

300 Stunden für 18 007





▲ 1'C1' h2-Tenderlokomotive 75 567 (sä. IVX H T)

Das Modell ist für das Zweileiter-Gleichstrom-System ausgelegt. Alle Teile sind aus Messingblech angefertigt, ebenso die Drehteile, wie Schornstein, Oberflächenvorwärmer und Dome. Die Radscheiben aus Aluminiumguss haben Radreifen aus Eisen erhalten, die ringisoliert auf den Radkörper aufgeklebt sind. Die Bauzeit betrug ca. 160 Stunden.

▼ 2'C h2-Personenzuglokomotive 38 223 (sä. XII H2)

Das Modell besteht aus Messingblech 0,3 bis 1,5 mm Dicke. Auf die Al-Radkörper sind eiserne Radreifen mit Zweikomponentenkleber aufgeklebt. Der Antrieb erfolgt über Schneckengetriebe durch einen Mabuchi-Motor (12 V =) auf die Treibachse. Pumpen, Lichtmaschine und Tenderdrehgestellblenden sind aus Gießharz gefertigt und aufgeklebt. Die Bauzeit betrug ca. 200 Stunden.

Fotos: Bahnert



Editorial

Blick nach vorn
- mit Zukunftsglaube und Willenskraft! 2

Berichte/Meldungen

Zukunft braucht Herkunft? 5

10. Modellbauseminar
- ein kleines Jubiläum 6

888 Jahre Riesa 7

Zehn Jahre „DIE-Archiv“ 9

Chronik 2007
- Daten, Ereignisse, Fakten 13

Die UBB - die Inselbahn 15

Porträt

Die sächsische Gattung XVIII H
- Baureihe 18.0 der DR 18

Vorgestellt

Unser Namenspatron
- Max Maria von Weber 20

20 Jahre BSW-Modellbahn Lübeck/
Eisenbahnfreunde Bad Schwartau 23

„Fahrt frei!“ in Zschopau 25

Jahreshauptversammlung 2007
in Langenau 28

50 Jahre BSW-Gruppe Miniatur-
bahn-Club „Stellwerk“ Offenbach/M 31

Kontaktadressen für die Gruppen
des BSW-Bereichs
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn 34

Erfahrungsaustausch

Wir bauen Lichtvorsignale selbst 35

Lichtsignale in EZMG-Technik
selbst gebaut 38

Spurensuche

150 Jahre „Werrabahn“ - eine Haupt-
bahn im Wandel der Zeit (2. Teil) 42

Was ist eine Eisenbahn altjuristisch? 49

Die erste Modelleisenbahn 49

Was ist eine Modelleisenbahn
„altjuristisch“? 49

Entwicklung der Zuggattungen
für Reisezüge bei den deutschen
Eisenbahnen 50

160 Jahre Eisenbahn in Gotha 55

Die erste Regionalschnellbahn
der Deutschen Bundesbahn 61

Niederstrasser – Pionier seiner Zeit 64

Rezensionen

Kriegserlebnisse
eines „blauen“ Eisenbahners 66

Bahnhof am Meer 67

Veranstaltungen 68

Impressum 72

Titelfoto: Wolfgang Bahnert

Blick nach vorn - mit Zukunftsglaube und Willenskraft!

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Unser Fachblatt Nummer 18 erscheint im Oktober 2007; der Redaktionsschluss war Mitte August. Dazwischen können wichtige Dinge geschehen, die dann leider keine Berücksichtigung finden können. Doch die ehrenamtliche „Bahn & Modell“-Redaktion benötigt die Zeit, damit wieder ein Heft erscheint, das von hoher inhaltlicher und handwerklicher Qualität ist.

Im BSW, unserer Solidargemeinschaft, wird auf allen Ebenen vom „Projekt BSW 2020“ gesprochen. Es wird diskutiert, und dabei verfestigen sich oftmals Meinungen, die das Ziel aus den Augen verlieren. Um was es prinzipiell geht, erläutert die von der Zentrale formulierte Aussage:

„Die laufenden Veränderungen im Bahn-Konzern, in der sozialen Landschaft Deutschlands, aber auch die Struktur unserer Spender, haben in den letzten zehn Jahren seit Gründung der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) zu tief greifenden Umstrukturierungen sowohl unserer Organisation als auch unserer Leistungen geführt. Diese Entwicklungen machen es jedoch notwendig, auch in Zukunft mittel- und langfristig zum Erhalt unserer Einrichtung und seiner Leistungen, konzeptionelle Zielvorstellungen zu entwickeln. Im Rahmen unseres Projekts BSW 2020 werden derzeit Ideen zur strategischen Neuausrichtung der Stiftungen Bahn-Sozialwerk (BSW) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH) im Sinne der Zukunftsfähigkeit dieser Stiftungen entwickelt. Hier soll sowohl größere Transparenz als auch effizientere Leistungserbringung für zeitgemäße Leistungen unserer Sozialeinrichtungen erzielt werden, um das Potential an möglichen Spendern sowohl zu erweitern als auch besser zu nutzen,

um unsere Stiftungen auch in Zukunft attraktiv und vielseitig aufzustellen. Bis Ende des Jahres 2007 sollen bereits konkrete Vorstellungen hierzu dem Aufsichtsrat vorgelegt werden.“

Es bleibt abzuwarten, wie und in welche Richtung (Organisationsform) sich letztlich die Sozialeinrichtungen entwickeln werden. Im Teilprojekt 3 „Kultur und Freizeit“ (Teilprojektleiter ist der Spartenleiter Grundsatz in der Zentrale, Kollege Schöberl) geht es u.a. darum, die grundsätzlichen Möglichkeiten der Einordnung von Freizeitbetätigungen als gemeinnützige Zwecke der Zielstiftung auszuloten. Dazu gehört weiterhin der Themenkreis „Rechtlicher Status“ von Vereinen als Rechtssubjekte außerhalb der Stiftung.

In der zurückliegenden Zeit haben die Leiter der BSW-Regionen (LdR) auf Informationsveranstaltungen zum Themenkreis auch die Bezirksbeauftragten (BB) unterrichtet. Sechs Teilprojekte zu „BSW 2020“ sind aktuell. Die LdR sind in drei Teilprojekten präsent.

Die 13. Jahresarbeitstagung (JAT) unseres BSW-Bereichs im Oktober hat „BSW 2020“ auf der Tagesordnung. Jede BSW-Gruppe - im gesamten Kulturbereich des BSW - ist aufgefordert, darüber nachzudenken, welches Profil und Leistungsangebot die Gruppe künftig auszeichnet. Fazit: Was ist zu tun, damit die Zukunft gemeistert wird?

Nun, die BB werden in den Besprechungen mit den Leitern ihrer Gruppen über die „13.“ berichten. So sollte es, so muss es sein!

Jubiläum

Das 10. Modellbauseminar unseres Bereichs fand Mitte des Jahres im BSW-Ferienhotel „Haus Festenburg“ statt.

Thema: Hochbauten für die Modelleisenbahn nach Vorbildern. Spiritus Recitor war unser Freund Wolfgang Bahnert, Leipzig.

Wie schnell doch Jahre vergehen... Vor einem Jahrzehnt starteten die Modellbauseminare mit dem „1.“ im Thüringer Wald, im reizvollen Schwarzburg. In der Chronik des Bereichs sind die nachfolgenden Seminare aufgezeichnet.

Erstmals fand in diesem Jahr eine Modelleisenbahn-Ausstellung mit drei Anlagen statt, betreut von Gruppen aus der BSW-Region Nord. Der BB Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (EBE/MEB), Bernhard Waterholter (Hannover), und das Mitglied des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats, Gert-Eberhardt Thallau (Lübeck), zeichneten für dieses modellbahnerische Glanzlicht im westlichen Oberharz verantwortlich.

Dank der BSW-Region Nord, die tatkräftig half, dass die erste Ausstellung an diesem idyllischen Ort ein Erfolg wurde! Besucher aus Nah und Fern, Urlauber, Wanderer und BSW-Spenderinnen und Spender aus der Region erlebten detailreiche Bahnwelten auf kleiner Spur. Die Veranstaltung in Festenburg war ein Beispiel für gelungene Öffentlichkeitsarbeit des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn.

Leidenschaftlicher Modellbauer aus der Region Ost ist Kollege Wolfgang Bahnert. Für das Modellbauseminar ist er Organisator, Lehrer und helfender Freund zugleich. Der Lokomotivführer i.R. widmet sich seit über 20 Jahre dem Bau von Dampflokotivmodellen, bisher entstanden sieben Dampflokotiven, Nenngröße 0 (1:45); jedes Teil selbst gefertigt. Im Verlauf des „10.“ waren die Maschinen ausgestellt: Rekolok 01 512, Lok 18 007, Lok 38 223, Lok 64 176, Lok 74 1269, Lok 75 567, Lok 89 285. Für jedes Modell waren 160 bis 200 Stunden Bauzeit erforderlich - darüber hinaus

baute Wolfgang über 100 Fahrzeugmodelle in verschiedenen Nenngrößen. Der Leipziger begann mit neun Jahren zu basteln; auch als Autor ist er in Fachkreisen bekannt, seine Arbeiten sind geschätzt. Unser Bereich ist stolz, einen derartigen kreativen, aber auch kritischen Fachmann in seinen Reihen zu wissen.

„Haus Festenburg“ und die Geschichte, Riesa 888...

2008 blickt das BSW-Ferienhotel im Harz auf 100 Jahre gelebte herzliche Gastfreundschaft zurück. 100 Jahre Stätte der Freude und der Erholung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in familiärer Atmosphäre, ein ruhiges Ferienparadies der Eisenbahndirektion Hannover. Das Besondere ist: Von Anfang an wird das Haus von Frauen geleitet; möge es auch zukünftig so sein...

Unser BSW-Bereich ist mit Festenburg eng verbunden: „Bahnstübchen“ (dekoriert mit historischen Exponaten), Veranstaltungsort, liebevoll mit Memorabilien gestaltete Vitrinen. Im kommenden Jahr wir der Bereich zur Würdigung des Jubiläums beitragen. Geplant sind u.a. eine Modell-Fahrzeugschau „100 Jahre Bahngeschichte Direktion Hannover“, eine Modelleisenbahn-Anlage im Foyer, Fachinformationen, Videos zu Bahnerlebnissen.

Im Sommer wurde an der Elbe Jubiläum „888 Jahre Riesa“ gefeiert, verbunden mit den Riesaer Verkehrstagen. BSW-Gruppen (Region Ost) waren natürlich dabei: Sieben Gruppen „von uns“: die Löbauer, Nossener, Glauchauer, Langenauer, Döbelner, Riesaer und die Gruppe aus Aue/Erzgebirge. Da rollten und standen: LVT, BR 106 und BR 110, Speise- und Schlafwagen, BR 52, V 22, BR 58 und BR 118, Draisine aus vergangenen Zeiten. Schautafeln und diverse Bahnexponate erfreuten ebenso wie die TT-Gemeinschaftsanlage aus

Riesa (15 Züge können hier gleichzeitig auf dem Streckennetz rollen).

An der Museumsnacht in Halle an der Saale, Veranstalter ist die Stadt, war auch die BSW-Gruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ beteiligt. Bis 24 Uhr bestaunten etwa 1200 Besucher die liebevolle Bahnerbepflege durch diese Gruppe. Im Mai 2008 wird es erneut an einem Samstag die Nacht der Museen geben.

Die Veranstaltung „5 Jahre DBMuseum, Außenstelle Halle“ war ein toller BSW-Gruppenerfolg. Am 14. und 15. Juli kamen 2100 Gäste in das Objekt, wo historisches Bahnerbe bewahrt wird.

International - wir in der FISAIC

Der BSW-Bereich Eisenbahnerbe/Mo-



delleisenbahn beteiligte sich erneut an einer Landesausstellung der UAICF (Französischer Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner). Es war die 10. Landesausstellung, in Châlons-en-Champagne. Unser Bereich nahm zuvor schon an den Veranstaltungen 1997 in Mulhouse und 2005 in Amberieu teil.

Die BSW-Gruppe aus Saarbrücken war mit ihrer H0-Anlage dabei, weitere Gruppen aus Hannover und Berlin stellten

deutsche Triebwagen zur Verfügung, um Vielfalt in Entwicklungsstadien zu dokumentieren. Die Besucher der Ausstellung bestaunten und bewunderten: SVT 04 (1935); SVT 877 „Fliegender Hamburger“ (1932), SVT 137 „Bauart Hamburg“ (1935), VT 08, DB (1952), VT 614, DB (1972), VT 644 Regio-Shuttle (1998) und SVT 175, DR, „Bauart Görlitz“ (1963 bis 1968).

Die internationale Zusammenarbeit in der FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) wird fortgesetzt - u.a. grenzüberschreitende Gruppenkontakte und ein Vier-Länder-Modulbau (2008) sind vorgesehen.

