie die Fensterbänke an die vorgesehenen Stellen geklebt werden.

Als nächstes werden nun Fensterrahmen und -kreuze eingeklebt. Sicher wird es schwierig, in Bastelbeuteln entsprechende Fenster zu finden. Deshalb

werden 5 mm breite Streifen von Zeichenkarton geschnitten und als Rahmen hinter die Öffnungen geklebt. Der Streifen für oben darf maximal 3 mm breit sein. Für die Fensterkreuze schneiden wir 0,8 mm breite Streifen Zeichenkarton und kleben diese über Kreuz hinter die Fensteröffnungen. Nun kann das Dach ausgeschnitten, gefalzt und aufgeklebt

Die Trittstufe erhält einen steingrauen Anstrich. Die Tür lassen wir am besten offen stehen und stellen eine Figur „Schrankenwärter“ auf die Trittstufe. Die Tür sollte einen hellbraunen Anstrich erhalten. Das Postenschild „44“ drucken wir mit Hilfe eines Textprogramms am Computer (Schriftgrad Arial, 14 Punkt fett) und kleben es an die vorgesehene



werden. Aus den Teilen 6 bis 8 kleben wir mit Kontaktkleber den Schornstein zusammen und bekleben diesen mit rotem Ziegelsteinpapier, das an den Biegekannten vorsichtig geritzt wurde. Nachdem der Schornstein auf das Dach geklebt ist, wird der Schornsteinkopf aufgeklebt.

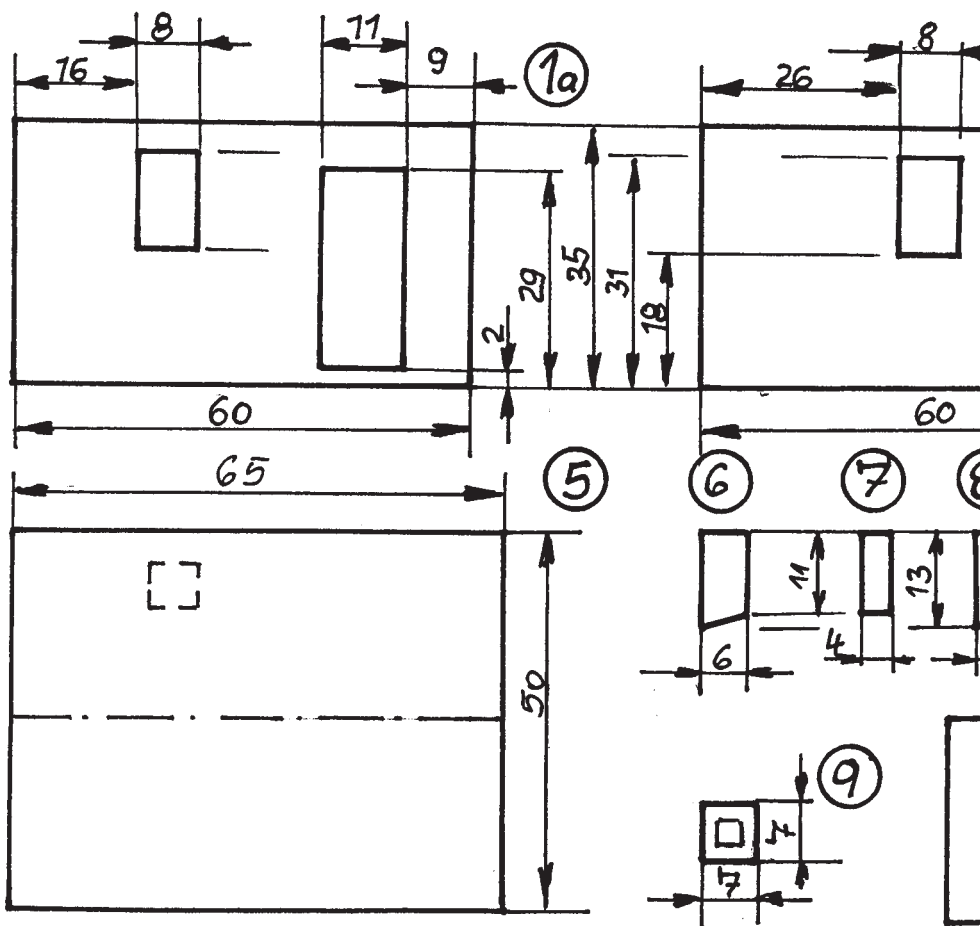
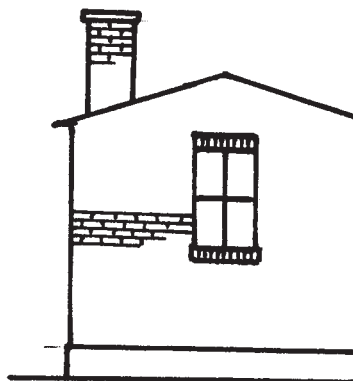
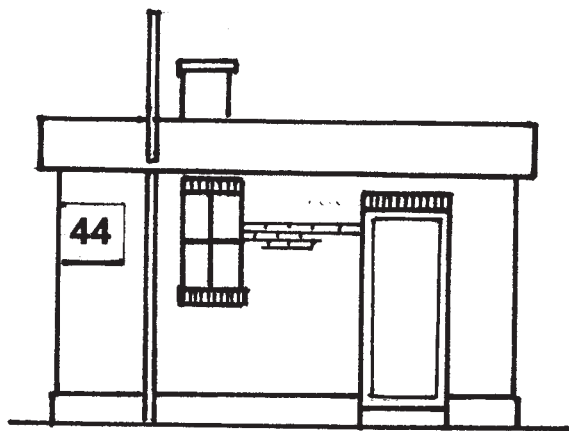
Aus 2 mm dickem Karton oder einer 2 x 3 mm Holzleiste wird die Trittstufe ausgeschnitten und unter die Türöffnung geklebt. An die Unterkante des Gebäudes kleben wir einen 4 mm breiten Streifen Mauersteinpapier (Werksteinmauer o.ä.).

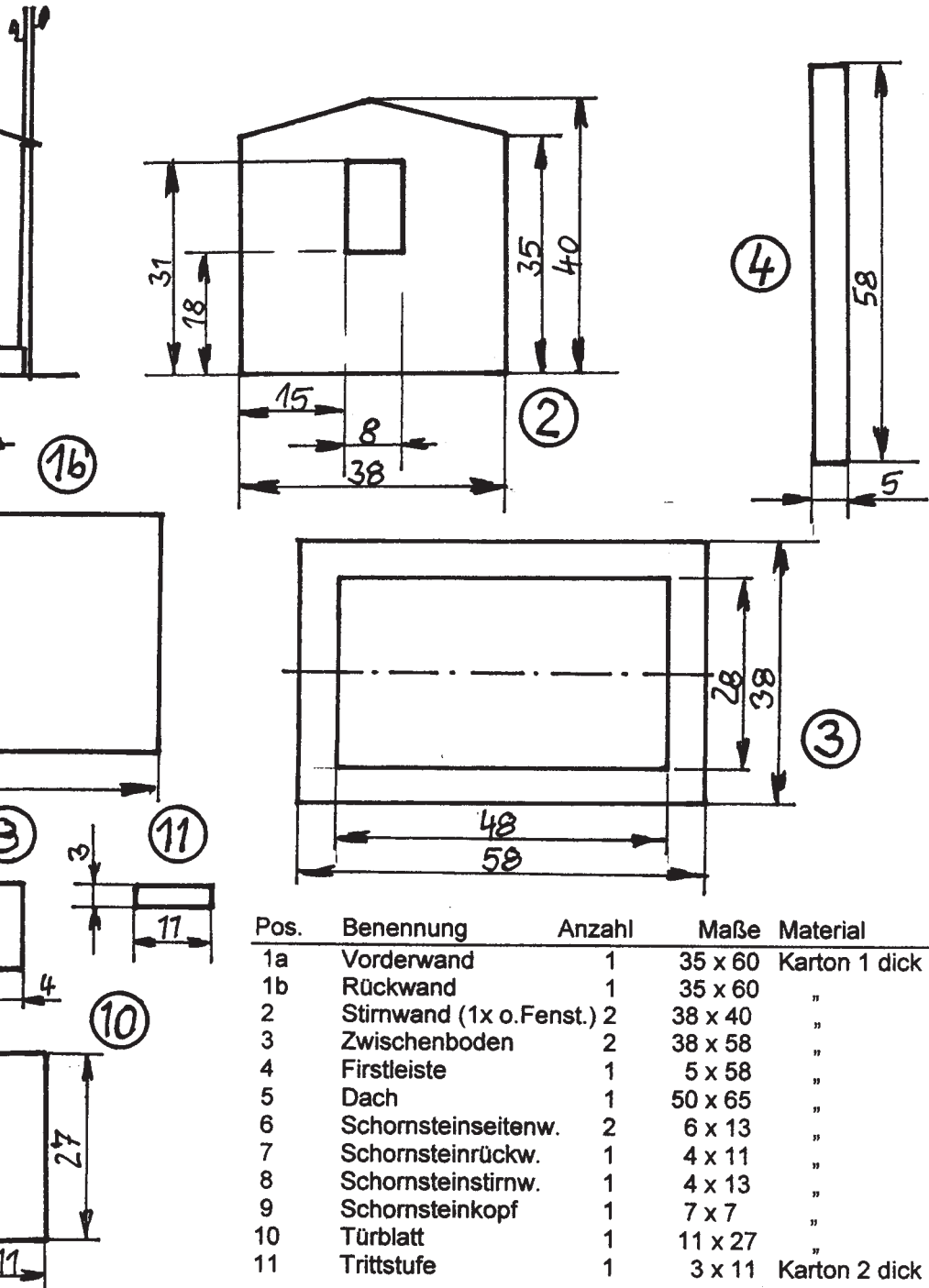
Dach und Schornsteinkopf erhalten einen schwarzen Anstrich mittels Abtönfarbe. Auf die noch feuchte Farbe wird ein wenig feiner Seesand aufgestreut.

Stelle des Gebäudes. Neben dem Fenster ist beim Vorbild ein eiserner Telegrafmast angeordnet, der durch das Dach geführt ist. Wir können aber auch einen einfachen Mast (Holzmast aus Plaste) an die vorgesehene Stelle kleben. Soll unser Posten 44 aber an einer elektrifizierten Strecke unserer Modellbahnanlage stehen, dann darf kein Telegrafmast aufgestellt werden.

Viel Spaß beim Bauen!

Im Herbst 2006 erscheint im Verlag Thomas Böttger ein Buch unter dem Arbeitstitel „Meine Technik - meine Modelle“ (ISBN-Nr. 3-937496-14-9), in dem Hochbauten für die Modelleisenbahn nach konkreten Vorbildern im Maßstab 1:87 beschrieben werden.





Pos.	Benennung	Anzahl	Maße	Material
1a	Vorderwand	1	35 x 60	Karton 1 dick
1b	Rückwand	1	35 x 60	"
2	Stirnwand (1x o.Fenst.)	2	38 x 40	"
3	Zwischenboden	2	38 x 58	"
4	Firstleiste	1	5 x 58	"
5	Dach	1	50 x 65	"
6	Schornsteinseitenw.	2	6 x 13	"
7	Schornsteinrückw.	1	4 x 11	"
8	Schornsteinstirnw.	1	4 x 13	"
9	Schornsteinkopf	1	7 x 7	"
10	Türblatt	1	11 x 27	"
11	Trittstufe	1	3 x 11	Karton 2 dick

Nie wieder Krieg !

Vor 60 Jahren, im Mai 1945, endete der Zweite Weltkrieg. Das Völkermorden war vorbei: Millionen von Menschen hatten ihr Leben verloren.

Sinnlos ist jeder Krieg ! Jedweder Aggressor ist ein Feind des Friedens und des Humanismus, gleich wo auf dem Planeten Erde. Kriege lösen niemals Probleme; die Opfer sind immer einfache Menschen.

Ohne Kommentierung will „Bahn und Modell“ Fakten nennen. Über 50 Millionen Tote mahnen: Nie wieder !

Die Opfer:

- 20 Millionen Bürger der UdSSR
- 6,5 Millionen Deutsche
- 6 Millionen Polen

- 5 Millionen Chinesen
- 2,5 Millionen Japaner
- 635 000 Franzosen
- 500 000 Italiener
- 368 000 Briten
- 273 000 Bürger de USA
- 11 Millionen Menschen wurden in Konzentrationslagern und Zuchthäusern umgebracht, darunter 600 000 Sinti und Roma.

Auf dem Territorium der UdSSR wurden an Eisenbahnanlagen zerstört (Auswahl):

- 65 000 km Gleisanlagen,
- 13 000 Brücken,
- 4 100 Bahnhöfe.



In der Sowjetischen Besatzungszone wurden 1945 nachstehende Zerstörungen registriert (Auswahl):
 3 110 km Gleisanlagen,
 970 Brücken,
 1 816 Stellwerke.

An Fahrzeugen waren zerstört bzw. beschädigt: 56 Prozent der Lokomotiven, 59 Prozent der Reisezugwagen, 20 Prozent der Güterwagen.

In Berlin waren die Bahnhöfe Anhalter Bahnhof, Stettiner Bahnhof, Hamburg und Lehrter Bahnhof vollkommen zerstört; in Leipzig lagen danieder: Hauptbahnhof und Bayerischer Bahnhof. Ebenso waren die beiden großen Dresdner Personenbahnhöfe vernichtet (Bild links: Dresden Hbf, 1945). Die Bahnhöfe von Cottbus, Magdeburg, Sangerhausen, Gotha und Jena Saalbahnhof lagen in Trümmern.

Keine der netzbestimmenden Eisenbahnbrücken war befahrbar: die Elbebrücken Wittenberge, Torgau, Riesa und Dömitz, die Elstertalbrücke, die Karniner Hubbrücke, der Rügendamm.