In naher Zukunft

Die Bezirksbeauftragten wissen es, spätestens seit der 12. JAT, Oktober 2006. Unser Bereich beabsichtigt, einen „Ringordner“ vorzulegen, der über alle Gruppen Auskunft gibt. Diese Arbeit ist zeitaufwändig und setzt voraus, dass die Gruppen und der BB zuarbeiten. Leider werden nicht alle Gruppen im Sammelwerk auftauchen; einige BB hielten sich nicht an sehr langfristige Termine... Schade! Die Mehrheit der Gruppen und die BB arbeiteten gut mit dem Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat zusammen. 2008 müssen sich die ehrenamtlichen Mitstreiter im BSW entscheiden, ob sie ab 2009 erneut für ein ehrenamtliches Tun zur Verfügung stehen. Auch diese Frage ist Thema der 13. JAT. Der Bereich wird der Zentrale im kommenden Jahr rechtzeitig signalisieren, wie es künftig mit den ehrenamtlichen Verantwortungsträgern bestellt ist. Die „Bestellung“ der BB geschieht letztlich in den jeweiligen BSW-Regionen, unter Mitwirkung des HB.

Alles Gute den fleißigen und engagierten ehrenamtlichen Mitstreitern für das Kommende - und Dank für ihr Wirken im Sinne der Solidargemeinschaft.

Zukunft braucht Herkunft?

Helga Kuhne, Dresden

„Zukunft braucht Herkunft“ - ein oft zitierter Ausspruch von Heinz Dürr, dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn. Mit der Herkunft waren neben Maschinen, Anlagen oder Betriebsabläufen vor allem auch die Eisenbahner gemeint. Unterdessen gibt es ja bekanntlich keine Eisenbahner mehr - sie sind zu „Mitarbeitern“ im DB-Konzern mutiert. Die älteren im Ruhestand fühlen sich aber lebenslang als Eisenbahner. Für sie interessiert sich nur noch die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW). Und selbst das hat einen Haken: Das BSW ist nicht überall vertreten, und nicht jeder Eisenbahner-Rentner ist im BSW organisiert. So konnte Folgendes passieren, ohne dass der berühmte Hahn danach krächte.

Dresden Hbf, Freitag, 10. November 2006. Schon ab dem Vormittag ist lebhaftes Treiben in der Kuppelhalle. Sie ist für den Publikumsverkehr gesperrt. Die Vorbereitungen zur Wiedereröffnungsfeier des Dresdner Hauptbahnhofs laufen auf Hochtouren. Um 18:00 Uhr ist es so weit.

Glücklich ist, der mit einer Einladung bedacht wurde. Er darf an der Eröffnungsfeier mit viel Prominenz teilnehmen. Lord Norman Foster (Stararchitekt der neuen Dachüberspannung), Hartmut Mehdorn (DB-Vorstandsvorsitzender) und Georg Milbradt (Ministerpräsident des Freistaates Sachsen) sieht und hört man live nicht alle Tage. In dieser anregenden Atmosphäre trifft man natürlich auch gern ehemalige Kollegen und kommt ins Schwatzen rund um den Dresdner Hauptbahnhof.

Für die Feier war die Bahn eine Medien-

kooperation eingegangen. Die örtliche Presse druckte eine Preisfrage zum Hauptbahnhof ab. Aus den richtigen Einsendungen wurden 200 ausgesucht, die mit Partner an der Veranstaltung teilnehmen konnten. Eine hübsche Idee, denn ein Bahnhof ist letztlich für die Einwohner der Stadt da. Sie sollten mitfeiern.

Der Normaleisenbahner, pardon Mitarbeiter, hatte somit nur die Möglichkeit, sich an der Rätselrunde zu beteiligen und vielleicht zu gewinnen.

So gab vor und während des Festaktes eine ganze Reihe von verdienten Mitarbeitern und ehemaligen Eisenbahnern, die als Zaungäste vor den Eingangstüren standen und gern dabei gewesen wären. Die Einlass-Kollegin, die zu ihrem eigenen Unglück viele kannten, musste alle abwehren, so auch einen ehemaligen Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden. Auch für ihn blieben die Türen verschlossen. „Es tat mir in der Seele weh,“ meinte sie später zu mir, „ihm den Zutritt zu verweigern. Er war schon vor unserer Zeit jahrelang mit dem Hauptbahnhof verbunden. Und nun steht er vor der Tür.“

Die Herkunft der Person war damit dem Zufall eines Preisrätsels überlassen. Übrigens: Heinz Dürr habe ich auch nicht gesehen.

Zum Glück werden fast alle einmal alt und kommen in den Ruhestand. Diejenigen, die heute nicht nach dem obigen Wahlspruch handeln, trifft es vielleicht später selbst einmal. Aber damit kann ich mich nicht zufrieden geben.

10. Modellbauseminar - ein kleines Jubiläum

Bernhard Waterholter, Bezirksbeauftragter Region Nord

Vom 20. bis 24. Juni 2007 fand von unserem BSW-Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn das 10. Modellbauseminar statt. Im BSW-Ferienhotel „Haus Festenburg“ hatten sich wieder 20 Modellbahner aus allen Regionen eingefunden, um unter der sachkundigen und bewährten Leitung unseres Kollegen Wolfgang Bahnert am Seminar teilzunehmen.

Das Thema in diesem Jahr war: Hochbauten für die Modelleisenbahn nach Vorbildern. Wolfgang Bahnert hatte wieder viele gute Ideen und Pläne mitgebracht, so dass jeder sein eigenes Stellwerk, Wohnhaus oder Bahnhofsgebäude in seinem für sich benötigten Maßstab bauen konnte. Ein Buch, herausgegeben von Wolfgang Bahnert im Bildverlag Böttger, mit dem Titel „Meine Technik, meine Modelle“ mit 120 Farbfotos und Plänen für 62 Modelle, bekam jeder Teilnehmer ausgehändigt.

Im Rahmenprogramm fanden noch eine Besichtigung der Betriebswerkstatt der Harzer Schmalspurbahnen und einer Modellbahnanlage des Modellbahnclubs Wernigerode statt.

Es hat allen sehr viel Freude gemacht, und es wurden viele Ideen und Tipps unter den Modellbahnern ausgetauscht.

Aus Anlass des 10-jährigen Bestehens fand in diesem Jahr erstmals eine Modelleisenbahn-Ausstellung statt. Unter der Leitung der Region Nord und des Bezirksbeauftragten für Modelleisenbahn, Bernhard Waterholter, waren drei Modellbahnanlagen ins „Haus Festenburg“ gebracht worden.

Eine H0-Modellbahnanlage der BSW-Gruppe Hannover, elektrifizierte Hauptstrecke mit ca. 8 m Länge, eine H0-Modulanlage der BSW-Gruppe Bad Schwartau,



▲ **Fachsimelei beim Modellbauseminar**

Nebenbahn, digital gesteuert, sowie eine H0m-Anlage nach Schweizer Vorbild der Rhätischen Bahn von einem befreundeten BDEF-Club aus Barsinghausen.

Da im BSW-Magazin 2/2007 und in der örtlichen Presse in Clausthal-Zellerfeld, Goslar und Altenau auf unsere Veranstaltung hingewiesen wurde, kamen sehr viele Eisenbahner mit Familie, BSW-



▲ **Blick auf ein H0-Anlagenmotiv**

Fotos: Waterholter

Spender und weitere Besucher aus der nördlichen Region nach Festenburg.

Auch der ehemalige Leiter des BEV Hannover, Herr Erdmann, und der Leiter der Region Nord, Herr Eckert, ließen es sich nicht nehmen, die Teilnehmer des Modellbauseminars und der Modellbahn-

Ausstellung persönlich zu begrüßen. Herr Erdmann erhielt vom Bezirksbeauftragten einen Jubiläums-Modellbahnwagen „100 Jahre BSW“ überreicht. Es waren zwei gelungene Veranstal-

tungen und sicherlich eine positive Werbung für unseren Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Wir hoffen, dass es auch ein 11. Modellbauseminar geben wird.

888 Jahre Riesa

Stadt an der „Ersten deutschen Ferneisenbahn“

Dieter Fischer, Dresden

Eine Urkunde des Papstes Calixtus II. erwähnt im Jahre 1119 das erste Mal das Kloster „Rezona“, das durch Bischof Dietrich von Naumburg gegründet und geweiht wurde. Es ist somit das älteste Kloster der Mark Meißen. 2007 begeht Riesa deshalb sein 888. Jahr der Erst-erwähnung.

Die Stadt Riesa an der Elbe hat eine wechselvolle Geschichte. Eine Stadt, die in den vergangenen 200 Jahren mit und von der Industrie und dem Sport lebte.

Am 7. April 1839 fuhr mit Eröffnung der Strecke Leipzig—Dresden der erste Ferneisenbahnzug über die Elbe bei Gröba (in den 1920er Jahren in Riesa eingemeindet).

150 Jahre später erlebte Riesa am 8. und 9. April 1989 hinter der Elbquerung in Richtung Dresden eine Fahrzeugparade der Deutschen Reichsbahn. In 31 Bildern wurde 47 Dampflokomotiven, neun elektrische Lokomotiven, sechs Diesellokomotiven, Triebwagen, Reisezug- und Güterzugwagen sowie Sonderfahrzeuge in betriebsbereitem und nicht betriebsbereitem Zustand gezeigt.

Am 9. und 10. Juni 2007 wurden die Riesaer Verkehrstage 2007 auf der Strasse, im Hafen und auf dem Bahngelände durchgeführt. Zahlreiche Vereine und Gruppen der unterschiedlichsten Verkehrsträger - regional und überregi-



▲ Dampflokomotive 58 3047-6 auf der Ausstellung

onal - gestalteten diese Tage mit ihren Beteiligungen.

Mit viel Engagement beteiligten sich, auf Einladung der Stadt Riesa, aus verschiedenen Bereichen des BSW Gruppen und Vereine mit Lokomotiven, Wagen, Modelleisenbahnen, Schautafeln. So konnten u. a. aus unserem BSW-Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Fahrzeuge von den Gruppen Ostsächsische Eisenbahnfreunde/Historische Lokomotiven Löbau; IG Traditionsdampflokomotive 58 3047-6 Glauchau; IG Dampflokomotive Nossen gezeigt werden. Die Gruppe Museumsdampflokomotive 86 001, Bw Aue, trug mit einem Verkaufsstand zum Fest bei. Die BSW-Gruppe Döbelner Eisenbahngeschichte beteiligte sich mit umfangreichem Anschauungsmaterial zur Geschichte der Strecke Chemnitz—Döbeln—Riesa.

Auszug aus der Eisenbahngeschichte der Stadt Riesa

(dem ausliegenden Faltblatt entnommen)

07. April 1839

Erste deutsche Ferneisenbahn führt bei Gröba über die Elbe

07. Juli 1879

Übergabe des neuen, noch heute bestehenden Bahnhofsgebäudes

23. April 1945

Sprengung der Elbebrücke

1955

Einweihung der neuen Elbebrücke

27. Juli 1966

Inbetriebnahme der noch heute die Silhouette der Stadt prägenden modernen Eisenbahnbrücke

25. Mai 1970

Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugverkehrs von Leipzig nach Dresden

August 2002

Jahrhundertflut der Elbe zerstört die Reste des ehemaligen Röderauer Viaduktes

Oktober 2002

Wiederaufnahme des Zugverkehrs von Riesa nach Dresden

Dezember 2002

Inbetriebnahme einer weiteren eingleisigen Elbebrücke zur Entlastung der bestehenden zweigleisigen Brücke, Riesa wird ICE-Haltebahnhof im Stundentakt

Viele Interessierte konnten an den Vorsitzenden und die Gruppenmitglieder Fragen stellen, die bereitwillig beantwortet wurden. So zeigten Aufnahmen auf einer Schautafel die ehemalige Döbelner Pferdestrassenbahn, deren Betrieb 1926 eingestellt wurde.

Am Sonntag, dem 10. Juni 2007, nahm die Stadt Döbeln 600 Meter Gleis in das Zentrum Döbeln wieder als Pferdestrassenbahn in Betrieb und eröffnete als Touristenattraktion diesen Teilbetrieb.

Viel Anklang fanden auch die kurzen Fahrten mit der Draisine der BSW-Gruppe Freunde der Eisenbahn Langenau.



▲ Modellbahnschau im Empfangsgebäude

Mit großem Personalaufwand nahm die Gruppe die Vorbereitung, den Transport der Draisine auf der Strasse und die Durchführung der Fahrten auf den Gleisen vor.

Pendelfahrten zwischen Riesa und Riesa-Hafen mit dem LVT und Steuerwagen aus Löbau, Lokmitfahrten im Hafen auf BR V 60 (ex DR) rundeten die Aktivitäten ab.

Es gab aber auch interessante Ausstellungen der Bastelgruppen, Eisenbahnphilatelie mit Verkauf, Infostände des BSW, Kleinbahnanlage für Kindermitfahrten und zum Bestaunen und zum Anfassen.

Der Modelleisenbahnclub „AG 52 Riesa“ stellte seine bemerkenswerte TT-Gemeinschaftsanlage aus, die im ehemaligen MITROPA-Saal des Bahnhofsgebäudes in ihrer Länge von 16 m aufgebaut wurde. Auf der Anlage mit einem Nachbau des Bahnhofsgebäudes Limmritz wurden durch die Modellbahnfreunde ca. 80 m Gleise verlegt, auf denen bis zu 15 Züge gleichzeitig fahren können. Mit dem Nachbau der Riesaer Elbbrücke und dem darunter fahrenden Salondampfer „Dresden“ sollen außerdem der Nachbau eines Schieferbruches - natürlich mit Feldbahn - nur einige Höhepunkte genannt werden.

Der Modellbahnclub ist nach dieser Veranstaltung in neue, von der Stadt Riesa zu günstigen Bedingungen bereitgestell-

te Räume umgezogen, nachdem das alte Domizil infolge eines BSW-Vorstandsbeschlusses zur Mietoptimierung aufgegeben werden musste.

Veranstaltungen im Hafen, Drachenbootrennen, Vorführungen der Wasser-

wacht, Infostände der Vogtlandbahn und der Bundespolizei, historische Eisenbahnfilme und Speisen im ehemaligen MITROPA-Wagen aus Löbau rundeten die Erlebnissen zum Verkehrswochenende in Riesa ab.

Zehn Jahre „DIE-Archiv“

Thomas Dießner, Delitzsch

Seit dem Jahr 1997 veröffentlicht das „DIE-Archiv“ in unregelmäßigen Abständen Broschüren zu historischen Reisezugwagen bei der Deutschen Reichsbahn. Der Grund, dies zu tun, entwickelte sich aus den Planungen der Bahn für das im Jahr 1998 im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Delitzsch zu begehende 90-jährige Werksjubiläum. Bereits ein Jahr zuvor war im Oktober ein „Tag der offenen Tür“ vorgesehen, um wichtige Erkenntnisse für die langfristigen Vorbereitungen des Jubiläums im Jahr 1998 zu erhalten.

Bis zu diesem Zeitpunkt gab es das „DIE-Archiv“ in der Form nicht. Eine private Material- und Fotosammlung zum Thema Reisezugwagen existierte schon, ebenfalls der Wunsch, diese in geeigneter Form weiteren Wagenfreunden bekannt zu machen, jedoch gab es dafür keinen konkreten zeitlichen Plan. Eine Anfrage aus dem Raw Delitzsch, den „Tag der offenen Tür“ und das ein Jahr später folgende Jubiläum mit Ausführungen zu den dort gebauten bzw. instand gehaltenen Reisezugwagen zu unterstützen, sollte das ändern.

Mit einem Mal galt es, nicht nur fachliche Aspekte zu den Reisezugwagen aufzuarbeiten, sondern sich auch über die Form der Veröffentlichungen, das Erscheinungsbild des Archivs und eine Präsentation Gedanken zu machen.

Wie nennt man nun das Archiv, welches man zu Hause pflegt und das nun mit ausgewählten Informationen und Fotos zu den Reisezugwagen an die Öffentlichkeit treten will? Das Eisenbahnarchiv??..., das Delitzscher Wagenarchiv??... - Nein. Es wurde das „DIE-Archiv“. Schon einige vermuteten einen falschen Artikel vor Archiv, aber weit gefehlt. Es ist die Kurzform für Dießner'sches Eisenbahnarchiv. Einem talentierten Studienfreund und Arbeitskollegen war und ist dieser Weg zur Findung eines Namens und deren brauchbare Umsetzung für Publikation und Kommunikation zu verdanken. Nicht nur der Name, sondern auch das heute in allen Veröffentlichungen zu findende Logo entwickelte er praktisch während der Diskussion gleich mit. Völlig selbstverständlich zeigen sich Schriftzug und Name des Archivs heute in jedem Heft, auf jedem Briefbogen und jedem von uns verwendeten Stempel. Dem Betrachter wird nicht zuletzt die gekonnt in Szene gesetzte Verbindung zwischen dem „DIE-Archiv“ und der Deutschen Reichsbahn aufgefallen sein.

Schon kam die Frage auf, in welcher Form die Veröffentlichungen erfolgen sollen. Typenkarten, Merkblatt oder Broschüre standen immer wieder zur Diskussion und hatten Vor- und Nachteile. Schließlich erinnerten wir uns selbst an eigene Ausflüge zu Fahrzeug- und Tech-

nikausstellungen sowie Sonderfahrten. Konnte man eine informative Broschüre von der Veranstaltung mitnehmen, so war man guter Dinge. Herausgegeben praktischerweise noch im Format DIN A5, so bedeutete das einen guten Schnitt, und nun sollte genau das auch für uns der Standard werden. Sämtliche kalkulatorischen Gesichtspunkte setzten auf diesen Eckdaten auf. Und sie tun es heute noch: für einen Umschlag außen farbig und je nach Manuskript bis zu 26 Seiten Inhalt in Schwarz-Weiß.

Naheliegend für die ersten Veröffentlichungen waren Beschreibungen zu den Reisezugwagen, die viele Jahre das Bild des Ausbesserungswerkes prägten. Unvergessen sind an erster Stelle die Modernisierungswagen, die nach dem Zweiten Weltkrieg im Werk neu entstanden. Zur Planung hinzu kamen noch die Einheitsreisezugwagen der Typen B und Y, die Standardsitzwagen Y/B 70 und die Reisezugwagen „Bauart Halberstadt“ mit Seitengang. Alles in allem sehr ehrgeizig kalkuliert, wobei zu den letztgenannten Fahrzeugen fast ein Buch erarbeitet werden konnte. Aber wie hätte es ausgesehen, käme nur ein Heft zu genau einem Thema ins Angebot?

Kurzum, im Herbst 1997 waren die ersten vier Hefte für den „Tag der offenen Tür“ hergestellt, die traditionsbezogen mittels eines eigenen Verkaufsstandes in einem Modernisierungsgepäckwagen angeboten werden konnten. Für die letzten Vorbereitungen wurden alle Bekannten und Verwandten mobilisiert, die mit der Eisenbahn sympathisierten. Die Mitarbeiter des Reichsbahnausbesserungswerkes taten ein Übriges.

Wie sich herausstellte, waren die Publikationen und der Ort des Geschehens zwei wesentliche Punkte, um Partner kennenzulernen, die letztlich heute noch das „DIE-Archiv“ in bemerkenswerter Form unterstützen. Wir haben bei der



▲ Eine der Broschüren im „DIE-Archiv“

1997er Generalprobe erste Erfahrungen gesammelt und innerhalb eines Jahres beispielsweise das Erscheinungsbild, das Papier und den Druck unserer Hefte merklich verbessert. Dieser Schritt gelang nur, weil sich für Beratung, Zeichnung, Layout und Druck der Publikationen Leute fanden, die sich mit den Gedanken des „DIE-Archiv“ anfreundeten konnten. Bei allem nicht zu verachten ist die kalkulatorische Basis für jede Heftauflage. Es war gestern genauso wie heute: als grundlegende Vorleistung müssen die privaten Investitionen stimmen, die sich erst durch den Heftverkauf schrittweise wieder amortisieren.

Der erste Erfolg 1997 und der Ehrgeiz aller führten uns 1998 schon zu einem Themengebiet, dessen Informationen für den Wagenfreund immer stark limitiert waren. Wir wollten uns auf fachlicher Basis zum Thema Salonwagen bei der Deutschen Reichsbahn äußern.

Intensive Recherche und die Vertiefung der abgeschlossenen Kontakte ließen dieses Vorhaben gelingen. Als sich 1998 die Werkstore zum 90-jährigen Jubiläum des Raw öffneten, lagen die Hefte zu den Salonwagen im Regierungszug der DDR mit auf dem Tisch des „DIE-Archiv“. Die nachfolgenden Jahre waren gekennzeichnet vom Ringen nach Informations- bzw. Dokumentationserhalt zu den Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn. In rasanter Geschwindigkeit machten sich an vielen Stellen die Strukturveränderungen der Bahn bemerkbar. Unseren Mitstreitern aus Nah und Fern ist es jedoch zu verdanken, dass wir mit einem Paukenschlag Veröffentlichungen zum Thema Führungszüge und K-Züge bei der Deutschen Reichsbahn anbieten konnten. Thematisch handelte es sich dabei zum Teil um deutschlandweite Erstveröffentlichungen, denn wo konnten bis zu diesem Zeitpunkt Informationen zu den vielfältigen Sonderwagen dieser Züge entnommen werden.

Zum 5-jährigen Jubiläum im Jahr 2002 gingen die Internet-Seiten des „DIE-Archiv“ unter www.die-archiv.de online, die rund um die Uhr für unsere Wagenfreunde erreichbar sind, um nach Neuveröffentlichungen zu sehen oder Bestellungen zu tätigen. Der integrierte Shop ermöglicht es nicht nur, eine zusammenfassende textliche Darstellung zum jeweiligen Heft zu erhalten, sondern auch auf ausgewählte Seiten des Heftes als Vorschau zuzugreifen. Schon genannter Studienfreund und Arbeitskollege schlägt sich dafür auch heute noch die eine oder andere Nacht um die Ohren.

Die 1998 eingeführte Systematik Serie xxx / Heft xxx haben wir bis heute beibehalten. Wir veröffentlichen derzeit in sieben Serien, wobei einige Hefte zwischenzeitlich als verbesserte Nachauflage erschienen sind. Auch in diesem Jahr werden wir ein Heft des Erscheinungs-

jahres 1997 in völlig überarbeiteter Form anbieten. Es handelt sich dabei um die Thematik der Modernisierungswagen bei der Deutschen Reichsbahn. Um alle gesammelten Erkenntnisse zu diesen Fahrzeugen an den Wagenfreund zu bringen, werden insgesamt drei Hefte in unserer Serie 3 (Modernisierungswagen der DR) erscheinen.

Wir freuen uns insbesondere, dass bundesweit bekannte Fachautoren aus Ost und West ihre Bereitschaft erklärt haben, in einer historischen Serie 7 (Die Wendezüge bei den deutschen Bahnen) mitzuwirken. Die Publikationen dieser Serie sollen schrittweise die geschichtlichen Hintergründe eines heute völlig normal erscheinenden Zuges - eben des Wendezuges - aufarbeiten.

Nicht immer trifft es auf Verständnis, dass unsere Hefte nur unregelmäßig erscheinen bzw. sich angekündigte Titel verzögern. Hauptsächlich Grund dafür ist die Zeit, genau genommen die Freizeit. Nur die steht uns für die Veröffentlichungen und alle dafür notwendigen Handgriffe zur Verfügung, da an den Projekten des „DIE-Archiv“ alle Mitstreiter ehrenamtlich arbeiten. Das wird auch in Zukunft so bleiben. Daher bitten auch wir um das so oft geforderte Verständnis, dass wir uns zu keiner Fließbandproduktion verpflichten können. Um noch einmal auf die genannte Serie 7 zurück zu kommen, so bedeutet das für unsere Fachautoren viele Stunden Recherchezeit in der Bibliothek, bevor ein neues Heft erscheinen kann. Die jüngeren Mitstreiter des „DIE-Archiv“ haben das bewusst den älteren Semestern überlassen, da ansonsten in dieser Richtung kein Licht am Ende des Eisenbahntunnels zu sehen wäre.

Unsere Veröffentlichungen bringen es mit sich, dass eine Vielzahl von Fragen zu den besprochenen Reisezugwagen an uns gestellt wird. Wir sind bemüht, qualitativ fundierte Antworten zu geben,

kommen aber je nach Aktenlage selbstverständlich an Grenzen. Vielmals besteht der Informationsbedarf im Modell-eisenbahnsektor. Ein rühriger N-Bahner steht uns dabei zur Seite, da nicht jeder Fachautor ein großer Modellbahnbauer ist.

Um in absehbarer Zeit unseren Wagenfreunden Informationen zur Entwicklung des Wendezugbetriebs bei der Deutschen Reichsbahn zu geben, arbeiten unsere Fachautoren gegenwärtig an diesem Thema. Einen kurzen Abriss zum Beginn des Wendezugbetriebs zwischen Leipzig und Halle (Saale), der sich in diesem Jahr zum fünfzigsten Mal jährt, finden Sie in Heft 19 von „Bahn & Modell“, das über unsere Tätigkeit häufig berichtet.

Neben der Erfüllung unseres Verlagsprogramms gehen die Überlegungen in die Richtung, wie wir Einzelfahrzeuge, die nicht in einer kompletten Serie abzuhandeln sind, entsprechend würdigen. Großraumwagen der Bauart RIC, Schlafwagen Bauart 1979 usw., usw. seien dabei als Stichpunkte genannt.

Da, liebe Leser, die Veröffentlichungen

des „DIE-Archiv“ im Eigenverlag und größtenteils im Eigenvertrieb stattfinden, entscheiden nicht an letzter Stelle auch Ihre Bestellungen und Empfehlungen über den baldigen Bearbeitungsstart für einen neuen Themenkomplex. Bleiben Sie gespannt.

Ich möchte quasi als Verlagsleiter die Gelegenheit des Jubiläums und dieser Veröffentlichung nutzen, allen Mitstreitern, allen Abonnenten und Freunden des „DIE-Archiv“ Dank und Anerkennung für Ihre Treue auszusprechen. Besonderer Dank für zehn Jahre Mitarbeit und Unterstützung gilt Thomas Zahn (Großschweidnitz), Peter Wagner (Leipzig), Joachim Deppmeyer (Uelzen), Wolfgang Theurich (Görlitz), Werner Kunis (Berlin), Frank Garbe (Friedberg), Lorenz Kuhne (Delitzsch), Mario Stiletto (München), Jens Rohland (Taucha) und Jens Sippenauer (Leipzig).

Weiterführende Informationen zum Verlagsprogramm erhalten Sie unter:

DIE-Archiv

Freiherr-vom-Stein-Straße 17

04509 Delitzsch

www.die-archiv.de; post@die-archiv.de

Kalender 2008

Von der BSW-Gruppe „Bahnstromanlagen S-Bahn“ wurde ein Wandkalender 2008 zur Thematik Bahnenergieversorgung mit Bildmotiven und allgemeinverständlicher Beantwortung der Frage „Wie kommt der Strom zur S-Bahn?“ erarbeitet und herausgegeben.