In der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszone bestanden nach Kriegsende Mai 1945 folgende Zerstörungen (Auswahl):
 4 700 km Gleisanlagen,
 3 500 Brücken,
 2 300 Stellwerke,
 71 Tunnel,
 13 000 Weichen.

An Fahrzeugen waren zerstört oder beschädigt: 61,4 Prozent der Dampflokomotiven, 31 Prozent der Reisezug- und Güterwagen. Zerstört waren (Auswahl) der Rangierbahnhof Hamm, Dortmund Hbf, München Hbf, Reichsbahnausbesserungswerk Karlsruhe.



Paris, Gare de l'Est:

Nicht nur auf diesem beeindruckenden Bahnhof der französischen Hauptstadt wurde ein Platz für die ewige Ehrung aller Opfer der Nazi-Barbarei in Frankreich gefunden. Der SNCF gebührt Respekt und Anerkennung für diese Geste humanistischen Handelns.

Viele BSW-Freizeitgruppen unseres Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn verfügen über zum Teil umfangreiche Archive mit interessanten Schriftstücken, Akten, Plänen usw. zur deutschen Eisenbahngeschichte in speziellen Territorien. Teils sind diese noch gar nicht erschlossen bzw. aufbereitet. Um so mehr freut sich die Schriftleitung, wenn sie regelmäßig aus der Freizeitgruppe Eisenbahn-Archiv Gotha Beiträge bekommt, in denen die Mitglieder auf Spurensuche“ fündig geworden sind, oder hier auch die Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“. Wer auch „auf Spurensuche“ war und Mitteilenswertes gefunden hat, möchte das bitte der Schriftleitung zusenden. Sie dankt schon im voraus.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens Wittenberge

Ronald Xanke, Schwerin

Der Eisenbahnstandort Wittenberge hat eine lange und wechselvolle Geschichte, lag im Laufe der Zeit in drei Reichsbahndirektionen. Zunächst zur Direktion Altona/Hamburg gehörend, war Wittenberge dann selbst nach Ende des zweiten Weltkriegs einen Monat lang Sitz einer Reichsbahndirektion, kam schließlich im Oktober 1945 zur Reichsbahndirektion Schwerin.

Postkutschendienste Berlin - Hamburg

In den Jahren zwischen 1817 und 1828 hatte die Post durch den Ausbau von Chausseen, den sogenannten „Kunststraßen“, ein gutes Netz für vorzügliche Postverbindungen hergestellt. Eilgutverkehre verbanden ab 1838 dreimal in der Woche Berlin und Hamburg.

Kurz vor der Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn verkehrten zwischen Berlin und Hamburg über Perleberg jeweils viermal pro Woche Personen- und Schnellposten. Des weiteren fuhr täglich eine Personenpost von Berlin nach Perleberg und zurück.

Die Entfernung zwischen Berlin und Hamburg betrug 39 Postmeilen zu rund 7 500 m, das entsprach 293,8 km. Diese Entfernung wurde von der Personenpost in 41 Stunden und von der Schnellpost in 31,5 Stunden zurückgelegt. Als dann die

erste Eisenbahn von Berlin nach Hamburg und zurück verkehrte, stellten die Postkutschen im Jahre 1846 die Fahrten sofort ein.

Eisenbahnpläne Berlin - Hamburg

Die Vorgeschichte der Berlin-Hamburger Eisenbahn reicht bis in das Jahr 1835 zurück. Der Vordenker eines einheitlichen Eisenbahnwesens in Deutschland, Friedrich List, hatte gerade in jenem Jahr bei der preußischen Regierung in Berlin den Antrag für den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg gestellt. Auch der Hamburger Senat zeigte Interesse und fragte bei der preußischen Regierung an, ob diese sich an einem Bau einer Eisenbahnstrecke am rechten Elbufer von Hamburg nach Magdeburg beteiligen würde. In Berlin verhielt man sich kühl und ablehnend, da englisches Kapital und englische Ingenieure beteiligt waren.

Als von Seiten der preußischen Regierung der Vorschlag von Friedrich List als „zu wenig vorbereitet“ abgelehnt wurde, zog dieser ihn zurück. Mitarbeiter von Friedrich List bildeten daraufhin ein Komitee, die Unterlagen wurden vervollständigt und eine Denkschrift erarbeitet, die am 14. Juni 1836 vorgelegt wurde.

Diese sah eine „Eisenbahn von Berlin nach dem Hauptsteueramte Wittenberge a. Elbe“ vor. Jedoch wurde auch dieser Vorschlag abgelehnt.

Der preußische Generalpostmeister Nagler war einer der größten Widersacher einer Eisenbahnverbindung. Letztlich wären Pferde, Postkutschen und die Postillione überflüssig geworden.

ner Komitee im November 1842 um eine Terminverlängerung für den Nachweis der Kapitalszeichnung. Die Übernahme einer Zinsbürgschaft durch den preußischen Staat wurde beantragt. Durch Kabinettsorder vom 23. Dezember 1842 wurde auch dieser Antrag abgelehnt.

Am 8. November 1841 wurde schließlich



Wittenberge 1851

Im Jahr 1839 wurde vom Berliner Komitee der Plan eines Eisenbahnbaues wieder aufgenommen, da mittlerweile auch das Einverständnis der mecklenburgischen und der dänischen Regierung vorlag. Die Zustimmung wurde am 2. Juni 1840 unter Vorbehalt gegeben. Durch „eine Kabinettsorder vom 15. Januar 1841 wurde die Konzession der Bahn von Berlin auf dem rechten Elbufer durch die Prignitz nach Hamburg in Aussicht gestellt, sofern es der Gesellschaft gelinge, das Einverständnis der mecklenburgischen und dänischen Regierung und die Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien sicherzustellen“. Trotz dieser äußerst günstigen Entscheidung bereitete jedoch die Beschaffung des Aktienkapitals in Höhe von acht Millionen Talern große Schwierigkeiten. Deshalb bat das Berli-

der Staatsvertrag zwischen Dänemark, welches bis 1864 Lauenburg besaß, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg und Preußen zum Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn abgeschlossen. Vor der Gründung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wurde am 17. Mai 1842 die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn eröffnet, deren Trasse im Vertrag von 1841 schon Berücksichtigung gefunden hatte.

Die „Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft“ wurde am 27./28. Juli 1843 gegründet. Hamburg und Mecklenburg übernahmen Aktien in Höhe von drei Millionen Talern. Die restlichen Aktien in Höhe von fünf Millionen Talern wurden schnell gezeichnet, so dass zum 18. August 1843 der Nachweis der Finanzierung rechtzeitig erbracht werden konnte.

Der preußische Staat erteilte die Konzession am 28. Februar 1845.

Bahnstrecke geht über Wittenberge

Dass die Bahn zwischen Berlin und Hamburg über Wittenberge zu führen sei, hatte die preußische Regierung bereits in ihrer Zustimmung vom 2. Juni 1840 mit der Festlegung, die Bahn „auf dem rechten Elbufer“ zu führen, veranlasst. Des weiteren ist durch Kabinettsorder vom 15. Januar 1841 nur von „durch die Prignitz“ gesprochen worden. Deshalb machte das Berliner Komitee im Jahr 1836 folgenden Vorschlag: „Die Linie soll auf dem rechten Spreeufer beginnen, über Moabit und Charlottenburg nach Tegel und von da über Bötzw, Linum, Neustadt a. d. Dosse und Wilsnack nach Wittenberge führen.“

Streit gab es über die Linienführung trotzdem. Die verkehrsbevorzugte Lage an der Elbe und die bessere Anschlussmöglichkeit von und nach Magdeburg gaben letztendlich den Ausschlag für Wittenberge. Dänemark wollte den Anschluss der Stadt Lauenburg, doch die Strecke wurde - nach einer Kabinettsorder vom 6. Juli 1845 - über Büchen geführt. Um günstige Krümmungsverhältnisse und geringe Steigungen zu gewährleisten, wurden die Städte Spandau, Nauen, Friesack und Neustadt/Dosse berührt.

Weiterhin war eine Verbindung von Wittenberge über Genthin nach Riesa und Dresden geplant. Magdeburg wurde bei diesen Plänen vollkommen übergangen. Das Bekanntwerden löste beim Magdeburger Bürgermeister Francke höchste Aufmerksamkeit aus. Ein Ausschuss erarbeitete eine Eingabe an den preußischen König Friedrich Wilhelm IV., die den Bau einer Eisenbahnlinie in einer Linienführung forderte und begründete,

wie sie heute existiert. Das Projekt fand Zustimmung und wurde gefördert. Nach einer äußerst kurzen Planungszeit von nur zwei Monaten wurde am 28. September 1843 die Genehmigung zum Bau der Strecke Wittenberge - Magdeburg erteilt. Am 23. Oktober 1843 wurde die Entscheidung zum Bau der ersten Elbebrücke bei Wittenberge getroffen. Auf Grund von Forderungen des Kriegsministeriums entschied man sich für ein Projekt, bei dem die Hauptpfeiler der Brücke Festungsanlagen glichen.

Der Bahnbau beginnt 1844

Unter der Oberbauleitung des Oberwegebauinspektors Friedrich Neuhaus wurde im Frühjahr 1844 mit der Bauausführung begonnen, allen Schwierigkeiten und Streitigkeiten zum Trotz. Neuhaus hatte im Jahr 1836 die Fachrichtung Bahnbau in Belgien studiert. Beim Bau der Strecke Berlin - Stettin hatte er schon reiche Erfahrungen gesammelt. In der Stadt Wittenberge wurde später sogar eine Straße nach dem Baumeister benannt.

Zu Baubeginn war noch zwischen mehreren Varianten in der Linienführung zu entscheiden. Bevorzugt wurde wiederum die oben genannte Strecke, weil diese eine günstige Verbindung zwischen Hamburg und Magdeburg über Wittenberge ermöglichte. Andere Varianten wurden verworfen. Das am rechten Elbufer vorhandene schwierige Terrain zwischen den Orten Boizenburg und Bergedorf ist umgangen worden.

Beim Bau der Strecke kam man zu der Erkenntnis, dass das ursprünglich geplante Geld für große Baumaßnahmen nicht ausreicht. Fünf Millionen Taler wurden zusätzlich zur Fertigstellung der Strecke benötigt, da vom ersten Kostenvoranschlag bis zum Baubeginn Jahre vergangen waren. Außerdem hatte man

sich dazu entschlossen, den Streckenabschnitt Hamburg - Wittenberge von Anfang an zweigleisig zu bauen. Die Schienen wurden aus England bezogen und kosteten frei Hamburg 237,50 Mark je Tonne.

Im Frühjahr 1845 wurde damit begonnen, ein Gelände nördlich der Stadt Wittenberge abzustecken, um die Voraussetzungen zum Bau des Bahnhofs neben dem „Heystebusch“ zu schaffen. Sandberge wurden abgetragen; das Baugelände für den Bau von Empfangsgebäude, Lokomotivschuppen, Koks Brennerei, Magazin und Dienstwohnungen planiert.

Empfangsgebäude Bahnhof Wittenberge

Das Wittenberger Bahnhofsgebäude stellt eines der am besten erhaltenen klassizistischen Empfangsgebäude der Eisenbahn in Deutschland dar. Dem Einfluss des Bauinspektors Friedrich Neuhaus ist es sicherlich zu verdanken, dass an der gesamten Strecke Empfangsgebäude einheitlichen Stils entstanden. Da der Bahnhof Wittenberge als Keilbahnhof angelegt war, wurde dieser als dreiteiliger Bau mit langen Seitenflügeln angelegt. Später wurden an der Nordseite größere Anbauten gleichen Stils errichtet.

Das ursprüngliche Bahnhofsgebäude ist bis zum heutigen Zeitpunkt noch vorhanden. Auch der Lokomotivschuppen, heute als Lokscheune III auf der Berliner Seite bezeichnet, steht noch an der gleichen Stelle wie in den Anfangsjahren. Er wurde nach einem Brand im Jahr 1921 erweitert und erhielt ein neues Dach.

Bahnhof Wittenberge geht 1846 in Betrieb

Am 15. Oktober 1846 wurde der Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Boizenburg aufgenommen. Die Strecke von Boizenburg bis Bergedorf ist dann

am 15. Dezember 1846 eröffnet worden. Somit waren vom ersten Gedanken bis zur Vollendung der Eisenbahn elf Jahre vergangen. Die Bahn von Hamburg nach Bergedorf wurde am 16. Mai 1846 dem Betrieb übergeben.

Der 15. Oktober 1846 kann als der „Geburtstag“ des Bahnhofs Wittenberge bezeichnet werden. Am 15. Dezember 1846 fuhr der erste Personenzug ab Wittenberge. Ob es zu diesem Anlass offizielle Feierlichkeiten gab, ist nicht verbürgt. Ferner wurde der Gleisanschluss zum Packhof fertiggestellt. Wittenberge war durch den Eisenbahnanschluss auch zum Umschlagpunkt von Gütern zwischen Straße, Schiff und nun der Eisenbahn geworden.

Strecke Wittenberge - Magdeburg

Die Leitung des Baus der Bahnstrecke Wittenberge - Magdeburg wurde 1846 dem Regierungs- und Baurat Hans Victor Unruh übertragen. Der erste Brückenbau in Wittenberge wurde durch den Baumeister Benda ausgeführt. Die Brückenbauarbeiten begannen am 7. Juni 1847. Werkstätten und Anlagen zum Brückenbau entstanden am Wittenberger Ufer, da die Eisenkonstruktionen an Ort und Stelle gegossen werden sollten. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft errichtete Betriebe, wie Eisengießerei, Kalkbrennerei, Koks Brennerei, und eine Werkstatt. Später folgten noch Sattlerei, Stellmacherei, Wagenlackiererei und Wagenreparatur.

Anfang der 1870er Jahre wurden diese Einrichtungen verlagert. In Stendal war eine neue Zentralwerkstatt errichtet worden. Somit verblieben nur der Weichenbau in einem geringen Umfang und eine Schwellentränkanlage in Wittenberge.