Dieser Kalender ist für Jeden ein schöner Wandschmuck mit den interessant gestalteten Monatsblättern und zugleich aktuelle Lektüre zur Bahnenergieversorgung S-Bahn.

Interessenten können den Kalender von der BSW-Gruppe gegen einen Unkostenbetrag von 7,50 Euro erwerben.

Bestellungen beim Leiter der Gruppe, Manfred Lauchardt, Tel./Fax: 030/47 48 48 38.



Chronik 2007 - Daten, Ereignisse, Fakten

Fortsetzung aus „Bahn & Modell“ Nr. 17/07

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Die Chronik des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, veröffentlicht 2004 (100-jähriges Bestehen unserer Solidargemeinschaft und zehn Jahre Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn), fand breite Zustimmung.

Wir führen die Chronik weiter. Damit nichts vergessen wird, werden in „Bahn & Modell“ die Annalen fortgeschrieben. Originaldokumente werden für einen Chronik-Nachdruck aufbewahrt. Sachdienliche Hinweise sind erwünscht. Die Leiter der Gruppen und die Bezirksbeauftragten sind aufgefordert, aktiv am Weiterschreiben der Chronik mitzuwirken.

2007

9. – 11. Januar

Sichtung von Materialien aus dem Nachlass unseres verstorbenen Kollegen Manfred van Kampen in Halle/S (HB und G. Baum, Mitglied Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat und BB).

26. Januar

HB spricht zum Thema: „Friedrich List...“ vor Mitgliedern der BSW-Ortsstellen Elsterwerda, Guben, Senftenberg, Lübbenu, Hoyerswerda und Ostbrandenburg im BSW-FH „Haus Festenburg“.

20. – 22. März

1. Jahresberatung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirates und der zeitweiligen AG „Deutsche Eisenbahndirektionen“ im BSW-FH „Haus Festenburg“.

April

„Bahn & Modell“, Nummer 17/07 erscheint.

18. – 20. April

Teilnahme des Präsidenten der Technischen Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ in der FISAIC (HB des Bereichs) an der Sitzung aller FISAIC-Präsidenten in Paris.

22. – 23. Mai

1. Jahresarbeitstagung der Zentrale mit den Hauptbeauftragten aller Bereiche in der Stiftung BSW, BSW-FH „Haus Lindenberg“, Bad Ems.

09. – 10. Juni

Teilnahme des Bereichs an der 10. Landesausstellung Modelleisenbahn der UAICF (in Châlons-en-Champagne). Die Modelleisenbahngruppe aus Saarbrücken zeigte ihre Anlage, Gruppen aus Hannover und Berlin stellten für die Veranstaltung deutsche Triebwagen zur Verfügung (Nenngröße H0): SVT 04, SVT 877, SVT, 137, VT 08, VT 614, VT 44 (Regio Shuttle RS 1) und den SVT 175 (Bauart Görlitz).

Im Monat Juni fanden zahlreiche öffentliche Veranstaltungen statt, an denen sich BSW-Gruppen beteiligten, beispielsweise zur Stadtfeier „888 Jahre Riesa“ (verbunden mit den Verkehrstagen Riesa 2007). Vertreten waren: Gruppe aus Löbau, IG Dampflok Nossen, IG Traditionsdampflok 58 3047-6 Glauchau, Freunde der Eisenbahn Langenau, Döbelner Eisenbahngeschichte, Modelleisenbahnclub AG52 Riesa (TT-Gemeinschaftsanlage, auf 80 m Gleislänge verkehrten 15 Züge gleichzeitig, BSW-Gruppe „86 001“ aus Aue im Erzgebirge).

20. – 24. Juni

10. Modellbauseminar des Bereichs im

BSW-FH „Haus Festenburg“ – „Hochbauten für die Modelleisenbahn nach Original, Vorbild und Zeichnungen in den Nenngrößen H0, TT und N.

Zur selben Zeit:

Modelleisenbahn-Ausstellung, BSW-Region Nord, Anlagen aus Hannover und Bad Schwartau, zum Teil Digitalsteuerung.

11. Juli

Treffen am Sitz der UBB mit dem Geschäftsführer Kollegen Jörgen Boße; Interview für „Bahn & Modell“, Nr. 18/07.

30.-31. August

Teilnahme (HB) an Beratungen seitens der Zentrale mit ehrenamtlichen Verantwortungsträgern zum Thema „Projekt BSW 2020“ (Zukunftsfähigkeit der Stiftungen BSW und Eisenbahn-Waisenhort/EWH).

▼Die Teilnehmer am 10. Modellbauseminar in Festenburg Foto: Andreas Draefhn

Bisherige Modellbau-Seminare:

1. 14.-17. Mai 1998 in Schwarzburg/Thüringer Wald („Weißer Hirsch“),
2. 07.-10. Oktober 1999 in Schulenberg/Oberharz,
3. 29.Juni bis 02. Juli 2000 in Schwarzburg („Weißer Hirsch“),
4. 06.-09. September 2001 in Schwarzburg („Weißer Hirsch“),
5. 08.-11. August 2002 in Schwarzburg („Weißer Hirsch“),
6. 07.-10. August 2003 in Schwarzburg („Weißer Hirsch“),
7. 19.-22. August 2004 in Rohrbach/Thüringer Wald (Haus „Auerhahn“),
8. 15.-19. Mai 2005 in Rohrbach („Haus Auerhahn“),
9. 28.Juni – 02. Juli 2006 im BSW-FH „Haus Festenburg“.



Die UBB - die Inselbahn

Auf der deutschen Sonneninsel Usedom, im Vorpommerschen gelegen, kennt sie jeder Insulaner: Die UBB, Usedomer Bäderbahn, die Inselbahn.

Ein Bahnunternehmen mit Erfolg und breiter Akzeptanz. Auch bei Tausenden von Feriengästen, die jährlich das BSW-Ferienhotel in Ahlbeck besuchen, ist die UBB sehr beliebt.

Die UBB ist eine Tochter der Deutschen Bahn AG. Entscheidungen fallen vor Ort.

Der „Boss“, pardon Geschäftsführer, heißt Jörgen Boße (44). Er ist Eisenbahner, Absolvent der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden (von 1988 bis 1993). In seiner Diplomarbeit beschäftigte er sich u.a. mit Verkehrsproblemen auf der Insel Usedom.

„Bahn & Modell“ (B&M) hatte jüngst am Sitz der UBB Gelegenheit, über Gegenwart und Zukunft der Inselbahn mit Jörgen Boße (J.B.) zu sprechen.

B&M: Ist Jörgen Boße ein zufriedener Geschäftsführer?

J.B.: Zufrieden, im Sinne von Beendigung einer Sache, eines Problems, sollte man niemals sein. In der Entwicklung generell gibt es kein Ende.

Und doch, ich bin, mit dem, was wir in den zurückliegenden zehn Jahren erreicht haben, zufrieden.

Wir wären als UBB weiter, wenn Prozesse zügiger behandelt worden wären. Zum Beispiel der Komplex Verbindung ins Nachbarland - 1998 hätten wir nach Swinemünde fahren können...

Aber nun ist es ja bald soweit. Wir freuen uns.

B&M: Die UBB ist auch auf dem Fest-



▲ Gesprächspartner Jörgen Boße

land beliebt - die Triebwagenzüge der Baureihe 646 passieren u.a. die Hansestädte Greifswald („Ernst-Moritz-Arndt-Universität“) und Stralsund (Weltkulturerbestadt) ...

J.B.: ... auch nach Barth und hoffentlich alsbald weiter auf den Darß, nach Pre-row. So unsere Vorhaben.

B&M: Ganz offen, sind die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, oder muss man sagen Mitarbeiter, besonders engagierte Mitstreiter?

J.B.: Das Unternehmen UBB ist die Mannschaft. Alle ziehen am gleichen Strang. Wäre es anders, dann gäbe es die UBB nicht.

Wir sind eine Eisenbahnerfamilie, wir stehen füreinander ein.

Die „Familie Usedomer Bäderbahn“ funktioniert.

Die Züge der UBB werden alsbald nach Polen fahren?

B&M: Europa wird nicht irgendwie in Brüssel „gemacht“. Europa, sagen die Menschen länderübergreifend, muss in den jeweiligen EU-Staaten und deren Regionen erlebt und praktisch gelebt werden.

J.B.: Ja, im Januar kommenden Jahres. Der Tag steht noch nicht fest. Erstmals wird eine Bahn, also wir, alle notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in einem anderen Land gestalten und betreiben. Endpunkt ist der alte Bahnhof Swine-

Die UBB: Zahlen, Fakten und mehr

Die Fahrgastzahlen der UBB stiegen von 250 000 im Jahr 1992 auf 3,4 Millionen derzeit.

Das Streckennetz: Insel Usedom weiter über Züssow, Stralsund bis Barth.

Inbetriebnahme des Abschnitts Ahlbeck Grenze bis Swinoujcie/Swinemünde im Januar 2008. Voraussetzung: Wegfall der Grenzkontrollen.

Über 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen für den reibungslosen Verkehr der UBB, u.a. 31 Triebfahrzeugführer, 25 Zugführer, 24 Fahrdienstleiter, 18 Schlosser, Elektriker, Gleisbauer, 12 Betriebsarbeiter ...

Die 23 Triebwagen, BR 646, bieten dem Fahrgast absoluten Komfort.

Heimat-Bw, Betriebshof und Zentrale der UBB ist Seebad Heringsdorf.

Stellwerkstechnik bei der Inselbahn: Relaisstellwerke, Bauform GS II DR. In Bansin erfolgt gegenwärtig ein Umbau, die Fertigstellung im September dieses Jahres.

Neben den Bahnhöfen und Haltepunkten auf der Insel, einschließlich bis Züssow, gehören der UBB die Haltepunkte Saatel, Velgast und Barth.

Die UBB bietet auch Güterverkehren interessante Perspektiven. In Wolgast stehen speziell dafür zwei Gleise, gesamt 1000 Meter, zur Verfügung, u.a. für die Holzverladung. Der Anschluss zum Wolgaster Hafen bietet weitere Perspektiven für den Ausbau des Güterverkehrs Schiene – Seeumschlag.

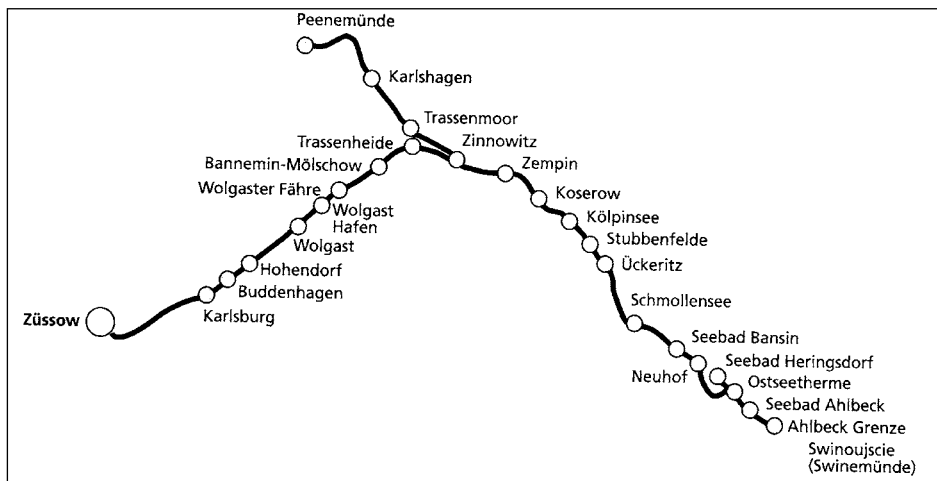
Die UBB ist Mitglied in den Tourismusverbänden „Insel Usedom e.V.“ und „Tourismusverband Darß/Zingst e.V.“.

In der Perspektive ist die Streckenanbindung der UBB über die Karniner Hubbrücke bis Ducherow, an der Strecke Berlin—Stralsund, vorgesehen.

Berühmt sind die einmaligen Fahrkarten der UBB, die jährlich mit neuen Motiven aufwarten.

In Planung: die Strecke von Barth auf dem Festland nach Prerow/Halbinsel Darß.

Die UBB ist eng mit dem BSW-FH Ahlbeck und der Ferienwohnanlage „Möwennest“ in Zinnowitz auf Usedom verbunden. Für Exkursionsbesuche und Fachvorträge steht die UBB gern bereit.



▲ Streckennetz der UBB (Außer diesen Bahnhöfen sind noch die Bahnhöfe Saatel, Velgast und Barth im Besitz der Usedomer Bäderbahn.)

münde Bad. Der neue Bahnhofsnamen lautet: „Swinoujscie-Centrum“. Der Bahnhof verfügt über einen Mittelbahnsteig, zwei Gleise. Es gibt ein Einfahr- und zwei Ausfahrtsignale. Gesteuert wird der Zugverkehr vom Stellwerk „Hef“ im Seebad Heringsdorf aus. Die Kilometerdistanz Heringsdorf—Swinoujscie beträgt etwa sechs Kilometer. Der Fahrbetrieb erfolgt nach DV 408.

B&M: Unser Bereich beschäftigt sich u. a. mit dem historischen Erbe der deutschen Bahnen. Auf den Gleisen der UBB stehen wertvolle Unikate von Fahrzeugen aus vergangenen Bahnepochen. Ist die UBB auch Bewahrer?

J.B.: Ja, natürlich. Wir verfügen über historische Fahrzeuge und technische Exponate von einst. Pflegen, Bewahren ... sind auch die Aufgabe der heutigen Generation. Zukunft gestalten, benötigt Herkunft, benötigt die Erfahrungen von einst, ohne Sentimentalität. Wir geben Rat und fachliche Anleitung, erteilen Aufträge an jene, die helfen und



▲ Ein Fahrradticket für einen Tag kostet 5,- €.

helfen wollen. Beispielsweise dem Verein „Usedomer Eisenbahnfreunde“. Auch ABM-Kräfte sind und waren aktiv. Die Bahnhofsgaststätte in Heringsdorf betreut ein kleines Bahnmuseum. Die Bahneinrichtungsgegenstände gehören der UBB. Der Pächter des Lokals betreut das wertvolle Bahnerbe.

B&M: Wir haben UBB-Busse gesehen... Passt das zur Inselbahn?

J.B.: Aber selbstverständlich. Besonders in einer Ferienregion. Stichwort: Touristischer Ausflugsverkehr. Wir müssen den

Verkehrsmarkt mitgestalten und inhaltlich bereichern. Charterfahrten mit modernen Reisebussen, das UBB-Logo ist allgegenwärtig. Reiseziele sind Top-Regionen auf Rügen und in Polen, Dänemark und Schweden. Übrigens: Auch BSW-Urlauber waren schon oftmals unsere Gäste. Und noch etwas. Wir haben jüngst die Zimmervermittlung in unsere Bahnhöfe installiert; übernommen vom Tourismusverband der Insel. Zum geschäftlichen Vorteil für beide Partner; doch zu aller erst für den Gast, den Urlauber. Er kommt mit der UBB an, und gleich kann er sein Quartier buchen, ohne langes Suchen nach der Zimmervermittlung.

B&M: Persönliche Frage, ist der Geschäftsführer der UBB Spender im Bahn-Sozialwerk?

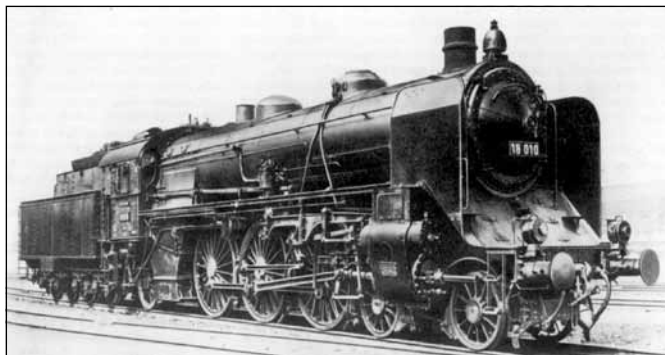
J.B.: Selbstverständlich. Das Unternehmen UBB unterstützt die Solidargemeinschaft aktiv, so das Objekt EWH Ferienwohnanlage „Möwennest“. Noch ein Wort: Für interessierte BSW-Gruppen besteht die Möglichkeit, unseren Betriebshof zu besuchen.

B&M: Danke, Jörgen Boße, für das Gespräch. Möge die Zukunft für die UBB immer von Erfolgen gekrönt sein.
(Das Gespräch führte D. Koschmann)

Zum Titelbild:

Die sächsische Gattung XVIII H - Baureihe 18.0 der DR

Hans-Joachim Kirsche, Berlin



Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen benötigten für den Reisezugdienst zugkräftige Dampflokomotiven für den Einsatz auf den steigungsreichen Mittelgebirgsstrecken (Dresden—Chemnitz—Hof), aber auch schnelle Maschinen für die Züge auf den Flachlandstrecken (Dresden—Berlin, Dresden—Leipzig). Nach 1910 wuchs der Bedarf vor allem

für den Schnellzugverkehr auf den Flachlandstrecken an. Die Sachsen schauten auf den süddeutschen Lokomotivbau und liehen sich von den Bayerischen Staatsbahnen für Versuchsfahrten auf der Strecke Reichenbach (Vogtl)—Dresden im Jahre 1915 die von Maffei unter der Fabriknum-

mer 4517 gebaute Schnellzugmaschine Nr. 3654 der Gattung S 3/6 aus.

Da mit Maffei kein Vertrag über den Nachbau der Maschine für Sachsen zustande kam, fuhr die Lok zurück nach München, und man blieb mit dem Auftrag im eigenen Königreich bei der Lokfabrik Richard Hartmann in Chemnitz. Diese lieferte die Serie von zehn Maschinen

mit den Fabriknummern 3966 bis 3975 vom Herbst 1917 bis zum Februar 1918 an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, wo sie die Bahnnummern 196 bis 205 trugen.

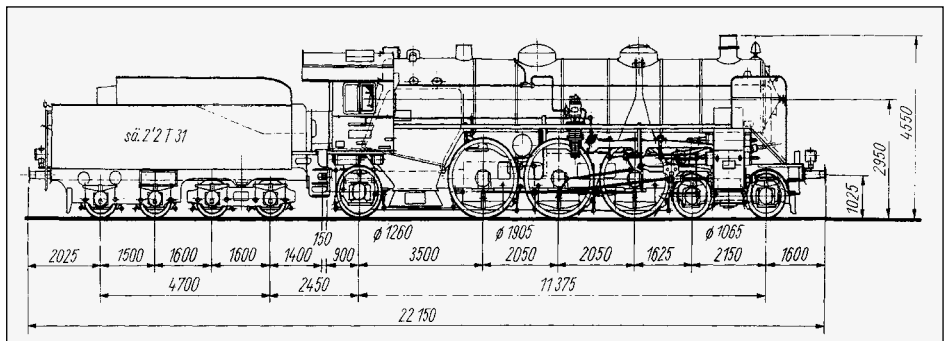
Herausgekommen war eine Lok, die vom süddeutschen Lokbau den großen Kessel mit einer breiten, über den Rahmen hinausragenden Feuerbüchse und größerer Überhitzerheizfläche, vom preußischen Lokbau den Blechrahmen mit angeschuhtem vorderen Barrenrahmen und das Drillingstriebwerk übernommen hatte. Die geforderte Leistung, einen Zug in der Ebene mit einem Gewicht von 550 t mit 100 km/h und mit 400 t auf einer Steigung von 10 Promille mit 50 km/h zu befördern, wurde voll erbracht. Wegen der guten Laufleistung setzte man die Höchstgeschwindigkeit sogar auf 120 km/h herauf.

Mit dem endgültigen Umzeichnungsplan 1925 erhielten die zehn Maschinen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Betriebsnummern 18 001 bis 18 010. Besonders bekannt sind die Umläufe im Dreieck Dresden—Chemnitz—Berlin—Dresden und umgekehrt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben alle zehn Lokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn; die 18 002 war allerdings schon 1945 nach einem Bombenvolltreffer ausgemustert worden. Die Maschine 18 004 wurde am 20. Dezem-

ber 1951 ausgemustert. Die restlichen acht Maschinen standen bis zum Winterfahrplan 1961/62 im Dienst. Zu einer Rekonstruktion kam es wegen des zu schwachen Rahmens nicht, so dass die Loks 1967/68 ausgemustert wurden. Wer sich mal im Bw Dresden Altstadt umsehen konnte, wird dort noch Anfang 1973 einige Reste der 18 010 gesehen haben; sie übernahm noch im selben Jahr der Schrotthändler.

Im Modell gibt es von Gützold die 18 006 der DR in der Nenngröße H0 sowohl in der Gleichstrom- als auch in der Wechselstromausführung. Das Modell auf dem Titelbild baute Wolfgang Bahnert, stellv. Hauptbeauftragter des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn und „Chef“ der BSW-Modellbauseminare. Seine 2'C 1' h3-Schnellzuglok hat die Betriebsnummer 18 007. Das Modell entstand in etwa 300 Stunden Bauzeit aus Messingblech 0,3 bis 2,0 mm Dicke. Die Treibachse ist dem Vorbild entsprechend als Kropfachse ausgebildet. Das große Treibstangenlager der mittleren Maschine ist geteilt ausgeführt. Die Radsätze bestehen aus einer Al-Legierung, auf welche die Radreifen aus Eisen mit einer Zwischenlage Film aufgepresst sind. Ein Mabuchi-Motor (12 Volt =) treibt über Schneckenrad/Zwischenrad die 3. Kuppelachse an. Das Modell ist für Zweileiter-Gleichstrombetrieb ausgelegt.



Unser Namenspatron - Max Maria von Weber

Dichter, Ingenieur und Eisenbahnpionier

Max Maria von Weber wurde am 15. April 1822 in Dresden als Sohn des volkstümlichen Komponisten Carl Maria von Weber geboren. Frühzeitig mit Naturwissenschaften bekannt gemacht, wählte er den Beruf eines Eisenbahningenieurs. Er lernte und studierte in Dresden und Berlin. Die Praxis eignete er sich in Dresden und bei Borsig in Berlin an. Seine Wanderjahre führten ihn bis nach Belgien, Frankreich und England. Über verschiedene Stationen gelangte er schließlich zur Königlich Sächsischen Eisenbahndirektion nach Dresden zurück. Zahlreiche Neuerungen, so unter anderem die überdeckten Führerstände, gehen auf ihn zurück. Vorschläge im Finanzwesen und auf sozialem Gebiet machten ihn im Ingenieurskorps wie bei der Arbeiterschaft beliebt, weniger aber bei der Beamtenschaft. Die ständigen Querelen führten schließlich dazu, dass er einem Ruf nach Wien folgte. Fünf Jahre wirkte er dort, und anschließend als Beauftragter Preußens in verschiedenen Ländern. Am 18. April 1881 erlag er einem Herzanschlag und wurde in der Dresdner Familiengruft beigesetzt. Sein Name wurde 1968 der damaligen AG 3/9 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR (DMV), dem heutigen Modelleisenbahnclub (MEC) „Max Maria von Weber“ e.V. Dresden als Ehrentitel verliehen.

Über 50 Jahre Modellbahntradition in Dresden

Nachdem sich bereits in den 1930er Jahren regelmäßig Modellbahnfreunde aus dem Raum Dresden im Ausflugslokal „Luisenhof“ getroffen hatten, wurde

auf der 1947 in der Nordhalle des ehemaligen Armeemuseums veranstalteten dritten Weihnachtsmesse der Gedanke geboren, einen Neuanfang zu wagen. Da die Gründung privater Vereine durch die Besatzungsmächte zu dieser Zeit nicht geduldet wurde, musste ein Träger gefunden werden. In der Kammer der Technik (KdT) gab es den Bezirksausschuss Verkehr, und man war bereit, einen Arbeitsausschuss Modellbahnen einzusetzen. So kam es am Abend des 7. Dezember 1947 zur Gründung der „Modellbahngruppe Dresden“, der ältesten Gruppe ihrer Art in den neuen Bundesländern.

Hansotto Voigt, der bereits auf den erwähnten Weihnachtsmessen mit seinen 0-Anlagen Aufsehen erregte, entwickelte einen Arbeitsplan und übernahm die Leitung. Zu den Gründungsmitgliedern zählten neben Hansotto Voigt auch Werner Ehlike und Kurt Mahler. Wenig später wurde auch Prof. Dr. Harald Kurz Mitglied in unserer Arbeitsgemeinschaft. Die Zusammenkünfte fanden hauptsächlich in der Gaststätte „Haubold“ statt.

Anfänglich bestand die Arbeit der Gruppe hauptsächlich in der Veranstaltung von Vorträgen, die teilweise im Haus der KdT und zweimal jährlich in Hörsälen der Technischen Universität (TU) Dresden sowie in der Hochschule für Verkehrswesen (HfV) „Friedrich List“ Dresden durchgeführt wurden und ob ihres Niveaus und ihrer Sachkundigkeit manches Aufsehen erregten. Der Themenkreis reichte von Verkehrsgeschichte, Technik und Bauten der Eisenbahn, neue Bahnanlagen und Fahrzeuge bis zum Modellbahnbau, deren Gestaltung und Schaltung.

An den Bau einer Gemeinschaftsanlage konnte damals noch nicht gedacht wer-

den, da der Gruppe keine geeigneten Räume zur Verfügung standen. Im Jahre 1951 machte ein Gastmitglied den damaligen Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden auf dieses Problem aufmerksam, und es wurde schnell Abhilfe geschaffen. Der Modellbahngruppe Dresden wurde der ehemalige Königstunnel im Bahnhof Dresden-Neustadt zugesprochen, welcher vor dem Zweiten Weltkrieg bereits das Sächsische Eisenbahnmuseum beherbergte.

Örtliche Dienststellen der Deutschen Reichsbahn unterstützten uns mit dringend benötigtem Baumaterial, denn die Räumlichkeiten bedurften einer Sanierung. Nun konnte endlich an den Bau einer Großanlage gedacht werden. Gerade acht Tage vor der Sprengung des alten Rbd-Gebäudes an der Wiener Strasse wurden vier große Tische aus der Ruine geholt, auf denen Lehrlinge der Signal- und Fernmeldewerkstatt eine Anlage aufgebaut hatten. Diese Tische hintereinander mit einem neuen Mittelstück ergaben den Unterbau für eine neue Gemeinschaftsanlage in Nenngroße H0. Das vorhandene Gleismaterial wurde abgenommen, aber wieder verwendet. Hansotto Voigt stellte uns einen Gleisplan zur Verfügung, der in seiner Grundidee heute noch erkennbar ist.