Im Jahr 1848 wurde auf der Strecke Spandau - Nauen und im Jahr 1849 auf der Strecke Hamburg - Wittenberge mit

Ausnahme der Abschnitte Grabow - Ludwigslust und Büchen - Friedrichsruh das zweite Gleis fertiggestellt. Mit Ausnahme der Havelbrücke bei Spandau war 1866 der zweigleisige Ausbau Berlin - Hamburg beendet. Der zweigleisige Umbau dieser Brücke folgte 1883.

Erste Lokomotiven aus England

Zum Einsatz kamen zunächst vier Stephenson'sche Lokomotiven; acht weitere wurden von der Firma Gebr. Sharp aus Manchester geliefert. Der Bau weiterer 24 Lokomotiven wurde an die Lokomotivfabrik Borsig in Berlin vergeben. Die Namen der ersten Wittenberger Lokomotiven konnten nicht festgestellt werden, Bilder sind ebenso nicht bekannt.

Die Lokomotiven wurden zunächst mit Koks beheizt, da es bis 1860 in Preußen verboten war, Personenzuglokomotiven mit Braun- oder Steinkohle zu beheizen. Der Koks wurde aus England bezogen. Da dies aber zu unverhältnismäßig hohen Kosten führte und somit einen großen Teil der Einnahmen verschlang, wurden auch in Wittenberge sogenannte Koksöfen gebaut. In diesen Öfen ist Kohle vergast und Koks erzeugt worden. Später wurde englische Kohle verfeuert und behauptet, dass diese besser als einheimische sei. Auch in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg und nach der Inflation wurden Wittenberger Lokomotiven mit englischer Kohle beheizt.

„Zettelbillet“ - das war die Fahrkarte

Um überhaupt verreisen zu können, brauchte man von Wittenberge nach Berlin oder Hamburg ein sogenanntes Zettelbillet, welches der Größe eines heutigen DIN A 4-Blattes entsprach. Dieses hatte am unteren Ende einen Coupon, der vom Zugschaffner entnommen wurde. Die „Edmondson'schen Fahrkarten“ wurden erst um 1860 in Deutsch-

land eingeführt. Zettelbillets konnten von Wittenberge aus zu folgenden Bahnstationen erworben werden:

- In Richtung Hamburg:

Bergedorf, Boizenburg, Bralstorf, Büchen, Friedrichsruh, Grabow, Hagenow, Hamburg, Ludwigslust, Reinbek und Schwarzenbeck;

- In Richtung Berlin:

Berlin, Friesack, Glöwen, Nauen, Neustadt a. d. Dosse, Paulinenaue, Spandau, Wilsnack und Zernitz.

Anfänge im Güterverkehr, knappe Finanzen und das „Norddeutsche Kursbuch“

Die aufkommenden Güter ab Wittenberge wurden vom 1. Januar 1847 an in beide Richtungen von je einem Güterzug aufgenommen. Zusätzlich fuhr an drei Tagen in der Woche noch ein Extragüterzug mit Übernachtungen des Personals in Wittenberge. In den Jahren 1848/1849 trat ein allgemeiner Verkehrsrückgang ein, der sofort Einnahmerückgänge mit sich brachte. Dies geschah trotz aller Vorzüge des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn. Die Bahngesellschaften sahen sich in ihrer Existenz bedroht und als Ausweg nur eine allgemeine Tarifierhöhung. Demzufolge wurden auch in Wittenberge die Fahrpreise erhöht. Diese Erhöhungen überschritten jedoch zum damaligen Zeitpunkt die finanziellen Möglichkeiten eines großen Teils der Bevölkerung. Deshalb beantragte die Eisenbahngesellschaft 1848 ein Darlehen von 3 Millionen Talern beim preußischen Staat. Abgelehnt: „Man solle sich aus eigener Kraft erholen“, wurde der Gesellschaft lakonisch mitgeteilt.

Am 15. August 1849 eröffnete dann die Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahngesellschaft die Strecke Wittenberge -

Magdeburg. Jedoch konnte zunächst nur bis zum linken Elbufer gefahren werden, mit einer Dampfähre mußte über die Elbe übergesetzt werden. Die erste Lokomotive passierte am 21. Oktober 1851 die neue Elbebrücke. Mit der offiziellen Inbetriebnahme der ersten Elbebrücke bei Wittenberge am 25. Oktober 1851 kam nun die durchgehende Verbindung zwischen den drei Elbestädten Hamburg, Wittenberge und Magdeburg zustande.

Ab 1850 wurde begonnen, Kursbücher einzuführen. Ein „Norddeutsches Kursbuch“ wurde erstmalig 1883 in Wittenberge verkauft. Viel war darin auch nicht zu lesen, da der Verkehr noch recht schwach war. So wurde ein durchgehender Personenzug in beiden Richtungen mit einer Fahrzeit von 8 bis 9 Stunden gefahren. Dazu ergänzte ein sogenannter Zwischenzug in beide Richtungen mit Übernachtung in Wittenberge diesen Fahrplan.

Viehzüge verkehrten ab dem Jahr 1860 von Wittenberge regelmäßig in Richtung Hamburg. Hier wurde das Ausfuhrgut nach England mit seinem großen Bedarf umgeschlagen.

In Berlin hatte die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn ihren Sitz. Dem Direktionskollegium beigegeben waren Kommissare von Dänemark, Hamburg, Mecklenburg und Preußen. In Ludwigslust fanden die regelmäßigen Generalversammlungen statt.

Wittenberge wächst weiter

Der 18. Mai 1862 brachte Neuerungen auf dem Streckenabschnitt Wittenberge - Berlin, denn nach langem Zögern wurde die 4. Wagenklasse versuchsweise eingeführt. Damit wiederum konnte die Zahl der Reisenden gesteigert werden. Deshalb wurde die Einteilung in vier Wagen-

klassen am 15. Juni 1864 bis Hamburg ausgedehnt.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft erweiterte in den folgenden Jahren ihr Streckennetz u.a. durch folgende Linien:

1.7.1853	Büchen - Lauenburg;
15.12.1873	Wittenberge - Hitzacker;
31.12.1874	Hitzacker - Buchholz;
1.6.1882	Spandau - Ruhleben.

Am 1. Januar 1876 wurde die „Zentralwerkstatt der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ eröffnet. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaft wurde diese Unterhaltungsdienststelle in eine „Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt“ umgewandelt. 1922 wurde daraus das „Reichsbahnausbesserungswerk Wittenberge“.

Am 15. Oktober 1881 wurde Perleberg durch die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn an die Berlin-Hamburger Eisenbahn angeschlossen, am 15. August 1884 wurde der Streckenausbau in Richtung Pritzwalk und Wittstock begonnen. Ein fahrbares, noch erhaltenes Relikt der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn wurde im Jahr 1899 von der „Actiengesellschaft für die Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Goerlitz“ geliefert. Es handelt sich dabei um einen Pack-Postwagen zum Preise von 6 024,25 Mark, der nur in einem einzigen Exemplar gebaut worden ist. Dieses Fahrzeug wird von der BSW-Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ museal erhalten.

Zum 1. Juli 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn verstaatlicht.

Der 1. Mai 1892 brachte die ersten D-Züge durch Wittenberge.

Da die Direktion der Berlin-Hamburger

Eisenbahngesellschaft am 9. März 1885 aufgelöst wurde, ist die Verwaltung des Unternehmens am 1. April 1885 mit der Eisenbahn-Direktion Altona vereinigt worden. Für die Strecke Berlin - Hamburg wurde das Betriebsamt in Berlin etabliert, mit einer detachierten Bauinspektion in Wittenberge. Durch eine Neuordnung 1895 wurden in Wittenberge je eine Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektion geschaffen. Am 23. November 1910 erhielten alle diese Inspektionen die Bezeichnung „Betriebsamt“. Diese Struktur blieb bis 1945 erhalten.

In den Jahren 1910/1911 ist die damals bestehende Elbebrücke zweigleisig ausgebaut worden. Die Pfeilerköpfe sind umgebaut und die vorhandenen Pfeilergebäude, die als Durchfahrten dienten, abgetragen worden.

Am 15. Dezember 1922 wurde die Strecke Salzwedel - Arendsee - Wittenberge durch die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV) eröffnet.

Schnellverkehr, Zweiter Weltkrieg und neue Organisationsstruktur

Die Strecke Berlin - Hamburg war schon früher eine der schnellsten deutschen Schienenverbindungen. Am 17. Februar 1936 erreichte der „Fliegende Hamburger“ VT 877 eine Geschwindigkeit von 205 km/h, und am 11. Mai 1936 fuhr die Dampflokomotive 05 002 mit einem 197-t-Versuchszug auf der Fahrt von Hamburg Hbf nach Spandau unterwegs die Geschwindigkeit von 200,4 km/h. Der seit dem 15. Mai 1933 als Fd 1/ Fd 2 verkehrende Triebwagen legte die Strecke von Hamburg Hbf nach Berlin Lehrter Bahnhof in zwei Stunden und 18 Minuten zurück. Dies entsprach einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 124,8 km/h.

Der Zweite Weltkrieg führte im Eisenbahnstandort Wittenberge zu erheblichen Zerstörungen. Die Elbebrücke wurde zerstört und damit eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im deutschen Eisenbahnnetz unterbrochen.



Wittenberge 1986

Da sich die Reichsbahndirektion Hamburg bis westlich von Nauen und nördlich von Stendal erstreckte, wurde mit dem Befehl Nr. 010 des Befehlshabers der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) in Deutschland, Marschall Shukov, vom 18. Juli 1945, zum 1. September 1945 die Reichsbahndirektion Wittenberge gebildet. Diese übernahm alle auf dem Territorium der Sowjetischen Besatzungszone liegenden Teile der Reichsbahndirektion Hamburg einschließlich der Bahnbetriebswerke Hagenow Land und Wittenberge.

Entsprechend dem Befehl Nr. 75 des Obersten Chefs der SMAD in Deutsch-

land wurde durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn die Reichsbahndirektion Wittenberge angewiesen, die ihr zugeordneten Strecken an die neu gebildeten Reichsbahndirektionen Magdeburg und Schwerin abzugeben. Die Strecken südwestlich der Elbe wurden der Reichsbahndirektion Magdeburg zugeschlagen, alle anderen Einrichtungen und Strecken der Reichsbahndirektion Schwerin zugeordnet. Damit endete am 3. Oktober 1945 nach einem Monat die Existenz der Reichsbahndirektion Wittenberge.



Wittenberge 2004

Foto: Jazbec

Die „Kanonenbahn“

Teilabschnitt Leinefelde - Geismar - Eschwege

Dipl.-Ing. Erich Oberthür, Gotha, und Helmut Schmidt, Korbach

Nach dem Deutsch-Österreichischen Krieg 1866 bekam Preußen durch Gebietszuschläge die Hannoversche, die Kurhessische, die Nassauische und die Main-Weser-Bahn. Durch diesen Zugang von Bahnen im Westen Deutschlands sollte das preußische Staatsbahnnetz aus militärischen Gründen verbunden werden. Es fehlte nämlich eine durchgehende Bahnverbindung zwischen dem Ost- und Westteil Preußens.

Im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 wurde dadurch der Aufmarsch der preußisch-deutschen Truppen verzögert. Die bestehende Eisenbahnücke musste geschlossen werden.

Das Verlangen des preußischen Generalstabes nach einer strategischen Bahnlinie von der russischen Grenze bei Eydtkuhnen über Berlin - Wetzlar - Coblenz - Metz an die französische Grenze stieß auf Verständnis bei der preußischen Regierung. Schon 1873 legte sie ein Eisenbahnprojekt für den Bau mit 50,75 Mio. Taler inklusive 6 Mio. Taler für die erforderlichen Betriebsmittel vor. Durch eine Staatsanleihe von 120 Mio. Taler sollte das Projekt finanziert werden. Am 11. Juni 1873 wurden die Mittel durch die preußische Abgeordnetenversammlung bewilligt.

In die geplante, durchgehende Verbindung konnten die bestehenden Teilstrecken der

- Halle-Casseler Eisenbahn
- Main-Weser-Bahn
- Nassauischen Staatsbahn und
- Köln-Mindener Eisenbahn

einbezogen werden. Mit den schon in

Betrieb befindlichen Strecken war der Grundstock für eine strategische Ost-West-Verbindung vorhanden.

Folgende Ergänzungsstrecken mussten gebaut werden:

- Berlin Charlottenburg - Blankenheim
- Leinefelde - Eschwege - Niederhonne
- Niederhonne - Treysa
- Oberlahnstein - Coblenz
- Coblenz - Ehrang - Perl (Reichsgrenze)
- Diedenhofen.