Die erste Ausstellung der Modellbahngruppe fand 1953 noch während der Bauzeit im Tunnel in den nicht genutzten Räumen des ehemaligen Empfangssalons statt. Seither haben wir mehr als 70 Ausstellungen über die Bühne gebracht. Unsere große Anlage mit den Ausmaßen 16 m x 2 m war von Anfang an nicht transportabel. Zwar wurden ständig Ergänzungen sowie Verbesserungen vorgenommen, und es gab und gibt viele Zuschauer, die uns immer wieder besuchen, um zu erfahren, was wieder neu gemacht wurde, aber im Grunde genommen blieb es doch immer die gleiche An-

lage. So schufen wir frühzeitig (ab 1955) eine Zusatzleistung: Im Vortragsraum gestalteten wir immer wieder Schautafeln und Exponate zu wechselnden Themen. Diese Ausstellungsformen nahmen und nehmen unsere Besucher dankbar an.

Am 7. April 1962 hatte sich im Hauptbahnhof Leipzig der DMV konstituiert. Für uns wurde ein neues Kapitel aufgeschlagen: Als DMV-AG 3/9 gehörten wir zu den Gründungsarbeitsgemeinschaften des Verbandes. Dieser Dachverband ermöglichte es, die Interessen der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde in der DDR gegenüber der Deutschen Reichsbahn und auch der Modellbahnindustrie besser zu koordinieren. Die Arbeitsgemeinschaft 3/9 Dresden erhielt 1968 aus der Hand von Lothar Krause, dem Vorsitzenden des Dresdener Bezirksverbandes, die Urkunde zur Auszeichnung mit dem Ehrentitel „Max Maria von Weber“ als eine der ersten derartigen Auszeichnungen im DMV überhaupt.

1971 zählten wir zu den gastgebenden Clubs des damals nach Dresden einberufenen MOROP-Kongresses. 1976 traten wir erstmals mit einer H0e-Schmalspuranlage in der Öffentlichkeit auf. Anfang der achtziger Jahre entstand dann unsere Schmalspuranlage nach dem Vorbild des auf dem ehemaligen Wilsdruffer Schmalspurnetz gelegenen Bahnhofs Kesselsdorf. Diese Anlage kommt bei unseren Besuchern immer wieder sehr gut an, verkörpert sie doch ein Stück Verkehrsgeschichte aus der näheren Umgebung. So mancher Besucher kann sich noch heute an die Zeit dieser Schmalspurbahn entsinnen.

Viele Exkursionen führten unsere Mitglieder zu den unterschiedlichsten eisenbahntechnisch interessanten Zielen auf dem Gebiet der DDR, aber auch darüber hinaus in die Länder, in die wir damals reisen durften.

Der Selbstbau von Fahrzeugmodellen



▲ Modellbahnanlage mit Blick auf Eichburg und Burg Kuckucksstein

Foto: Uwe Groth

spielte in unserer Vereinsgeschichte immer wieder eine besondere Rolle. So konnten über viele Jahre Plätze bei den internationalen Modellbahnwettbewerben belegt werden.

Aus Mangel an geeigneten Schmalspurfahrzeugen entstand etwa 1975 der Gedanke, den Zittauer Schmalspurtriebwagen VT 137 322 in einer kleinen Serie für die Vereinsmitglieder zu bauen. Da dieser Selbstbau als echtes Gemeinschaftswerk zu betrachten ist, wurde der Triebwagen später als Vereinslogo auserkoren.

Mit der Einheit Deutschlands und der Auflösung des DMV galt es, unsere Vereinsarbeit auf eine neue Grundlage zu stellen. Am 6. Juli 1992 erfolgte die Eintragung unseres Vereins im Vereinsregister unter dem Namen MEC „Max Maria von Weber“ e.V. Dresden. Als neuer Dachverband entstand die Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV), die sich nach der Auflösung des DMV zum Ziel gesetzt hat, die positive Tradition des Zusammenhaltes der einzelnen Vereine zu fördern und anfallende Probleme

gemeinsam zu lösen. Von Anfang an sind wir Mitglied in dieser Vereinigung.

Die Kontakte zur Deutschen Bahn pflegen wir als Gruppe in der Stiftung Bahn-Sozialwerk, welche uns freundlicherweise bei der Finanzierung unserer Räumlichkeiten behilflich ist. Nach der organisatorischen Neuformierung konnten wir darangehen, uns für die Zukunft neue Ziele zu stecken. So reifte etwa seit 1990 der Entschluss, unsere alte, stationäre Großanlage durch eine neue, transportable Anlage mit annähernd den gleichen Ausmaßen zu ersetzen. Dieses Vorhaben ist natürlich nicht von heute auf morgen zu verwirklichen. Im Bau dieser Großanlage sehen wir heute das Hauptbetätigungsfeld unseres Vereins. Bis zum endgültigen Austausch der Ausstellungsanlage wird unsere alte Clubanlage noch auf einigen Ausstellungen zu sehen sein.

Neue Mitglieder, die Interesse an unserem Verein haben und gewillt sind mit etwas Eigeninitiative an der Verwirklichung unserer Ziele mitzuwirken, sind uns jederzeit herzlich willkommen.

20 Jahre BSW-Modellbahn Lübeck/ Eisenbahnfreunde Bad Schwartau

Gert-E. Thalau, Lübeck

Es begann mit einem Stammtisch-Treffen. Am 28. Februar 1987 trafen sich interessierte Eisenbahnfreunde in Lübeck und gründeten spontan eine „Interessengemeinschaft Modellbahn“. Ziel dieser Gemeinschaft war „Planung und Bau einer Modulanlage auf der Grundlage der Kopfstücke und Technik der Barsinghausener Module“. Es wurden Planungsgrundsätze diskutiert und beschlossen. Unter anderem wurde auch schon festgelegt, dass Bahnmoduln nach norddeutschem Vorbild gebaut werden sollten.

Im Dezember 1988 war es dann so weit, unter dem Namen „BSW-Modellbahn Lübeck“ gaben sich 13 Mitglieder die Geschäftsordnung der Gruppen im Bundesbahn-Sozialwerk. Am 1. Januar 1989 wurde die Geschäftsordnung vom BSW genehmigt. Die Zielsetzung Modellbahnbau („Nordmodul“) wurde ergänzt, hinzu kamen Durchführung von Fachvorträgen, Studienfahrten und Besichtigungen sowie Informationen der Mitglieder und der Öffentlichkeit über Belange des Schienenverkehrs. Auch die Sammlung von Unterlagen über das Eisenbahnwesen, Aufbau und Unterhaltung einer Fachbibliothek und Kontakt zu anderen Vereinigungen gehören seitdem zu den Vorhaben. Ein ganz besonderes Augenmerk gehört aber der Förderung der Jugendarbeit.

Zum ersten Gruppenleiter wurde der inzwischen verstorbene Bruno Gode gewählt. Die Dampflokomotive der BR 78 wurde unser Logo.

1991 fanden wir im ehemaligen Pumpenhaus des Bw Lübeck einen geeigneten Aufenthaltsraum, der aber erst entsprechend hergerichtet werden musste.

Auf der Jahreshauptversammlung am



19. Februar 1994 in Bad Segeberg wurde der Bau eines gruppeneigenen Modulbahnhofs beschlossen, nachgebaut werden sollte die gesamte Bahnstation des Bahnhofs Bad Schwartau im Zustand von 1957, im Maßstab 1 : 87 (Nenngröße H0). Die gesamte Modellanlage besteht aus acht Segmenten und ist rund 9 m lang. An Ausstellungen in Reinbek, Lübeck, Bad Doberan, Bad Segeberg, im Schlossmuseum Eutin, Ostseebad Graal-Müritz, Hamburg-Bergedorf, Bad Schwartau, Bad Oldesloe und Schwerin haben wir teilgenommen oder diese selbst organisiert.

Ein große Herausforderung war die Ausrichtung für den H0-Bereich bei der ersten Modellbahn-Ausstellung 1993 in den Ausstellungshallen in Planten & Blohm in Hamburg.

Unser Domizil Pumpenstation Bw Lübeck mussten wir räumen und kamen über eine Interimslösung im Strandbahnhof in Lübeck-Travemünde 1995 nach Bad Schwartau. Hier stellte uns DB Station & Service einen Kellerraum im Empfangsgebäude des Bahnhofs zur Verfügung.

Als im November 2003 in der Lübecker Region (incl. Bad Schwartau und Travemünde) die ESTW-Technik die alten mechanischen Sicherungseinrichtungen ablöste, wurden über ein Dutzend herkömmlicher Stellwerke entbehrlich. Wir bemühten uns zunächst um das große Stellwerk „Lp“ am Ende des Bahnsteigs Gleis 8/9 in Lübeck Hbf. Dieses Unter-

Bad Schwartauer Nachrichten
Streckelsdorfer Nachrichten

Verein der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau hat viel vor

Museum im alten Stellwerk



„Da sind wir alle!“ Das Modell des Bad Schwartauer Stellwerks gehört natürlich zum Inventar der Eisenbahnfreunde Thomas Schapke, Christian Gedasch, Klaus Tobia, Jürgen Böhm, Gerd E. Thiele und Norbert Kutsche (v.l.).
 Foto: M. Marschke

Sie haben ihr Ziel erreicht: Endlich sind die Eisenbahnfreunde eingezogen. Nicht in irgendein Gebäude. Sie sind dort, wo das Flair der Bahn Jahrzehnte lang vorhanden war und noch immer ist: im alten Stellwerk an der Geibelstraße.



▲ Berichte in der lokalen Presse über unsere Tätigkeit

fangen schlug fehl, es konnte keine Übereinstimmung mit der Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck erreicht werden.

Unser nächstes Bestreben richtete sich auf das Wärterstellwerk „Sn“ in Bad Schwartau. Dieses konnten wir nach langen Verhandlungen für unsere Zwecke übernehmen, allerdings mit der Auflage, das Gebäude zu erhalten und selbst zu renovieren. Inzwischen waren die alten Sicherungseinrichtungen (Einheitshebelwerk und Blockwerk) ausgebaut worden.

Auf einer Gründungsversammlung am 16. April 2005 wurden unsere Ziele erweitert: Einrichtung eines kleinen Eisenbahnmuseums, Einrichtung und Pflege eines kleinen Archivs. Hauptanliegen ist

und bleibt natürlich der Modelleisenbahnbau.

Zwischenzeitlich wurden u. a. Kontakte zum Bürgermeister, der Stadtverwaltung, Vertretungen von Stiftungen, Bürgervereinen und weiteren Vereinigungen aufgenommen. Von vielen Seiten, selbst von einzelnen Bürgern, erfahren wir ständig Unterstützung. Natürlich präsentieren wir uns als BSW-Gruppe bei jeder Gelegenheit in der Stadt und vor allem auch in der Presse. Die Erfolge bleiben nicht aus, man kennt uns.

Das ist die eine Seite der entfalteten Aktivitäten. Die zweite Seite ist Arbeit und nochmals Arbeit. Inzwischen wurde das gesamte Gebäude entrümpelt und saniert, um es für unsere Zwecke nutzbar zu machen. Bis Weihnachten

2006 wurden über 3300 Arbeitsstunden in Form von Frondiensten von vielen Mitgliedern in das Objekt investiert. Maueröffnungen wurden geschlossen, Fenster eingesetzt, eine Zwischendecke im ehemaligen Spannwerksraum eingezogen, die Elektrik erneuert, die Heizung musste ebenfalls erneuert werden. Natürlich wurden alle Räume renoviert und „wohnlich“ hergerichtet.

Damit wir unserer „neuen Heimat“ besser gerecht werden, haben wir uns einen neuen Namen gegeben:

„Eisenbahnfreunde Bad Schwartau – Gruppe im Bahn-Sozialwerk“

Durch einen glücklichen Zufall hat ein Computerfreak seinen Weg zu uns gefunden, dieser hat dankenswerter Weise unsere Homepage „www.EFS-bad-schwartau.de“ eingerichtet und pflegt sie auch weiter.

Im März 2007 räumten wir unser altes

Domizil und bezogen „unser“ Stellwerk. Um die Modellbahn-Aktivitäten zu verstärken, haben wir in Zusammenarbeit mit dem Gymnasium am Mühlenberg in Bad Schwartau eine AG gegründet, wo junge interessierte Schüler mit dem Hobby Modelleisenbahn Kontakt bekommen und basteln können.

Mit Tagen der offenen Tür (mit kleinen wechselnden Ausstellungen zum Thema Eisenbahn, Modelleisenbahn, Ei-

senbahngeschichte usw.), mit eigenen Ausstellungen (hier finden wir in dem Feuerwehrgerätehaus der Stadt Bad Schwartau geeignete Räumlichkeiten) und auch Teilnahme an Ausstellungen befreundeter Vereine bringen wir uns und unser Hobby einem breiten Publikum näher.

Zurzeit sind wir 30 Mitglieder (einschließlich Fördermitglieder), Gruppenleiter ist seit 1992 Gert-E. Thalau.

„Fahrt frei!“ in Zschopau

Mirko Caspar, Zschopau

Die Farbe Orange beherrscht seit April diesen Jahres weite Teile des Zschopautals - unzählige Arbeiter verschiedenster Baufirmen, selbstverständlich alle in die berühmten Schutzwesten gekleidet, werkeln gerade an den fast 40 Streckenkilometern zwischen Flöha und Annaberg-Buchholz. Die Erzgebirgsbahn bringt sämtliche Bahnhöfe auf den neuesten Stand und wechselt auch zwischen den Stationen zahlreiche Kilometer Gleis aus.

Für die BSW-Gruppe Modellbahnverein Zschopau war dabei ein Umstand von wesentlicher Bedeutung: Die komplette Strecke wird an das ESTW in Annaberg-Buchholz Süd angebunden. Damit einher geht auch ein vollständiger Austausch sämtlicher Signalanlagen. Das traf natürlich auch auf den „Heimatbahnhof“ der BSW-Gruppe zu.

Eben jener Bahnhof von Zschopau, gelegen an der 1866 eingeweihten Strecke Flöha—Annaberg, zeichnete sich vor allem durch „Bescheidenheit“ aus. Bedingt durch die geographischen Gegebenheiten verfügte er „nur“ über drei Durchfahrts- und sechs Abstellgleise. Das ist nicht allzu viel, wenn man bedenkt, dass ein Großteil der Produktion



▲ Das EZMG-Signal noch an der Strecke...

des ehemaligen Motorradwerks Zschopau hier bis Anfang der 1990er Jahre verladen wurde.

Für uns „Eisenbahner“ interessanter ist da schon die eingesetzte Stellwerkstechnik. 1981 wurden die beiden mechanischen Stellwerke durch ein Relaisstellwerk ersetzt. Die Besonderheit daran: Es handelte sich um die bei der DR nicht allzu häufig eingesetzte sowjetische EZMG-Technik, die die ca. 700 m langen Gleise des Bahnhofs sicherten. Dabei war nicht nur die Relaisstechnik aus dem Bruderland importiert worden, sondern auch die Signale selbst. Ihr auffälligstes Merkmal - die gigantischen Lichtschutzschuten. Diese Technik leistete bis zur Degradierung des Bahnhofs zum Hal-

tepunkt im Jahre 2005 nach Meinung der Fahrdienstleiter zuverlässig ihren Dienst und prägte das Bild von Zschopau nicht unwesentlich.

Um den Charme und die technischen Besonderheiten dieser Signal- und Stellwerkstechnik auch in die ESTW-Zeit zu retten, begannen einige Mitglieder des Modellbahnvereins Zschopau bereits im letzten Jahr Planungen, um sich einige Interessante Exponate in ihr Vereinsheim im ehemaligen Schützenhaus von Zschopau zu holen.

Nach Gesprächen mit Vertretern der Erzgebirgsbahn wurde zugesagt, dass dem Verein ein EZMG-Ausfahrtsignal, ein Ra 11a, welches die Rangiergleise sicherte, und vor allem das Gleisbildstellpult aus dem Dienstraum des Fahrdienstleiters bereitgestellt werden. Das war weitaus mehr als sich die Modellbahner erträumt hatten.

Nachdem das Einverständnis vorlag, galt es, Abtransport, Aufarbeitung und Präsentation der Objekte zu organisieren. Dies wurde durch die großzügige Unterstützung durch die Stadtverwaltung Zschopau wesentlich erleichtert. Der Oberbürgermeister Klaus Baumann selbst zeigte sich von der Idee, einen Teil der Eisenbahnhistorie zu erhalten, begeistert. Aber auch die Unterstützung durch zahlreiche Mitglieder des Vereins, andere befreundeter Vereine und auch durch Privatpersonen machte den reibungslosen und zügigen Ablauf möglich. Durch diese breite Hilfestellung garantiert, wurden bereits am Tag der Streckensperrung, dem 2. April 2007, das EZMG-Ausfahrtsignal von Gleis 1 (Richtung Waldkirchen) sowie das Gleisbildstellpult demontiert und durch den Bauhof der Stadt in das Vereinsheim



▲ ... beim Abbau...

transportiert. Wenig später folgten noch zwei Ra 11a, ein ca. 2m langes Stück Gleis samt Schotter und noch allerlei Kleinkram. Das zweite Ra11 wurde übrigens den befreundeten Modellbahnern der BSW-Gruppe aus Lichtenstein (Sachs) zur Verfügung gestellt.

Da reichlich 25 Jahre „Außendienst“ ihre Spuren an den Signalen hinterlassen hatten, wurden diese in den folgenden Monaten durch die Vereinsmitglieder grundhaft erneuert. Als künftiger Präsentationsort wurde der Hof des ehemaligen Schützenhauses, in dem die Modellbahner auch ihrem Hobby in verschiedenen Nenngrößen nachgehen, ausgewählt. Ein großes Panoramafenster im Treppenhaus erlaubt Besuchern künftig einen Blick auf die Signaltechnik.

Anfang Juli wurde es dann ernst. Zunächst wurden die Fundamente gegossen und am 12. Juli - unter großem Interesse der lokalen Medien - endlich die Signale aufgerichtet. Dies erwies sich als sehr schwierig, da vor allem das 7 m hohe EZMG-Signal mit seinen geschätzten 750 kg Gewicht den Kran des Bauhof-LKWs an seine Grenzen brachte.



▲... und am neuen Standort.

Wichtig war vor allem, die dünnen Bleche der Signalbilder und der Lichtschutzschuten nicht zu beschädigen. Dank der Erfahrung des Kranführers - er hatte allerdings bisher noch keine Signale aufgestellt - wurde diese Aktion nach nur einer Stunde erfolgreich beendet. Ein erster Blick vom Panoramafenster in den Hof entschädigte für die Mühen der letzten Monate. Die beiden Signale und das zugehörige Stück Gleis fügen sich prima in das Gesamtbild des Hofes ein.

Wenn man Signale in eben diesen Hof baut und ein Gleisbildstellpult ins Treppenhaus stellt, liegt natürlich die Idee nahe, beides noch miteinander zu verbinden. Daran arbeiten die Mitglieder gerade. Zur feierlichen Einweihung im Laufe des nächsten Monats wird es dann möglich sein, sämtliche Signalbilder vorbildgerecht am Gleisbildstellpult einzustellen. Dann heißt es wieder „Fahrt frei!“

- noch bevor die Erzgebirgsbahn den Betrieb im Zschopautal wieder aufnimmt.

Da aber „eine Modellbahn niemals fertig wird“ - so besagt es eine Weisheit - ruhten sich die Zschopauer nicht auf dem Erreichten aus. Mittlerweile haben sie noch einen Relaisschrank, der zur Blockkontrolle in Erdmannsdorf genutzt wurde, aufgetrieben. Er wird sich demnächst zum Stellpult gesellen und auch in entsprechender Form in die Schaltvorgänge integriert.

Mit der Aufarbeitung und Präsentation der Utensilien wurde nicht nur ein Stück Zschopauer Eisenbahngeschichte gerettet. Es soll den zahlreichen Besuchern der jährlichen Novemberausstellung des Vereins ebenso

ein Einblick in die faszinierende Signaltechnik der „echten“ Eisenbahn gegeben werden. „Es sind nicht die schönsten Signale, aber es sind Zschopauer“, sagt Hans-Werner Schellenberg, Mitglied des Vereins und einstmals Fahrdienstleiter in Zschopau.

Wer sich nun selbst davon überzeugen will, ist herzlich eingeladen, den Verein in seinen Räumen im ehemaligen Schützenhaus Zschopau (Witzschdorfer Str. 15) zu besuchen. Die Mitglieder sind stets freitags, ab 18 Uhr, anzutreffen.

Übrigens: Wir suchen noch Hilfe durch erfahrene Signal- und Fernmeldemeister, die bei der Inbetriebnahme des Blockschranks nützliche Informationen geben können.

Kontakt:

Mirko Caspar, Telefon: 03725/344434, BSW-Gruppe Modellbahnverein Zschopau, Witzschdorfer Str. 15, 09405 Zschopau. www.zme.zschopau.de.

Jahreshauptversammlung 2007 in Langenau

Helga Kuhne, Dresden

In Langenau an der ehemaligen Kursbuchstrecke 515 Berthelsdorf—Brand-Erbisdorf—Langenau (Sachs) gibt es einen rührigen Eisenbahnverein. 1990, zum 100-jährigen Steckenjubiläum, keimte die Idee, eine Interessengemeinschaft der Langenauer Eisenbahnfreunde zu bilden. Diese konstituierte sich am 27. September 1993 als „IG Freunde der Eisenbahn Langenau“ und als Gruppe des Bahn-Sozialwerks (BSW). Weitere drei Jahre später, am 17. Dezember 1996, wurde der „Eisenbahnverein Langenau e.V.“ gegründet. Was seitdem auf die Beine gestellt wurde, kann sich sehen lassen. Das Bahnhofsgebäude strahlt in den schönsten Farben, so schön hat es sicher nie in seiner aktiven Zeit bis 1997 ausgesehen. Auch das Umfeld ist mit viel Liebe zum Detail gepflegt.

Schon Ende 1994 war in Langenau (Sachs) der letzte Güterwagen abgefertigt und am 1. Juni 1997 der Personenverkehr zwischen Berthelsdorf und Langenau (Sachs) eingestellt worden. Mit rund 2000 Gästen verabschiedete sich damals der Eisenbahnverein Langenau e.V. im Rahmen eines Bahnhofsfestes von der Eisenbahn. Seitdem können sich die Hobbyeisenbahner so richtig ihrer Leidenschaft hingeben.

Die Vereinsarbeit ruht auf vier Säulen:

1. Denkmalpflege,
2. Traditionspflege,
3. Modelleisenbahn,
4. Betrieb und Unterhaltung des „Striegisdackels“, einer auf einem Gleisbauwagen der Kgl.Sächs.Sts.E.B. aufgebauten Handhebel-Draisine mit Hilfsmotor.

An einem kalten Sonabendnachmittag im März 2007 hat der Vorstand zur Jahreshauptversammlung in die ehema-

lige Warthalle eingeladen. Gleich neben der Eingangstür bullert ein alter gusseiserner Ofen und sorgt für angenehme Wärme. Nach und nach treffen die Gäste ein. Mitunter haben sie die Ehefrau, das Enkelkind oder auch die Mutter mitgebracht. 26 Mitglieder hat der Verein, davon drei Frauen. Alle können heute nicht gekommen. Zur Beschlussfähigkeit reicht es jedoch.

Hans-Jürgen Krohberger ist der Vorsitzende und lässt in seinem Rechenschaftsbericht das Jahr Revue passieren. Er berichtet von den Modellbahnausstellungen im Juni und Oktober, von den beiden Draisinen-Einsätzen in Nossen und Markersdorf-Taura und bewertet das Publikumsinteresse. „Zum ‘Tag des offenen Denkmals’ im September waren nur 48 Besucher zum Bahnhof gekommen. Die magere Teilnahme lag vor allem am schlechten Wetter. Denn zu den Modellbahntagen haben wir 1.256 Besucher gezählt. Das war ein tolles Ergebnis.“

Seit 1993 wird Statistik zu den Besuchern geführt. Rund 22.000 Interessierte haben seitdem die Modellbahnausstellungen sowie Bahnhofs- und Kinderfesten besucht.

Vereinsmitglied Raphael Münch berichtet über die Baumaßnahmen im vergangenen Jahr:

“Die Draisine hat einen neuen Motor und das Bahnhofsgebäude einen neuen Anstrich erhalten. Der Treppenflur und das Uniformzimmer wurden renoviert. Wir konnten preiswert Kohlen einkaufen und einen Heizöltank einbauen.“

Gottfried Müller erhält das Wort zur Modellbahnanlage. „Zwischen den beiden Ausstellungen mussten wir viel reparieren, das hat auch reichlich Geld gekostet.

► Dankeschön mit Blumen

Und noch ist kein Ende der Ausgaben in Sicht. Denn wenn die Anlage auf Wanderschaft geht, ist damit auch viel Arbeit verbunden, und schnell geht mal etwas kaputt.“

Die Finanzlage ist trotzdem in Ordnung. Der vorgelegte Kassenbericht ist stimmig, Einnahmen und Ausgaben halten sich die Waage. Das bestätigt die Kassenprüferin Monika Rösner. Maik Scharschmidt meldet sich: „Es geht um die Stromversorgung unseres Objektes. Die DB Netz AG will für die Kosten nicht mehr aufkommen. Das ist klar ausgesprochen worden. Entweder übernimmt zukünftig das BSW die Kosten, oder der Strom wird abgeklemmt. Die DB Netz AG würde die Strommasten kostenfrei abgeben. Trotzdem müssten neue gesetzt werden. Die Stadt würde dann bei der Kostenteilung mit im Boot sitzen, weil die Straßenbeleuchtung am Mast hängt.“

Der junge Eisenbahnfreund berichtet weiter von einer Beratung vor Ort, an der auch Vertreter des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) als Grundstückseigentümer teilgenommen hatten. Das BEV forderte die Übernahme der Grundsteuer durch das BSW. In der Beratung wurde verhandelt, beraten, abgewogen und letztlich Folgendes festgelegt: Der Verein übernimmt zukünftig alle Kosten und zahlt regelmäßig Miete. Zu dieser Festlegung gratulierte der Verantwortliche des BEV: „Es ist gut, dass sich hier im ehemaligen Empfangsgebäude ein Verein niedergelassen hat. Die Bausubstanz ist erhalten geblieben, weil viel für die Werterhaltung getan wurde.“



▲ Bahnhof Langenau schmuck anzusehen

Die Vereinsmitglieder sind unvermittelt in die Planung der Aufgaben für die nächste Zeit geraten. Sie stellen fest, dass weitere Arbeiten am Gebäude notwendig seien, das Dach um den Schornstein abgedichtet werden müsse. Auch die Renovierung des Vitrinenzimmers sei schon lange vorgesehen. In den Warteraum wollten sie Laminat und Fliesen um den Ofen verlegen.