Am 02. Juli 1873 wurden folgende Bauleitungen durch Königlichen Erlass festgelegt:

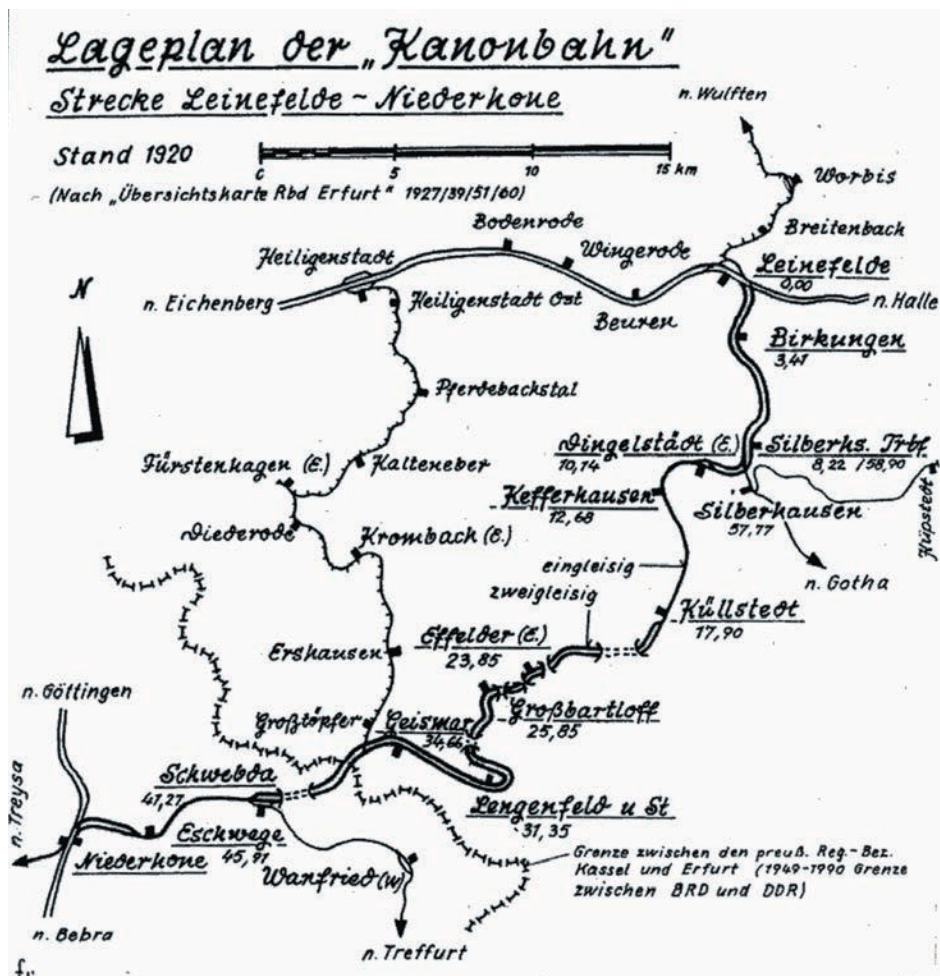
- a) Berlin - Nordhausen = KED der Ostbahn
- b) Nordhausen - Leinefelde - Eschwege - Treysa - Wetzlar = KED Cassel
- c) Lollar - Wetzlar - Oberlahnstein - Coblenz - Gölz - Hohenrhein - Niederlahnstein = KED Wiesbaden
- d) Gölz - Ehrang - Grenze bei Sierck (Mosel Bahn) = KED Saarbrücken

Beim Neubau des Abschnittes Leinefelde - Eschwege durch das Eichsfeld kam es zu Schwierigkeiten besonders in den Tälern der Flüsse Lutter und Frieda. Es mussten sechs Tunnel mit einer Gesamtlänge von 3 500 m und vier große Brücken gebaut werden.

1875 wurden die Bauarbeiten an mehreren Stellen begonnen. Im Abschnitt Lengenfeld - Küllstedt war mit der Überwindung der Obereichsfelder Höhe eine durchschnittliche Neigung von 1:111 zu trassieren.

An der Strecke wurden eine große Anzahl von Arbeitern aus Italien, Galizien und Kroatien beschäftigt. 1876 war in der örtlichen Presse zu lesen: „... dass die italienischen Maurer, denen fast alle

stuben an der Strecke. Arbeiten und Materiallieferungen wurden öffentlich ausgeschrieben. Steinmaterial für die Kunstbauten kam aus den Kalksteinbrüchen bei Eigenrieden und Struth.



Tunnel- und Brückenbauten obliegen, in ihren Lohnforderungen jedes Maß überschreiten“. Wegen vieler Unfälle wurde in Küllstedt ein Lazarett eingerichtet. Für die vielen „Fremdarbeiter“ entstanden Wohnbaracken. Bauhütten und Schank-

Sandstein aus den Brüchen bei Arenshausen und Marth.
Bei der Abnahme des Streckenabschnittes Leinefelde - Eschwege am 28. April 1880 wurden keine Verstöße gegen die Bauvorschriften festgestellt, so dass die

feierliche Inbetriebnahme am 15. Mai 1880 stattfinden konnte. Der Neubau des Streckenabschnittes Leinefelde - Eschwege - Treysa wurde wegen seiner überwiegend strategischen Bedeutung im Volksmund bald „Kanonenbahn“ genannt.

Das Gleis der Kanonenbahn verlief von Leinefelde bis Silberhausen Trennungsbahnhof neben dem Gleis der Thüringischen Eisenbahn, die von Leinefelde nach Gotha führte. Beide Gleise wurden gemeinschaftlich betrieben. In den Jahren 1906/07 wurde die Strecke Leinefelde - Eschwege zweigleisig ausgebaut. Allerdings blieb der Abschnitt Schwebda - Geismar stets eingleisig. Der Bahnhof Küllstedt erhielt eine Drehscheibe.

Am 01. Mai 1910 verkehrten fünf Zugpaare mit einer Fahrzeit von 73 bis 83 Minuten.

Während des Ersten Weltkrieges blieb der Militärverkehr auf dem Streckenabschnitt sehr gering, nur ab und zu fuhren Lazarett- und Nachschubzüge.

Im Versailler Vertrag wurde der Abbau des 2. Gleises, aller Ausfahrtsignale und der Drehscheibe in Küllstedt festgelegt. Die Rückbauten geschahen 1919/20 und wurden sogar von französischen Soldaten überwacht. Dies hatte zur Folge, dass die Strecke ab Silberhausen Trennungsbahnhof bis Eschwege und weiter bis Malsfeld 1921 von einer Hauptbahn in eine Nebenbahn zurückgestuft wurde.

Am 02. April 1945 sprengten zurückweichende deutsche Truppen den Frieda-Viadukt zwischen Geismar und Schwebda und am 06. April 1945 die Büttstedter Brücke zwischen Küllstedt und Effelder. Der Lengenfelder Viadukt konnte durch den Bürgermeister vor der Sprengung bewahrt werden.

Durch die Teilung Deutschlands nach dem zweiten Weltkrieg wurde die unterbrochene Strecke auf dem ostdeutschen Abschnitt Leinefelde - Geismar von der Deutschen Reichsbahn und auf dem westdeutschen Abschnitt Schwebda - Eschwege von der Deutschen Bundesbahn betrieben. Schon Mitte Mai 1945 waren die Trümmer an der Büttstedter Brücke beseitigt und Mitte Dezember eine Behelfsbrücke eingebaut. Am 28. Dezember 1945 konnte der Betrieb auf der Strecke Leinefelde - Geismar bis zur thüringisch-hessischen Landesgrenze (der späteren Zonengrenze) durch die Deutsche Reichsbahn wieder aufgenommen werden.

Auf der westdeutschen Seite war der Eisenbahnknoten Schwebda besonders betroffen. Außer der Unterbrechung der Strecke nach Leinefelde wurde auch die Strecke nach Heiligenstadt, die ab Schwebda parallel über den Frieda-Viadukt führte, ebenfalls unterbrochen. Es verblieb nur die Strecke Eschwege - Schwebda - Treffurt - Eisenach, die nach der Zonengrenzziehung nur bis Heldra (später nur noch bis Wanfried) befahren wurde. Am 30. Mai 1981 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf dieser Strecke ein.

Nach der Wiedervereinigung wurde auch der Personenverkehr auf der Strecke Leinefelde - Geismar am 31. Dezember 1992 von der Deutschen Reichsbahn aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt, weil u.a. der Lengenfelder Viadukt nicht mehr befahren werden durfte.

Der Güterverkehr war schon 1969 aufgegeben worden.

(Fortsetzung mit dem Teilabschnitt Eschwege - Treysa folgt in „Bahn & Modell“ Nr. 15/2006)

Karte aus: „Die Kanonenbahn“ von Günter Fromm, 2. Auflage 1992, Verlag Rockstuhl

Wenn es Winter wird...

Ronald Xanke, Schwerin

Mit diesen Worten könnte ein Gedicht, ein Märchen oder eine Geschichte beginnen. Die hier zu erzählende Geschichte begann für ein Fahrzeug mit der Bezeichnung Dampfschneesleuder SSH 81 „Bauart Henschel“ in der damaligen Reichsbahndirektion Schwerin im so genannten „Katastrophenwinter“ 1978/1979.

Vielfach wurde auf der großen Festveranstaltung „Schwerin - Wochenende der offenen Türen“ der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) am 2. und 3. Oktober 2004 gefragt, woher eigentlich diese Schneesleuder komme. Mit diesen Informationen soll die Betriebsgeschichte dieses schweren Nebenfahrzeugs erzählt werden.

Die Schneesleuder wurde im Jahr 1941 von der Firma Henschel & Sohn GmbH, Kassel unter der Fabr. Nr. 26 685 gebaut. Dabei handelt es sich um eine kompakte „Schneebekämpfungsmaschine mit adaptiertem Einheitstender“. Das Betriebsbuch liegt dem Autor leider nicht vor. Es konnte aber ermittelt werden, dass diese Art von Schneesleudern bereits seit 1896 nahezu unverändert gefertigt wurden.

Zum Räumen der Eisenbahnstrecken von Schneemassen benötigte die Deutsche Reichsbahn entsprechende Fahrzeuge, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Die hier vorgestellte Dampfschneesleuder ist ein sechsachsiges Fahrzeug, das über keinen eigenen Antrieb verfügt und laut Beschreibung des Herstellers Schneehöhen bis 6 m anstandslos beseitigen sollte. Sie wurde durch eine oder mehrere Schublokomotiven gegen den Schnee gedrückt, und der im Dampfkessel erzeugte Dampf

wurde zum Antrieb des Schleuderrades genutzt.

Das Schleuderrad drehte sich quer zur Fahrtrichtung. Es hat einen Durchmesser von 2 900 mm und besteht aus zehn auf einer kreisrunden Planscheibe befestigten Blechtrichtern. Diese sind an der Vorderseite aufgeschnitten und trugen an den so gebildeten Kanten stählerne Messer. Weiter wird in der „Beschreibung der Schneesleuder“ ausgeführt: „Die Messer je zweier benachbarter Trichter sind untereinander so verbunden, dass sie sich, je nach der Drehrichtung, selbsttätig einstellen und mit ihrer vorderen Schneide den Schnee erfassen, den sie ins Innere der Trichter werfen. Der Schnee wird darin von dem mit großer Geschwindigkeit umlaufenden Schleuderrad herumgerissen und am oberen Ende des das Rad umgebenden Gehäuses in hohem Bogen quer zur Fahrtrichtung seitwärts geschleudert.“

Die Patentbezeichnung des Schleuderrades lautet „Rotary“ DRP. Patentinhaber war die Hamburger Firma W. Lucht & Sohn.

Weitere aufgelistete Details enthält die „Beschreibung der Schneesleuder“ des Herstellers aus dem Jahre 1941. Bei einer Länge über Puffer (LüP) von 22 280 mm und einer Höhe über Schienenoberkante (SO) von 4 250 mm stellt dieses Fahrzeug eine imposante Erscheinung dar. Durch eine verstellbare Leitschaukel kann die Auswurfvorrichtung nach links oder rechts variiert werden. Dabei mußte die Umlaufrichtung des Schleuderrades ebenfalls verändert werden.

Da die Schneesleuder geschoben wurde, mußten die Fahrbefehle vom vorderen Bedienungsstand des Fahrzeugs



zum Führerstand der Schublokomotive erteilt werden. Dafür war eine elektrische Signalanlage vorhanden, mit deren Hilfe es möglich war, verschiedene Schriftfelder mit den Aufschriften „Vorwärts“, „Langsam“, „Schneller“, „Halt“ und „Rückwärts“ aufleuchten zu lassen. Durch eine besondere Taste „Anruf“ konnte ein Achtungs-Klingelzeichen gegeben werden. Eine weitere Taste „Aus“ löschte die gegebenen Leuchtsignale aus.

Der Heizer, der den Dampfkessel der Schneeschleuder bediente, erhielt die Befehle gleichzeitig mittels ein weiteren, am Heizerstand angebrachten Signalapparats als Empfänger mit Glocke, jedoch ohne Taste. Der Signalkasten, der auf dem Führerstand der Schublokomotive aufgehängt war, war ebenfalls als Empfängerapparat ausgebildet. Diese besaß eine Glocke und die Taste „Aus“. Durch deren Betätigung konnte das Personal dem Befehlshaber erwidern, dass der Fahrbefehl verstanden worden ist. Der Kasten war beweglich und mit den Apparaten auf der Schneeschleuder durch ein bewegliches Kabel verbunden. Wurde der Signalapparat nicht benötigt, war er im Inneren des Wagenkastens der Schneeschleuder in einem beson-

deren Behälter untergebracht. Weitere Verständigungen untereinander mussten durch die Dampfpeife bewirkt werden.

Mit Datum vom 14. Dezember 1977 wurde von der Reichsbahndirektion Magdeburg, Verwaltung de Bahnanlagen, eine „Vorläufige

Einsatzanweisung für die Schneeschleuder Bauart Henschel“ erarbeitet und von der Hauptverwaltung der Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn in Kraft gesetzt. Hier wurden nochmals Regelungen für den Einsatz und die Überführung derartiger Fahrzeuge beschrieben.

Das Oberbauwerk (Obw) Bützow und das Bahnbetriebswerk (Bw) Güstrow wurden darüber informiert.

Mit Schreiben Hv A, ZA-BM-2/171/80 wurde der Reichsbahndirektion Schwerin durch den Stellvertreter des Ministers und Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn mitgeteilt, dass die Schneeschleuder in die Reichsbahndirektion Schwerin umzusetzen sei. Der Bruttowert betrug damals 350 000 Mark, der Zeitwert wurde mit ca. 60 000 Mark angegeben.

Grund für die Umsetzung war der Bereitstellung einer Hochleistungsschneefräse vom Typ Rolba RR 3000 der Schweizer Firma Rolba für die Reichsbahndirektion Dresden. Sie sollte bis 31. Januar 1981 geliefert werden. Somit gelangte die Schneeschleuder von der Bahnmeisterei Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf in den Norden der seinerzeitigen DDR.

Es wurden die zweischichtige Beset-

zung, die Instandsetzung sowie das Bevorraten mit Betriebsmitteln angeordnet. Die Personale (vier Triebfahrzeugführer des Bw Güstrow) wurden von der abgebenden Dienststelle noch vor der Winterperiode 1980/81 eingewiesen.

In der Rbd Dresden war die Schneeschleuder als SSH 32 bezeichnet und unter der Bahndienstwagennummer 30 50 979 3101-1 geführt worden. Unter der neuen Bahndienstwagennummer 80 50 979 8209-6 wurde das Bw Güstrow für die dampfloktechnische Ausrüstung, das Bahnbetriebswagenwerk Rostock (Was Güstrowe) für den wagentechnischen Teil und das Oberbauwerk Bützow für die übrige technische Ausrüstung festgelegt. Die letzte Untersuchung war am 14. August 1979 gewesen, die nächste Raw-Zuführung sollte 1982 mit einer BD-3 sein.

Schon vor der Stationierung der Schneeschleuder im Bw Güstrow hatte dessen Leiter erhebliche Bedenken geäußert: kein Abstellplatz vorhanden, keine Möglichkeit zur Abstellung in einer beheizten Halle, keine Versorgung mit Fremddampf im Winter, keine Wasserversorgung auf einigen Strecken. Zunächst wurde deshalb das Obw Bützow mit der Abstellung der Schneeschleuder beauftragt. Mit Schreiben der Rbd Dresden vom 23. März 1981 war als Umsetztermin der 13. April 1981 festgelegt worden.

Viel Ehre sollte der Schneeschleuder allerdings nicht mehr zu teil werden, denn mit Schreiben vom 29. April 1982 wurde vom Präsidenten der Rbd Schwerin, Reichsbahn-Hauptdirektor Buhlke, der „Antrag auf Zustimmung zur Ausmusterung der Schneeschleuder SSH 81“ gestellt. Als Gründe wurden genannt:

- fortgeschrittener Verschleiß schon bei Übernahme;
- technischer und moralischer Verschleiß.

Es war auch darauf hingewiesen worden, dass zwar das Jahr 1941 als Herstellungsjahr angegeben sei, jedoch einzelne Baugruppen, wie z.B. der Kessel, wesentlich älter sein müssten.

das Ministerium für Verkehrswesen der DDR verweigerte die Ausmusterung und legte fest, dass die Schneeschleuder dem Raw „Helmut Scholz“ Meiningen kurzfristig zur Aufarbeitung zuzuführen sei. Mit Schreiben vom 09. Juli 1982 stellte der Vizepräsident TF der Rbd Schwerin, Reichsbahn-Direktor Renate Fölsch, nochmals einen aus ökonomischer Sicht begründeten Ausmusterungsantrag. Den desolaten Zustand bestätigte ein Prüfbericht der Technischen Überwachung vom 25. September 1986. Daraufhin untersagte die Rbd Schwerin, Verwaltung der Bahnanlagen, am 29. Oktober 1986 den Einsatz der Schneeschleuder in der Winterperiode 1986/87.

Zwischen der Rbd Schwerin und dem Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR (DMV) wurde der Erhalt der Schneeschleuder vereinbart. Sie wurde von ihrem Standort Bützow zunächst nach Teterow gebracht. Dort sollte auf einem Anschlussgleis zum ehemaligen Sägewerk Lehmann zusammen mit einem Personenwagen der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) ein Ausstellungsobjekt zur Geschichte der Eisenbahn entstehen. Die Ereignisse des Herbstes 1989 und deren Folgen verhinderten dies und führten zu einer Odyssee für die Schneeschleuder. Über die Stationen Hagenow Land, Güstrow, Rostock Seehafen (abgestellt im Freien !) und letztendlich Hagen gelangte sie an ihren jetzigen Standort Schwerin, wo sie in einem geschlossenen Objekt sicher abgestellt ist und der Nachwelt durch engagierte Eisenbahner und Nicht-Eisenbahner erhalten wird.

Eine Kostbarkeit an der Strecke von Dresden nach Praha (Prag)

Dipl.-Ing. Ivo Laníček, stellv. Präsident Technische Kommission für Video/Film in der FISAIC

Die Eisenbahnstrecke aus Dresden nach Praha (Prag) hat eine interessante Geschichte, die zur Errichtung eines Bahnmuseums in der Bahnstation ČD Decín hl.n. (Tetschen Hbf) führte.

Aus der Geschichte der Strecke

Die k.k. Österreich-Ungarische Monarchie brauchte dringend eine Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Berlin über die königlichen Städte Praha (Prag) und Dresden. Schon 1833 hat Friedrich List (1789-1846) in seinem Traktat eine Haupteisenbahnverbindung zwischen der Österreich-Ungarn, dem Königreich Sachsen und dem Königreich Bayern unter Anschluss von Praha (Prag) und Dresden vorgeschlagen. Die Hauptfrage lautete: Auf welchen Wege - am Fluss Labe (Elbe) oder über Liberec (Reichenberg) und Zittau oder über Mladá Boleslav (Jungbunzlau) ?

1842 hatte die k.k. österreichische Nördliche Staatsbahn mit dem Streckenbau von Olomouc nach Praha begonnen. In dieses Jahr bestätigte der österreichische Kaiser Ferdinand I. eine dieser drei Streckenvarianten, und zwar die längs der Flüsse Vltava (Moldau) und Labe (Elbe). Die Streckentrassierung oblag dem Abteilungs- und Oberingenieur Jan Perner (1815 - 1845). Später wurde ein Staatsvertrag über die Eisenbahnverbindung zwischen Praha (Prag) und Dresden mit der ursprüngliche Bezeichnung „k.k. priv. Nördliche Staatsbahn - Prager-Dresdner Zweiglinie oder die Böhmisches-Sächsische Bahn“ abgeschlossen.

Die Natur bereitete den Baumeistern große Schwierigkeiten zwischen Podmo-

kly (Bodenbach) über Dolní Žleb (Niedergrund) nach Königstein in Sachsen, wie die Böhmisches-Sächsische Schweiz, das Elbsandsteingebirge, das Gebirge bei Ústí nad Labem (Aussig), die sog. Porta Bohemica, die Flussniederungen der Elbe und Bebauung - in Podmokly (Bodenbach), jetzt ein Stadtteil von Decín (Tetschen). Hier bestand ein weiteres Hindernis: in der Achse der Strecke stand eine große moderne adlige Brauerei....

Drei-Tage-Feier zur Eröffnung 1851

Am Sonntag, dem 6. April 1851, fuhren aus Praha (Prag) und Dresden feierliche Züge aus. Das Wetter war sehr schlecht - ein Schneesturm, wie man in den letzten 50 Jahren nicht erlebt hatte. Aber es beeinflusste die festliche Atmosphäre nicht.

Als beide Züge Bodenbach und das Tetschener Schloß erreichten, wurden Salven abgegeben. In Podmokly (Bodenbach) feierten die Festgäste eine Messe und die Weihe der Bahn, besuchten eine Industrieausstellung in der Bezirkstadt Decín (Tetschen) und fuhren dann in den miteinander gekuppelten Zügen nach Prag. Hier verkündeten um 16 Uhr Kanonenschüsse die Ankunft des Zuges, natürlich ebenso im Schneesturm. Herzlicher Empfang für die Gäste, für einige sogar auf der Prager Burg (Hradschin).

Am Morgen des 7. April fuhren die Festgäste zusammen nach Dresden, wo die Sachsen - nun bei gutem Wetter - Gastgeber waren und darob die Gäste auf einem Ball gejubelt haben möchten. Am 8. April traf sich die Gesellschaft zum letztenmal.

Nun begann der regelmäßige Betrieb der ersten grenzüberschreitenden Bahn auf einer dampfbetriebenen Strecke in Böhmen.

Schon am 31. Dezember 1850 wurde ein Abkommen zwischen den Regierungen untergeschrieben, das die Grenzstelle festlegte. Das Bahnhofsgebäude in Podmokly (Bodenbach) wurde für beide Seite symmetrisch konzipiert.

Dem österreich-ungarischen Außenhandel wurde ein Weg zu den deutschen Städten und Überseehafen geöffnet. Die Böhmisches-Sächsische Bahn gehörte zu den Hauptstrecken der k. k. Monarchie.

Der Eisenbahnknotenpunkt Decín

Die weitere Entwicklung der Strecken auf nordböhmischen Gebiet waren mit den Staatsfinanzen und der Kohlenanlieferung verbunden.

An der Entstehung des Eisenbahnknotenpunktes Decín haben sich beteiligt:

- die k.k. privilegierte Böhmisches Nordbahn (grob nördlich auf dem rechten Ufer der Elbe); im Bf Podmokly (Bodenbach) lagen die Gleise an der Seite zur Elbe;
- die k.k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn; im Bf Podmokly (Bodenbach) lagen die Gleise am Westbahnhof; die eingleisige Strecke Podmokly (Bodenbach) - Duchcov (Dux) im Erzgebirge war da-

mals (1871) angeblich die kostspieligste Bahn in Böhmen. Zu den spezifischen Tätigkeiten dieser Bahnverwaltung gehörte der Anschlußgleis zu den ältesten Kohlenumschlagshafen in Podmokly-Rozbelesy;

- die k.k. priv. Österreichische Nordwestbahn (früher Elbebecken-Bahn) führte auf dem rechten Ufer der Elbe nach Prostřední Žleb (Tetschen-Mittelgrund). Die Eröffnung des Streckenabschnitts Střekov (Schreckenstein) - Decín vých. nádr. (Tetschen Ostbf) - Prostřední Žleb (Tetschen-Mittelgrund) war am 5. 10. 1874. Hier bestand Verbindung für die Züge zur Strecke Praha - Dresden.

- die k.k. priv. Nördliche Staatsbahn mit der Strecke von Praha über Ústí nad Labem (Aussig) nach der Staatsgrenze mit Sachsen.

Es ist interessant, daß der Bahnbetrieb zwischen Podmokly (Bodenbach) und der Grenze der k.k. Monarchie und weiter nach Dresden durch die k. Sächsischen Eisenbahnen gesichert wurde.

Wo war die Betriebsgrenze? Am Dresdner Bahnhofskopf der Station Podmokly im Bahnkilometer 539,972. Hier war und ist ein Durchfahrt. Diese Durchfahrt dient bis heute. Auch als Zugang zur Museumsexpositur der ČD „Decín hl. n., Stávedlo 15 sever“ (Tetschen Hbf. Stell-

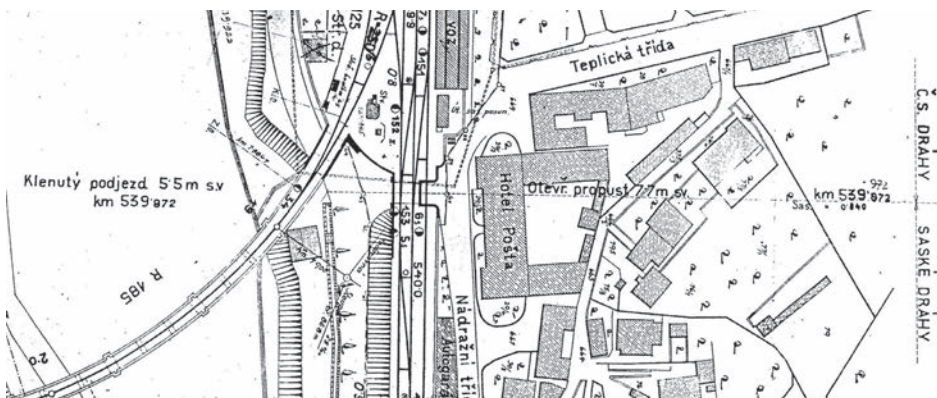


Bild 1

werk Nr. 15 Nord). Wie verlief der Bahnbetrieb? Die Eisenbahnverwaltung von Sachsen führte ihn bis ins Jahr 1918 durch, als die Tschechoslowakische Republik entstand. Noch in einer Karte aus dem Jahre 1922 ist eine Betriebsgrenze zwischen der ČSD (Tschechoslowakische Staatsbahnen) und den Sächsischen Bahnen zu sehen (Bild 1).

Damals wurde die Entwicklung des Bodenbacher Eisenbahnknotenpunktes beendet. In Bild 1 ist ein Stellwerk zwischen beiden Strecken zu sehen; hier war eine elektromechanische Eisenbahnsicherungsanlage der Bauart 5007 der Österreichischen Staatsbahnen. Diese Sicherungsanlage diente bis zum Jahre 1941.

Elektrisches Stellwerk in Bf Podmokly (Decín hl. n.)

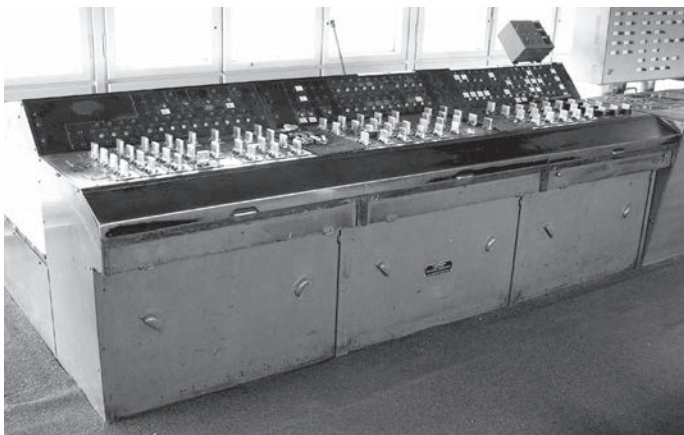
Etwa ab 1870 wurden die rein mechanischen Sicherungsanlagen mit einigen elektrischen Abhängigkeiten ergänzt. Wie bekannt, hatte Jahre 1856 Werner von Siemens (1816-1892) den Läutewerkinduktor - eine unabhängige elektrische Energiequelle (Handgenerator) entwickelt. Im Jahre 1870 schufen Werner von Siemens und Carl Ludwig Frischen (1830-1890) erstmalig in der Welt einen elektromechanischen Gegenseitigkeitsausschluß für betrieblich sich widersprechende Informationen - ein Wechselstromblock für Strecken- und Bahnhofsblok. Diese elektrischen Abhängigkeit ermöglichten eine Fernbefehls- oder Fernkontrolle in den Sicherungsanlagen.



Bild 2

Eine Eisenbahnsicherungsanlage mit elektrischer und mechanischer Abhängigkeit heißt elektromechanische Anlage (im Deutschland oft auch elektrisches Stellwerk). Die elektrischen Stellwerke oder elektromechanischen Anlagen mit elektromotorischen Weichen- oder Signalantrieben heißen in Frankreich oder in Tschechien elektrodynamische Sicherungsanlage. Die erste elektrodynamische Sicherungsanlage entwickelte die Firma Siemens & Halske in Wien. Nach verschiedenen Versuchen wurde eine solche Anlage im Eisenbahnknotenpunkt Prerov (Prerau) der Kaiserlichen Ferdinands-Nordbahn in den Jahren 1894/1895 in Betrieb genommen.

Die deutschen Firmen, die sich mit der Eisenbahnsicherungstechnik befaßten, wurden in Jahre 1928 vereinigt. Das waren anfangs die Vereinigten Eisenbahn-Signalwerke GmbH. (VES, Berlin-Siemensstadt). Ihr Produktionsprofil umfaßte das gesamte Eisenbahnsicherungswesen: mechanische und elektrische Stellwerke für Weichen und Signale, handbediente und selbsttätige Blockeinrichtungen für den Strecken- und

**Bild 3**

Bahnblock, mechanische, induktive und magnetische Zugbeeinflussungseinrichtungen, Ablaufanlagen, Wegübergangssicherungsanlagen usw.

Gemäß dem Münchener Vertrag (1938) kamen Decín (Tetschen) und Bodenbach zum damaligen Deutschen Reich. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs waren die alten elektromechanischen Sicherungsanlagen ungenügend

Damals gehörte in Europa ein Vierreihenhebel-Stellwerk mit elektrischen Antrieben von Weichen und Formsignalen zu den modernsten Sicherungsanlagen. Eine solche Anlage wurde im Bf Podmokly (Nord- und Südseite) in Jahre 1941 in Betrieb genommen. Für die Sicherungsanlagen entstand ein neues Stellwerksgebäude (Bild 2).

Diese Bauart der Bahnhofssicherungsanlagen produzierten Deutschland (früher Firmen AEG und Siemens & Halske, dann VES), Frankreich (Thomson-Houston), Schweden (L. M. Ericsson), England (The Westinghouse Brake & Saxby Signal Co.) und die Schweiz (SIGNUM).

Im Bf Decín hl.n. (Tetschen Hbf, früher Podmokly oder Bodenbach) waren die Bahnhofssicherungsanlagen aus dem

Jahre 1941 fast bis ins Jahr 2003 im Betrieb. Natürlich gab es Verbesserungen, wie den Austausch der Formsignale gegen Lichtsignale und die Richtungssignalisierung gegen die Geschwindigkeitsignalisierung (OSShD). Auch die Gleichstromzugförderung der ČSD (3 kV Gleichstrom) verursachte Veränderungen in verschiedenen

elektrischen Schaltungen. Aber die „Hardware“ blieb ohne Änderungen (Bild 3).

Auch das Stellwerksgebäude „Nr. 15 Nord“ blieb ursprünglich.

Für die Organisation des Zugverkehrs auf der Dresdner Seite in diesem Bahnhof ist interessant, dass das „Stellwerk Nr. 15 Nord“ die Rolle eines Zentralstellwerks für die ganze Station spielte. Auf diesem Stellwerk arbeiteten Fahrdienstleiter, Stellwerkswärter für die Fernbedienung der Weichen und Bediener für die Fernsprech- und Fernschreibanlagen zusammen. Diese Besatzung regelte alle Zugbewegungen fast im gesamten Bahnhof.

Das Stellwerk als Museum (Bild 4)

Es war eine gute Idee, das „Stellwerk Nr. 15 Nord“ in ein Museum umwandeln. Aber von einer Idee zur Realisierung ist immer ein langer Weg. Das war auch im Bf Decín hl.n. (Tetschen Hbf) so.

Dank der Tschechischen Bahnen A.G. wurden die Anlagen im „Stellwerk Nr. 15 Nord“ unter „ČD Museumsexposition für die Fernmelde- und Sicherungstechnik in Hradec Králové“ eingegliedert - als

Ausstellung „Decín hl.n., Stavedlo 15 sever“ (Tetschen Hbf, Stellwerk Nr. 15 Nord). Organisatorisch gehört die ČD Museumsexposition in Hradec Králová zum „Technischen Zentralamt der Tschechischen Bahnen, A. G.“

Autoren der ČD und andere Fachleute erarbeiteten das Hauptthema der Ausstellung:

- die Eisenbahner und die historische Entwicklung des Decíner Knotenpunkts;
- die Entstehung und Entwicklung der elektrodynamischen Sicherungsanlagen in der Welt;
- viele Original-Exponate möglichst in Funktion (die Bedienung der funktionsfähigen Exponaten darf jeder Besucher durchführen.).

Was ist zu sehen?

Die Besucher haben Zugang zum früheren Batterieraum. Hier befinden sich die Wandtafeln zur Geschichte der Museumsexposition in Hradec Králové und zur Entwicklung der Primär- und Sekundärquellen der elektrischen Energie. Im Nachbarzimmer sind nicht nur der Hauptelektroverteiler und die Stromrichter für die vier Sammlerbatterien (136 V für Signal- und Weichenantriebe und 34 V für die Kontrollkreise mit Relais oder sog. „Magnet“), sondern auch die Wandtafel mit Schemata und Bildern der verschiedenen zuverlässigen Speisungen. Auf anderen Wandtafeln sind zu sehen: die Geschichte zur Entstehung des Unternehmens VES und einige Karten mit historischen Änderungen in dem Eisenbahnnetz auf dem Territorium der Tschechoslowakei.

Auf den Treppen sind Porträts der Männer, die die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnsicherungstechnik durchgesetzt haben (z.B.: Werner von Siemens, Carl Frischen, Robert Pfeil, George Westinghouse und Prof. Dipl.-Ing. Oldrich Poupe, DrSc.) und historische Aufnah-

men der weltberühmten Firmen (z.B. SI-GNUM aus dem schweizerischen Wallis oder die deutsche Firma C. Stahmer A. G. in Georgsmarienhütte).

Im ersten Stock befindet sich der technische Kern der elektrodynamischen Sicherungsanlage.

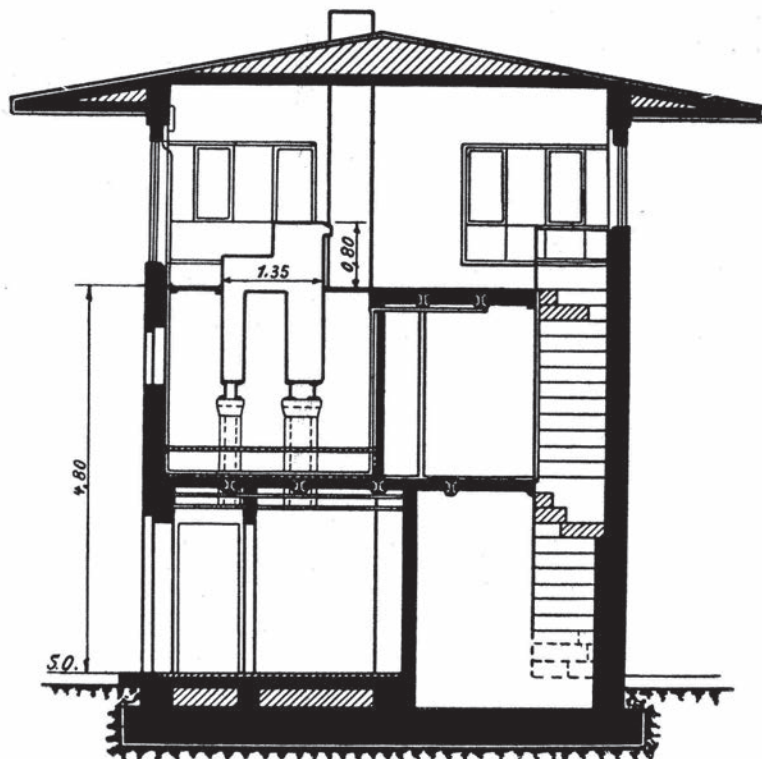
Ein anderes Zimmer ist den elektrodynamischen Anlagen vorbehalten. Hier steht ein Einreihen-elektrodynamischer Zentralapparat mit Gleistafel (ESP, Praha 1948), der funktionsfähig ist. Weiter: elektromechanische Relais oder „Magneten“, die bis heute dienen und nicht nur zuverlässig die elektrischen Kreise einschalten, sondern ihre Anker wirken mit dem mechanischen Teil einer Einrichtung zusammen. In einer Vitrine: Unterschied zwischen Bauelementen im Verschlusskasten der sog. elektromechanischen (Bauart der k.k. Staatsbahnen) und der sog. elektrodynamischen Technik (Siemens & Halske, Berlin und Wien oder ESP Praha).

Im Schrank sind die Muster der Relais für die Eisenbahnsicherungstechnik (einige Beispiele aus der Relais-Entwicklung in Europa und in Amerika) zu sehen.

In diesem Stock zeigen Wandtafeln die erste elektrodynamische Sicherungsanlage im Bf Prerov (1894-1896) sowie die Entwicklung der Weichenantriebe und Signale.

Durch die Treppe kommen wir zum Bedienungsapparat - zum Vierreihenhebelstellwerk im Bedienungsraum des Fahrdienstleiters. Hier, direkt am Stellwerksapparat, können die Besucher einen ursprünglichen Weichenantrieb (Bauart ca. 1910) oder ein Modell des zweiarmigen Hauptsignals (Typ DR) handhaben.

Von diesem Bedienungsraum aus hat Besucher gute Ansichten auf den Bf Decín hl.n. (Tetschen Hbf) und auf den Verkehr der ČD.

**Bild 4**

Das Nebenzimmer wurde den Decíner Eisenbahnen, der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnern der CSD/ČD und der DR/DB A.G. und dem Decíner Eisenbahnknotenpunkt vorbehalten.

Schlußfolgerung

Die elektrodynamischen Sicherungsanlagen waren die vollständigsten Sicherungsanlagen der abgelaufenen Epoche der sog. „Sicherungsanlagen des Festhebels“. Die Ausstellung im Bhf. ČD Decín hl n. (ČD Tetschen Bf) zeigt alle historischen Etappen ihre Entwicklung in Europa.

Das Stellwerksobjekt ist typisch und mit Original-Ausstattung.

Es gehört zu den Vorteilen, daß sich die Ausstellung direkt in der Grenzstation befindet und Zutritt besteht außer zum Betriebsgleisraum. In der ČD-Station Decín hl.n. halten Personenzüge aller Kategorien. In der Nähe der Ausstellung ist eine interessante Gebietsfiliale des Kreismuseums in Ústí nad Labem (Aussig). Die Bezirkstadt Decín (Tetschen) hat auch weitere

Kostbarkeiten, die nicht nur mit dem Transport verbunden sind.

Die Ausstellung „Decín hl.n., St. 15 sever“ (Tetschen Hbf, Stellwerk Nr. 15 Nord) ist im Betrieb der Tschechischen Bahnen, A. G. (ČD). Geöffnet ist am Donnerstag, Freitag und Sonnabend (von 9.00 bis 16.00 Uhr) oder nach Übereinkunft (+420 972 433 615 oder BASA 986 - 33615).

Die Decíner Expositur der ČD ist ein gutes Beispiel über Pflege der ČD zum Kulturerbe im Bereich des Eisenbahnwesens.

Lokalbahn Falls - Gefrees

Die kleine Nebenbahn mit der Großen Vielfalt

Abgebaut - und doch unvergessen

Immo Hoppe, Berlin



Von Dennis Philipp und Martin Müller, 96 Seiten, 65 Aufnahmen - davon 14 farbig, diverse Gleispläne, Skizzen und Übersichtskarten; 6,50 (incl. Porto/Verpackung 7,50 €), Herausgeber, zu beziehen bei: MEC 01 Münchberg e.V., Postfach 1 68, 95201 Münchberg, per Fax an 09251 7899 oder per e-mail: info@mec01.muenchberg.de, Herstellung: Eisenbahn-Fachbuch-Verlag Michael Resch, Meilschnitzer Str. 36, 96465 Neustadt, Internet: www.eisenbahnfachbuch.de

Die gestalterisch sehr ansprechende Broschüre beschreibt eine nur 5,33 km lange oberfränkische Stichbahn, die kürzeste der einst sieben Fichtelgebirgsbahnen.

Das Besondere dieser Strecke ist die frühe Verdieselung bereits in den 1950er Jahren, die hier im Zugdienst eingesetzten Lok-Baureihen (z.B. Köf III) fuhren anderswo nur im Rangierdienst. Typisch waren die urigen Kurzpersonenzüge,

bestehend aus Triebfahrzeug und einer klassischen „Donnerbüchse“.

Die Strecke wurde bereits 1994 abgebaut, wenige Güterwagen wurden vor zwölf Jahren noch bewegt, die letzten Personenzüge verkehrten 1973.

Vergnüglich erzählt in Wort und Bild wird also Eisenbahngeschichte aus der Zeit der guten alten Bundesbahn, und zwar von mutmaßlich relativ jungen Autoren. Das wiederum ist durchaus bemerkenswert! Unterstützt wurden die „Jungauto- ren“ durch zwei weitere Vereinsmitglieder, Roland Fraas und Jürgen Goller.

Einziger Kritikpunkt: Im Inhaltsverzeichnis wurde aus unerfindlichen Gründen auf die Angabe der Seitenzahlen verzichtet, dadurch wird das Suchen eines bestimmten der immerhin 35 Abschnitte beträchtlich erschwert.

Aufwändig recherchiert, wird kein Dienstzweig der früheren Bundesbahn ausgelassen. Wann liest der Eisenbahnfreund schon mal was über die schwere Arbeit der Rotte der zuständigen Bahnmeister? Faszinierend sind die vielen Zeichnungen von Hochbauten aller Art, vom Empfangsgebäude bis zur „Wassernahmevorrichtung in der Lokomotivremise“ (herrlich!) Echte Eisenbahnzeitdokumente finden sich ebenfalls, z.B. der Bildfahrplan der „Deutschen Reichsbahn, Bayern rechts des Rheins“ (!) von 1924!

Jedem echten Eisenbahnfreund blutet das Herz, wenn aus der „Frankenpost“ vom 05. Oktober 1973 zitiert wird: „Am Samstag um 18:07 Uhr ging das „Bockela“ auf seine letzte Fahrt. Zuletzt saßen in den Personenzügen kaum noch Fahrgäste.“

Die Laura Kleinbahn im Weimarer und Sömmerdaer Land Die Buchenwaldbahn

Arthur Rau, Zwickau



Von Günter Fromm und Harald Rockstuhl, 160 Seiten, 150 Schwarz-Weiß-Fotos; 19,80 €; Verlag Rockstuhl Bad Langensalza, 2. erweiterte Auflage 2005 (1. Auflage 1993), ISBN 3-937135-44-8

Dieses Buch kommt in der vom thüringischen Kleinverlag gewohnten, soliden Aufmachung daher und erzählt von einer der wenigen Schmalspurbahnen in Thüringen, der in 1 000 mm Spurweite ausgeführten Weimar-Rastenberger Bahn (1887 - 1923) Weimar - Großrudestedt (1923 - 1946) und der sehr kurzen Stichstrecke Mannstedt - Buttstädt (1891 - 1910) sowie der „Zwecke“, der fünf Kilometer kurzen Normalspurbahn von Buttstädt (an der regelspurigen Ne-

benbahn Straußfurt - Großheringen gelegen) nach Rastenberg (1910 - 1968). Alle diese Strecken, die meisten existierten keine 50 Jahre, kämpften von Anfang an um ihre Rentabilität und erlagen schließlich der Konkurrenz des Straßenverkehrs.

Die Seiten 77 bis 116 sind einem traurigen Kapitel deutscher Bahngeschichte vorbehalten, unpräntiös wird die Rolle der Eisenbahn während der Herrschaft der faschistischen Diktatur als Transportmittel im Krieg, hier am Beispiel der Buchenwaldbahn, dargestellt. Von der SS beaufsichtigt, wurde in wenigen Wochen vom Bahnhof Schöndorf durch KZ-Häftlinge eine rund 11 km lange Anschlussbahn zum Konzentrationslager gebaut (von Weimar-Nord aus war ein Dreischienengleis verlegt worden, auch hier wurden Häftlinge eingesetzt). Der so genannte „Vollbahnanschluss Weimar - Buchenwald zum Rüstungswerk Buchenwald“ wurde auf Befehl des Reichsführers der SS vom 26. Februar 1943 (Baubefehl vom 18. März 1943) errichtet. Zwischen dem 9. April und dem 21. Juni 1943 wurde von Hunderten Häftlingen, bewacht und angetrieben von Mannschaften der Waffen-SS, in mühevoller Handarbeit unvorstellbare Leistungen erbracht, um zum angeordneten Termin die Anschlussbahn zumindest behelfsmäßig herzurichten. Zum Abschluss dieses Teils der Streckenbeschreibung wird der erschütternde Bericht eines französischen Buchenwald-Häftlings wiedergegeben, der als 18jähriger beim Bau der Buchenwaldbahn eingesetzt war.

Nessetalbahn - Kindelbahn 1890 - 1995

Immo Hoppe, Berlin

Von Harald Rockstuhl; 176 Seiten; 243 Fotos; 53 Abbildungen; 19,80 €, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza; 1. Auflage 2005, ISBN 3-937135-55-3

Kürzlich landete wieder mal eine Streckenbeschreibung aus dem thüringischen Heimat- und Eisenbahnverlag Rockstuhl auf dem Tisch des Rezensenten. Sofort war da wieder diese Lust am Blättern! Vor allem wegen der vielen zeitgenössischen, oft skurrilen Aufnahmen (z.B. Zuchtschweine auf dem Bahnhof Friedrichswerth 1934, Seite 68), deren Motive in Eisenbahnbüchern anderer Verlage niemals auftauchen. Jedes Mal ein Genuss anzusehen ist der typische, persönliche Strich in den Karten und Lageplänen von Günter Fromm, dem gegenüber gestellt die offiziellen Pläne aus der Plankammer der ehemaligen Reichsbahndirektion Erfurt nüchtern wie die Darstellung elektrischer Schaltkreise wirken. Aus historischen Quellen wird gern und viel zitiert oder abgebildet. Zusammen machen u. a. diese Besonderheiten den unverwechselbaren Reiz der Bände dieser Art aus Bad Langensalza aus.

Das Spezielle an diesem Buch, das eine knapp 20 km lange Stichbahn nordwestlich von Gotha beschreibt, ist, dass der eisenbahnseitige Anschluss eines seit den 1930er Jahren genutzten Militärgeländes nicht nur erwähnt wird. Interessant ist, dass diese Strecke „zwei Leben“ hat, von 1890 bis 1947 vom Abzweighbahnhof Bufleben an der Strecke Gotha - Leinefelde bis Großenbehringen führte, zunächst als Reparationsleistung demontiert wurde und von 1954 bis 1995 verkürzt bis Friedrichswerth wiederauferstand, mit

eben dieser besonderen Anschlussbahn zu einem Truppenübungsplatz und Flugplatz der Sowjetarmee.

Zu loben ist, dass immer das jüngste, meist traurige Kapitel der jeweiligen Streckengeschichte, niemals vergessen wird, so finden wir auch hier leider eine Fotostrecke vom letzten Zug.

Wenn es überhaupt was zu kritisieren gibt, dann ist es eine bereits in früheren Büchern aus dem gleichen Hause bemerkte Schwäche: die Gestaltung hinkt dem abwechslungsreichen und Lese- und Schauvergnügen bietenden Inhalt stets etwas hinterher. Warum z.B. wählte man für den oberen Teil des Titelbildes eine Aufnahme aus, die ziemlich genau in der Mitte von einem Laternenmast fast durchtrennt wird?

Muss man zwei Fotos mit sehr ähnlichem Motiv untereinander abdrucken (S.19, S. 90)? Aufmerksamere Korrekturlesen würde die Qualität dieser tollen „Heimatbücher im weiteren Sinne“ ebenfalls verbessern.



Neue Bahnhöfe Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 - 1973

Curt Zschille, Leipzig

Von Martin Schack mit einem Beitrag von Ulrich Langner; 216 Seiten, 330 s/w-Abbildungen, DIN-A4-Format, Festeinband; Verlag B. Neddermeyer, 32,80 €, Berlin; 1. Auflage 2004; ISBN 3-933254-49-3

Dies ist kein Eisenbahnbuch im herkömmlichen Sinne, dies ist auch kein Architektur-Bildband, dies ist auch kein Fachbuch für Bahnhofsbaumeister – es ist von allem etwas.

Einem architekturgeschichtlichen Abriss über die dargestellte Neubau-Periode, vielfältig bebildert mit Grundrissen, Modellskizzen und dokumentierenden Fotos folgt ein ausführliches Lebensbild des Eisenbahnarchitekten Dierksmeier. Daran schließen sich Kurzbiographien von Bundesbahnbaumeistern an. Anschließend werden exemplarisch zwei Baugeschichten kleinerer Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn in den 1950er und 1960er Jahren erzählt. Nach Bundesbahndirektionen gegliedert, eine Zeitleiste mit den amtierenden Architekten jeweils voran gestellt, werden in einem Katalog die Nachkriegsneubauten porträtiert, nur durch jeweils ein betont sachliches Architektur-Foto illustriert. Aufgelockert wird das spartanisch betextete Bilderalbum durch vereinzelte Strichzeichnungen sowie Modellaufnahmen. Zehn Seiten Tabellen mit nüchternen, aber dennoch aussagekräftigen Zahlenkolonnen dokumentieren die Zerstörungen im zweiten Weltkrieg und den finanziellen Aufwand für den Wiederaufbau.

„Das Empfangsgebäude wird von den Reisenden als Laden des Bahnhofs gesehen, von den Architekten als Werk der



Baukunst, von den Städten als Repräsentationsobjekt, von den Eisenbahningenieuren als Nebengebäude des Betriebs, von den Städtebauern als Verkehrsknoten und von den Kunstgeschichtlern als Denkmal“, wird vor dem Innentitel exponiert Karl Radlbeck zitiert.

Ob die Bahnhofsbauten der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg bis in die 1970er Jahre diesen so verschiedenen Ansprüchen gerecht werden, möge der Leser selbst für sich beurteilen...

Die Baureihe 03¹⁰ der Deutschen Reichsbahn Geschichte einer eleganten Schnellzug-Lokomotive

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Von Robin Garn; 352 Seiten, 400 Farb- und Schwarz-Weiß-Abbildungen; 49,90 €. LOK Report-Verlag GmbH, Berlin 2005. ISBN-3-935 909-23-3.

Bücher über Baureihen deutscher Dampflokomotiven gibt es zuhauf. Kann es angesichts dieses Überangebots da noch etwas Besonderes geben ? Ja!!

Der Autor und seine 17 namentlich genannten Mitautoren machten es dem



Rezensenten insofern einfach, sich ein Urteil zu bilden und dieses hier unserer BSW-Freizeitgemeinschaft weiterzugeben, weil dieses rein äußerlich durch seine Größe (DIN A 4-Format) auffallende und gewichtige (1,685 kg wiegende) Buch schon beim ersten Blättern das Verlangen auslöst, sofort mehr darin zu lesen bzw. es zu erwerben.

Beidem konnte sich der Rezensent nicht entziehen, „verschlang“ Text und Bilder regelrecht, um nach einer Woche zu re-sümieren - Meisterklasse !

Nun weiß man ja, bestens bekannt mit anderen Büchern (zwei Bände „Reichsbahn ohne Reich“, „VEB Dampflokomotive“) aus der Feder Robin Garns, dass es dem Autor vortrefflich gelingt, selbst aus den entferntesten Winkeln Informationen aufzuspüren und daraus „Geschichte“ zu schreiben, mit Dokumenten zu belegen und mit Fotos zu illustrieren. Mit seinem nun vorliegenden Baureihen-Buch hat Robin Garn diese seine Methode zur Perfektion ausgereizt.

Die Dampflokom-Fans in unseren BSW-Gruppen wissen natürlich, dass die Baureihe 03¹⁰ mit den 60 in den Jahren 1939 bis 1941 gebauten Exemplaren die meistgebaute Stromlinien-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn war, dass nach dem Zweiten Weltkrieg 19 Exemplare davon bei der DR in der Sowjetischen Besatzungszone/DDR vorgefunden wurden und zwei der damaligen Maschinen der Nachwelt erhalten bleiben. Das ist dann auch das Spannungsfeld des Buches - zwischen Bau und Betrieb der Loks im Krieg, ihren Haupteinsatzjahren in der Nachkriegsepoche bis hin in die „wiedervereinigte Bahnzeit“. Was der Autor dafür an Dokumenten und Illustrationen sowie an statistischen Unterlagen besorgen konnte, grenzt schon ans Sensationelle. An dieser Stelle muss ein Fakt genannt werden: Am Erhalt der beiden einzigen noch vorhandenen 03¹⁰ (03 1010 und 03 1090) sind die BSW-Gruppen in Halle und Stralsund/Schwerin maßgeblich beteiligt. Das würdigt auch Robin Garn in seinem Buch. Was liegt also näher, dass der Buchautor Robin Garn auch BSW-Spender ist und der Halleschen Traditionsgemeinschaft angehört.

Edmonson oder Edmondson ?

Als vor ca. 250 Jahren in einer kleinen Stadt einer preußischen Provinz ein Pfarrer den Namen meiner Familie in das Kirchenbuch eintrug, legte er durch seine Buchstabenfolge den Grundstein für Unstimmigkeiten in der Schreibweise. Seitdem versucht die Mitwelt permanent, dem seit Jahrhunderten angestammten Namen meiner Familie einen zusätzlichen Buchstaben einzufügen. Die davon Betroffenen nehmen es mit Humor und protestieren nur noch, wenn es um amtliche Schreibweisen geht.

Wie es aber einer der berühmtesten Eisenbahnkorymben empfinden würde, dem ein Buchstabe seines Namen von der großen Deutschen Reichsbahn und vielen anderen genommen wurde, wissen wir nicht, denn er ist schon lange tot und kann sich nicht mehr wehren.

Ihm verdanken wir ein geniales, weltweit angewandtes Billet-System, das aus einem kleinen Papptäfelchen von 57 x 30,5 mm besteht und wodurch über 150 Jahre

der Erwerb einer Fahrkarte auf nur einige Sekunden reduziert werden konnte.

Heute gibt es viele Interessenten, die sich mit dem Erbe dieses genialen Erfinders befassen. Sein Name ist Edmondson, so steht es jedenfalls eindeutig auf seinem Grabstein, und so wird er von renommierten Lexika geschrieben.

Mit Edmondson befasste sich auch Hermann Lohr (†) in seiner hervorragenden Publikation „Fahrkarten in Deutschland“. Der Rezensent seines Buches in „Bahn & Modell“, dem Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn, machte ihn aber einfach zu Edmonson. Sicher wird er seine Gründe dafür gehabt haben, die bestimmt auch andere interessieren.

Auch wenn das fehlende „d“ nicht den Verdienst des Mister Edmondson für die Eisenbahn schmälert, so sollten seine großartigen Leistungen die ihnen zustehende Anerkennung auch durch korrekte Schreibweise finden. **Peter Falow, Schwerin**

Bahn & Modell

Nr. 14 /Oktober 2005

Herausgeber
Redaktion

Stiftung Bahn-Sozialwerk

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

Immo Hoppe Tel. 030/ 534 04 08

Arbeitsausschuss

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

Anschrift der
Redaktion

Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin
e-mail: H.Kirsche@arcor.de

Erscheinungsweise
Redaktionsschluss

2 x jährlich
16. September 2005

Satz

BSW-Freizeitgruppe Redaktion Bahn & Modell Berlin

Layout

Günter Jazbec, Stolzenhagen

Druck

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.

Redaktionsschluss für das Heft 15: 15. Februar 2006

Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

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

In Berlin Sonnabend und Sonntag -Fahrten der Panorama-S-Bahn Berlin. Besonders wichtig für Berlin-Besucher: Pro BSW-Spender können bis zu 4 Karten für die Panorama-S-Bahn zum reduzierten Preis erworben werden. Die Fahrkarten sind nur unter Vorlage des Original BSW-Spenderausweises in folgenden S-Bahn-Verkaufsstellen erhältlich: Kundenzentren Alexanderplatz, Friedrichstraße, Lichtenberg, Nordbahnhof, Ostbahnhof, Potsdam Hbf, Spandau, Zoologischer Garten sowie den S-Ban-Fahrkartenausgaben Hennigsdorf, Köpenick, Schönhauser Allee, Schöneeweide, Wittenbau, Zehlendorf, Treptower Park. Die Panorama-S-Bahn startet jeden Sonnabend und Sonntag in Berlin Ostbahnhof, Gleis 10, jeweils 11.17 Uhr Fahrt 1, 12.57 Uhr Fahrt 2 und 15.06 Uhr Fahrt 3 (Änderungen kurzfristig möglich!)

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 Wochentagen 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 Mo-

delleisenbahn im Clubheim, Zanderstraße 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 Eisenbahnfreunde" 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 Eisenbahnfreunde von 9 bis 12 Uhr im Bahnhof Kargow. Anmeldung erforderlich. Ansprechpartner: Karl-Heinz Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel.: 03991/670202.

Außenbüro Leipzig

15. Oktober 2005

"Schwarzatal-Express mit Dampflok Bau-reihe 94 Ilmenau - Arnstadt - Rottenbach

- Katzhütte und zurück

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

23. Oktober 2005

Dampf-Sonderfahrt "Rotkäppchen-Express" mit Dampflokomotive Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Eisenach - Erfurt - Freyburg und zurück

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

29./31. Oktober 2005

Modellbahnausstellung der BSW-Freizeitgruppe Erster Modellbahnclub Dessau im Speisesaal der DB AG Werk Dessau (vormals Raw Dessau) Peterholzstraße 15, jeweils von 10 bis 18 Uhr, unter Teilnahme der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn Bw Leipzig Hbf Süd

02. Dezember 2005

Dampf-Sonderfahrt "Nikolaus-Express" mit Dampflokomotive Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Erfurt - Saalfeld (Saale) und zurück

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

03. Dezember 2005

Dampf-Sonderfahrt "Wartburg-Express" mit Dampflokomotive Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Saalfeld - Jena - Weimar - Erfurt - Eisenach und zurück

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

10. Dezember 2005

Dampf-Sonderfahrt "Kustel-Express" mit Dampflokomotive Baureihe 52 und Fahrzeugen der Fränkischen Museumseisenbahn Bamberg - Coburg - Neuhaus am R. (Bergweihnacht) und zurück

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

28./29. Januar 2006

04./05. Februar 2006

11./12. Februar 2006

18./19. Februar 2006

Dampf-Sonderfahrten "Rodelblitz" mit Dampflokomotive Baureihe 41 und Traditionszug DB Regio Eisenach - Oberhof - Arnstadt und zurück.

Info: DB Regio Thüringen, 01805/194195,

Reservierung: 0180/5055 505

12./13., 16. und 19./20. November 2005

Modellbahnausstellung des MEC Elbflorenz in Dresden-Cotta, Emmerich-Amros-Ufer 50 (ehemaliger Haupteingang Raw Dresden) jeweils von 10 bis 18 Uhr
Info: BSW-Freizeitgruppe MEC Elbflorenz, vertreten durch Matthias Hengst, Emmerich-Amros-Ufer 50, 01159 Dresden

16., 19./20. November 2005

Modellbahnausstellung (Nenngröße TT) der BSW-Freizeitgruppe MEC St. Egidien im Bahnhofsgebäude St. Egidien jeweils von 10 bis 18 Uhr.

Info: Kurt Götze, 037204/86919

26./27. November 2005

Kleinbahnfest im Weißeritzpark mit Sonderfahrten zwischen Freital-Hainsberg und Rabenauer Grund bis km 2,5 der IG Weißeritztalbahn

Teilnahme der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn Bw Leipzig Hbf Süd an den Coburger Modellbautagen im Kongresszentrum am Rosengarten in Coburg

01./04. Dezember 2005

Teilnahme der BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn Bw Leipzig Hbf Süd an der Ausstellung des Bornaer Modellbahnclubs in Borna bei Leipzig

03. Dezember 2005

Sonderzug Glauchau - Schönfeld-Wiesa

mit Citybahn-Wagen der IG Traditionslok 58 3047-6

04./05. Dezember 2005

Nikolauszüge der Traditionsbahn Radebeul. Info: BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstraße 1a, 01445 Radebeul.

04. Dezember 2005

Dampfsonderfahrt nach Auerbach (Vogtland) mit der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf. Info: Eike Ring, 0371/4932765 o. 0177/7503648.

10. Dezember 2006

Weihnachtssonderfahrt im Raum Schwarzenberg der Sächsischen Eisenbahnfreunde Schwarzenberg

11./12. Dezember 2005

Sonderfahrt Dippoldiswalde - Seifertsdorf der IG Weißeritztalbahn

18. Dezember 2005

Dampfsonderfahrt zur Abschlussbergparade nach Annaberg im Erzgebirge mit der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf. Info: Eike Ring, 0371/4932765 o. 0177/7503648.

07. Januar 2006

Volldampf zur traditionellen Neujahrsfahrt mit der BSW-Freizeitgruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf. Info: Eike Ring, 0371/4932765 o. 0177/7503648.

Februar 2006 (Schulferien Sachsen)

Sonderfahrten Dippoldiswalde - Seifertsdorf der IG Weißeritztalbahn

25./26. Februar 2006

Die BSW-Freizeitgruppe Freunde der

Eisenbahn Langenau veranstalten eine Modellbahnausstellung.

Gotha

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

Eisenach

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

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

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

Leipzig

Mittwochs Arbeitstage der Freizeitgruppe Modelleisenbahn im Bw Leipzig Hbf Süd von 14 bis 16 Uhr in den Gruppenräumen Hermann-Liebmann-Straße 108 (Nähe

S-Bahn-Haltepunkt Leipzig Ost). Besuche bei der Gruppe auch zu anderen Zeiten können telefonisch vereinbart werden unter 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-Freizeitgruppe IG Dresden-Altstadt.

Klingenthal

Jeden Sonntag von 10 bis 16 Uhr Modellbahnausstellung der BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde Klingenthal im Bahnhof 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. Info: Michael Ziegler, 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
Info: Friedrich Deeg, 09162/7592

BSW-Freizeitgruppe E 44119 Lichtenfels

Treffen jeden Samstag ab 10.00 Uhr im

Museumsstandort Lichtenfels, Wöhrdstr. 25, für Arbeitseinsätze und Gruppentreffen. Info: Horst Ambos, 09562/8622

BSW-Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

Treffen nach Absprache in Bamberg oder Lichtenfels.

Info: Norbert Heidrich, 09543/7562

BSW-Freizeitgruppe V 200 002 Nürnberg

Treffen in unregelmäßigen Abständen nach Absprache

Info: Frank Riegler, 0911/2194718

BSW-Freizeitgruppe Historisches Stellwerk Kronach

Treffen jeden letzten Mittwoch im Monat im ehemaligen Wärterstellwerk in Kronach

Info: Bernd Geiger, 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 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
Info: Modellbahngruppe Lindau (B)

Kempten

Mittwochs Treffen der Mitglieder 19 Uhr zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge
Info: MEG Oberallgäu-Kempten

Bellenberg

Freitags Treffen der Mitglieder 19 Uhr zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Bellenberg
Info: BSW-Modellbaugruppe Bellenberg

Außenbüro Stuttgart**15./16. Oktober 2005**

Jubiläumsveranstaltung der BSW-Freizeitgruppe Modellbahn '65 Stuttgart zum 40jährigen Bestehen im DGB-Haus Stuttgart, Willi-Bleicher-Straße
Info: Hans-Peter Klein, 07161/34113, Büro: 0711/20922742, Fax: 0711/20923224

27. bis 30. Oktober 2005

Ausstellung "Modellbau Süd" Messe Stuttgart Killesberg mit Teilnahme der BSW-Freizeitgruppe Modellbahn '65 Stuttgart (Workshop)
Info: Hans-Peter Klein, 07161/34113, Büro: 0711/20922742, Fax: 0711/20923224

29./30. Oktober, 12/13. November und 03./04. Dezember 2005

Vorführung der Modellbahnanlage H0, Epoche III - 60iger Jahre auf 140 Quadratmetern mit 35 Zugarnituren auf 900 m Gleis (Info dazu: www.Modellbahn65.de).
Info: Hans-Peter Klein, 07161/34113, Büro: 0711/20922742, Fax: 0711/20923224

Region WestRegionalbüro DuisburgAußenbüro Frankfurt/Main**08. Oktober 2005**

BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde" unterwegs zum Federweißenfest in Bacharach.
Info: Erhard Hemer, 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
Geplant: Modellbahnausstellung in den Sommerferien und Modellbahnborse im Oktober, Info: 0611/420568

Offenbach am Main

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

Außenbüro Essen**09. November 2005**

Videoabend "Mord im Orient-Express"
beim MEC Münster.
Info: Michael Stach (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, 02932/329 5

Dortmund

Jeden 3. Mittwoch im Monat Vortragsveranstaltung im Hbf Dortmund
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Dortmund,
Info: W. Risse 0201 50 15 87 (priv.)

Duisburg

Gruppentreffen jeden 1. und 3. Donnerstag ab 14.30 Uhr im Archiv Duisburg
BSW-Freizeitgruppe Bahnarchiv Duisburg, Info: E. Bruns (021/724 47 431)

Hagen

Treffen jeden Montag ab 16.00 Uhr im Stellwerk Hagen-Vorhalle, BSW-Freizeitgruppe Museum für Stellwerkstechnik, Info: H.-W. Feust 02331/205426 (priv)

Oberhausen

Freitags ab 14 Uhr Clubtreffen in den Vereinsräumen Keller DB-Gastronomie

Oberhausen-Osterfeld, 46045 Oberhausen, Cheruskerstraße 25.

Info: BSW-Freizeitgruppe MEC Oberhausen, Hans Weiß, 46117 Oberhausen, Märkische Straße 8, Tel.: 0208/893140.
e-mail: MECOberhausen@aol.com

Samstags Arbeitstreffen im Oberhäuser Lokschuppen. Interessierte kommen einfach vorbei und helfen mit, oder vorher anrufen unter 0208/8997372. Hausmeister ist meistens ab 9 Uhr vor Ort!
Info: Thomas Noack, 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 MEG Münster
Jeden Mittwoch 19 Uhr Mitgliederabend zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Klönen. Besucher herzlich willkommen!

Wesel

09. Oktober 2005 bis 29. Januar 2006
Städtisches Museum (Preußenmuseum-Zitadelle), Kornmarkt: Ausstellung Strecken des Niederrheins u.a. „Kaiserstrecke“ nach St. Petersburg

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.
Info: Willi Stratmann (02330/4435)

Opladen

Jeden Dienstag ab 17 Uhr Clubabend der

Modellbahngruppe im Werk Opladen
Info: Thomas Pawletta (0173/2708205)

Krefeld

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

Koblenz

Jeden 2. Samstag im Monat Clubabend
der Gruppe Historische Eisenbahnfahr-
zeuge Koblenz (auch mit Modellbahn)
Info: Wolfgang Ihrlich (0261/3961339)

Außenbüro Saarbrücken

Saarbrücken

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

Trier

Dienstags Gruppenabend der BSW-Mo-
dellbahngruppe Trier (H0), 19.30 Uhr,
Christophstraße 1 (AZG-Gebäude im
Keller)
Info: Martin Peters (0681/94 72 998)

Neunkirchen

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

Region Nord

Regionalbüro Hannover

Hannover

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

Oldenburg

Donnerstags BSW-Modelleisenbahngrup-
pe Oldenburg ab 19.30 Uhr im Klubheim
Donnerschwerstraße 4

Nordenham

Donnerstags BSW-Freizeitgruppe Modell-
eisenbahnclub Nordenham ab 19.30 Uhr
Clubheim im Bahnhof Nordenham

Braunschweig

Termininformationen zu Treffen der BSW-
Freizeitgruppe VT 08 Braunschweig im
Triebwagen, Bw Braunschweig, Gleis 246
und Telefon 0151-19709559
Ansprechpartner: Carsten Begemann

Bremerhaven

Dienstags und donnerstags Modelleisen-
bahn-Club Bremerhaven im BSW, ab
19 Uhr Clubheim, Bremerhaven, Grenz-
straße 7; Frühschoppen: sonntags 10
bis 12 Uhr

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 Rends-
burg von 14 bis 17 Uhr.
Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe
Rendsburg, Tel. 04331/89820

Modelle deutscher Triebwagen in Nenngröße H0