Zufrieden schätzt Hans-Jürgen Krohberger ein: „Wenn wir die anstehenden Arbeiten erledigt haben, ist mindestens für zehn Jahre saniert. Dann können wir die historischen Unterlagen aufbereiten, die Vitrinen neu gestalten und uns mit den eisenbahnhistorischen Dingen beschäftigen, die ja einen Teil der Arbeit des Vereins ausmachen. Denn im nächsten

50 Jahre BSW-Gruppe Miniaturbahn-Club „Stellwerk“ Offenbach/M

Klaus Rein und Matthias Rein

Als sich 1956/57 einige Offenbacher Modellbahnfreunde Gedanken darüber machten, wie man sich als „richtiger Verein“ zusammenschließt, wurde wohl kaum darüber nachgedacht, welche Vereinsform dafür die beste sei. Einen eingetragenen Verein gab es für jedes Hobby, und die Deutschen lieben ihre Vereine nun mal - und so ein eingetragener Verein sollte es sein. Zwei Gründe waren wohl maßgeblich, dass man sich seinerzeit entschied, ein Modellbahnverein als „Freizeitgruppe“ innerhalb des Bahn-Sozialwerkes zu gründen. Zum einen waren modellbahnverrückte Eisenbahner in dieser Gruppe und zum anderen wollte man das Stellwerk „Om“ in Offenbach als Domizil in Anspruch nehmen.

Es lag also nahe, das alte Stellwerk als Freizeitheim zu nutzen. Man trat am 19. Februar 1957 dem BSW bei, deshalb ist dies auch der offizielle Geburtstag unserer Gruppe. An den Bedenken der Deutschen Bundesbahn (DB) wegen ungeklärter Sicherheitsfragen scheiterte letztendlich die Inanspruchnahme der Räume im Stellwerk „Om“. Was blieb,

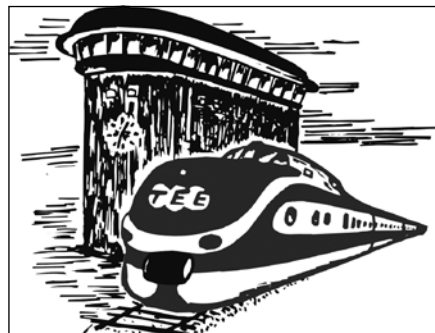


waren der Name der Freizeitgruppe „Stellwerk“ und das Logo, aber bezogen auf das große Stellwerk im Frankfurter Hauptbahnhof.

Logo / Name

Diese abgebildete Postkarte stammt aus den 1950er Jahren; herausgegeben wurde sie vom damaligen Bundesbahn-Werbeamte. In unserem Gründungsjahr 1957 wurden das Frankfurter Zentralstellwerk „Fpf“ (inkl. Fernsteuerbereich „Fzf“) und auch der TEE-Triebzug der Baureihe VT 11.5 in Betrieb genommen.

▼ Logo der Gruppe „Stellwerk“



Diese Postkarte diente wohl als Vorlage für unser Club-Logo, da die wesentlichen Elemente übernommen wurden, sogar die Uhrzeit auf dem Stellwerk stimmt überein.

Von der Uhrzeit her könnte es sich um den TEE 77/78 „Helvetia“ handeln, der Zug hielt 1957 auf seinem Weg von Zürich nach Hamburg von 12.28 Uhr bis 12.33 Uhr in Frankfurt/M. Mit dem Triebzug VT 11.5 setzte die noch junge Bundesbahn ein markantes Zeichen in puncto Dynamik und Luxus. Das Design des von MAN in Nürnberg gebauten Maschinenwagens stammt von Klaus Flesche; der auch der bislang schwersten westdeutschen Diesellok – der V 320 001 – ihre markante Kopfform gab. Der Triebzug bestand aus zwei Maschinenwagen und fünf komfortablen Mittelwagen. Der siebenteilige Zug bot 122 Plätze der ersten Wagenklasse und 47 Plätze in den Speiseräumen.

In ihrer Einsatzzeit als TEE fuhren die Triebzüge bis zum Winterfahrplan 1971/72 über 3 Mio. Laufkilometer. Anschließend wurden die Züge noch einige Jahre im InterCity-Dienst und nach 1979 als Alpen-See Express eingesetzt.

Das Stellwerk blieb wesentlich länger in Betrieb. Das in einem Nebenraum des Frankfurter Stellwerks untergebrachte Stellwerk „Fzf“ für den Fernsteuerbereich

Frankfurt/M wurde Ende der 90er Jahre als elektronisches Stellwerk (ESTW) in die Betriebszentrale im Frankfurter Gallusviertel verlegt, es steuert jedoch noch heute die alten an den Frankfurter Zulaufstrecken gelegenen Stellwerke fern. Der Stellbereich des Stellwerks „Fpf“ (Frankfurt Hbf) erhielt dagegen eine komplett neue Stelltechnik und Bedienoberfläche. Seit Ende 2005 werden auch die Züge im Frankfurter Hauptbahnhof in ESTW-Technik aus der Frankfurter Betriebszentrale „gelenkt“.

Raum / Anlage

Nachdem man sich in den unterschiedlichsten Räumen getroffen hatte, bot sich später die Gelegenheit, in den Kellerräumen der Güterabfertigung ein Domizil einzurichten. Dies ist bis heute unsere Unterkunft geblieben. Am Anfang wurde, noch mit privaten Modell-Bahnanlagen, sehr erfolgreich Ausstellungen abgehalten. Erst 1961 installierte man eine fest eingebaute Anlage. Von Anfang an baute man im H0-Zweileiter-Gleichstromsystem, und das bis heute. Diese Anlage wurde im Laufe der Zeit immer weiter ausgebaut und seit Anfang der 1980er Jahre mehrmals im Jahr dem Offenbacher Publikum vorgestellt.

Ausgelöst durch eine Kündigung der

▼ Gleisplan einer Anlage der Offenbacher Gruppe



Clubräume seitens der DB 1990, demontierten die Clubmitglieder die alte Anlage komplett. Es wurde erwartet, die alten Räume aufzugeben und sich neue zu suchen. Die DB wollte das komplette Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs vermarkten, aber daraus wurde nichts, und so sind wir heute noch Mieter des Kellers. Wir begannen mit dem Aufbau einer neuen Anlage, in Modulbauweise. Aufbauend auf den Erfahrungen, die wir bei unserer Partnergruppe in Dresden, bei der AG Elbflorenz sammeln konnten. Das Modulsystem wurde zunächst an einem Rahmen ausprobiert und bis zur fertigen Anlage durchgeführt.

Vor drei Jahren gab es sogar eine Aufwertung eines Teils dieses Geländes. Man schloss den Hauptgüterbahnhof in Frankfurt; ein Teil der bisherigen Aufgaben wurde nach Offenbach verlagert.

Zur Partnerschaft mit Dresden

Noch vor der Wende 1989 entwickelte sich hier zwischen Offenbach und Dresden ein reger Austausch. Bei regelmäßigen Treffen bis hin in den privaten Bereich wurden und werden bis heute gemeinsame Fahrten und Zusammenkünfte organisiert.

Die vorhandene Anlage und die Zukunft

Bis heute fährt die Anlage mit selbst gebauten Schaltungen „analog“. Es ist aber vorgesehen nach und nach auf „digital“ umzustellen. Eine digitale Testanlage ist bereits eingerichtet, und es wurden die ersten Erfahrungen gesammelt. Durch dieses „Kennenlernprogramm“ konnten wir im realen Betrieb die ersten Erfahrungen sammeln. Um nicht gleich die ganze Anlage umbauen zu müssen, werden zunächst die vorhandenen Inselstrecken digitalisieren. Das sind die Bergwerksbahn und die Straßenbahn. Beide

werden Zurzeit automatisch betrieben. Es ist auch eine Frage der Finanzmittel und der vorhandenen Zeit diese digitale Umstellung umzusetzen.

Internet seit 1996

In der heutigen Zeit gibt es durchaus Möglichkeiten, das Leben des Clubs zu dokumentieren. War es früher die Clubzeitung, so werden heute Informationen im weltweiten Datennetz verteilt. Hier muss man nicht auf eine bestimmte Seitenzahl kommen, um eine lohnenswerte Auflagengröße zu erhalten.

Bereits seit 1996 hat der Club eine eigene Homepage. Am Anfang waren gerade mal fünf oder sechs Seiten im Internet zu sehen. Die Seite war als private Homepage bei T-Online angelegt. Solange das alles noch in einem Teststadium war, sollte die Seite nichts kosten. Erst mit den Jahren wurde eine eigene Domäne, der Name, mit dem man im Internet zu finden ist, eingerichtet. In der Zwischenzeit stehen fast 150 einzelne Seiten über unsere Aktivitäten im Internet. Jedes Mitglied kann Berichte schreiben und diese auf der Seite veröffentlichen lassen. Hier schließt sich der Bogen zur Clubzeitung: die meisten Berichte kommen von wenigen Mitgliedern.

Über einen Zugriff in den internen Bereich können die Mitglieder auf Listen, Protokolle und andere Dokumente zugreifen, die anderen Nutzern nicht zugänglich sind. Auch hier liegen die Vorteile des neuen Mediums.

Ein Forum und ein Gästebuch runden unseren Internetauftritt ab. An den Besucherzahlen, gerade vor und nach Ausstellungen, sieht man den Stellenwert, den das Internet heute einnimmt.

Wir hoffen auf weitere Jahre guter Zusammenarbeit unter dem Dach des BSW und sehen mit viel Tatendrang und Optimismus in die Zukunft.

Kontaktadressen für die Gruppen des BSW-Bereichs Eisenbahner- be/Modelleisenbahn

Hauptbeauftragter

Dieter Koschmann
Am Mahlbussen 20
16321 Bernau bei Berlin
Telefon: 03338-705068
udbarnim@imails.de

Bezirksbeauftragte

Region Ost
Regionalbüro Berlin

Jürgen Hirsch
Mellenseestraße 49
10319 Berlin
Telefon: 030-5122719
Juergen.hirsch@bahn.de

Ronald Xanke
Nedderfeld 164
19053 Schwerin
Telefon: 0385-2000486

Außenbüro Leipzig

Dieter Fischer
Heinrich-Greif-Straße 39
01217 Dresden
Telefon: 0351-4729168
CDFischer@gmx.de

Hellfried Richter
Kohlbergstraße 34
01796 Pirna
Telefon: 03501-441372
HM.Richter@t-online.de

Günter Baum
Berliner Straße 232
06116 Halle /Saale)
Telefon: 0345-5603545

Wolfgang Bahnert
Berkaer Weg 3
04207 Leipzig
Telefon: 0341-4210104
bahnert@primacom.et

Otto Hanusch
Wachsenburgweg 101
99094 Erfurt
Telefon: 0361-2254905

Wolfgang Fischer
Am Gebräun 5
99817 Eisenach
Telefon: 03691-612121
wolfgang.fischer33@freenet.
de

Region Süd
Regionalbüro Nürnberg

Norbert Heidrich
Bahnhofplatz 2
96114 Hirschaid
Telefon: 09543-7562

Außenbüro Karlsruhe

Udo Zepf
Wentzinger Straße 1
79106 Freiburg/Brsg.
Telefon: 0761-7662471

Außenbüro Stuttgart

Lothar Wissler
Ötlinger Straße 43
73274 Notzingen
Telefon: 07021-49653
Wissler.Lothar@t-online.de

Region West
Regionalbüro Duisburg

Helmut Schmidt
Friedenstraße 24
34497 Korbach
Telefon: 05631-66295

Karl Wecker
Bayernweg 21
33102 Paderborn
Telefon: 05251-407964
Uwe Pütz

Muhrgasse 11
51381 Leverkusen
Telefon: 02171-733322
Uwe.Puetz@bahn.de

Martin Bläß
Grazer Weg 36
60599 Frankfurt (Main)
Telefon: 069-655702
Martin.blaess@bahn.de

Region Nord
Regionalbüro Hannover

Bernhard Waterholter
Fuldaer Wende 5
30419 Hannover
Telefon: 0511-751405
Bernd.Waterholter@arcor.de

Gert-Eberhardt Thalau
Erster Querweg 3
23570 Lübeck
Telefon: 04502-302414
efs-badschwartau@t-online.
de

Redaktion „Bahn & Modell“

Hans-Joachim Kirsche
Rosenfelder Ring 90
10315 Berlin
Telefon: 030-5252445
hans.kirsche@arcor.de

Immo Hoppe
Baumschulenstraße 55
12437 Berlin
Telefon: 030-5340408
molahop@aol.com

Helga Kuhne
Heiligenbornstraße 19
01219 Dresden
Telefon: 0351-2527896
Nela.Kuhne@web.de

Wir bauen Lichtvorsignale selbst

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Ein Hauptsignal wird in der Regel durch ein Vorsignal, das im Bremswegabstand zum Hauptsignal steht, angekündigt. Das gilt natürlich sowohl für Formsignale als auch für Lichtsignale. In einigen Fällen werden Formhauptsignale auch durch Lichtvorsignale angekündigt.

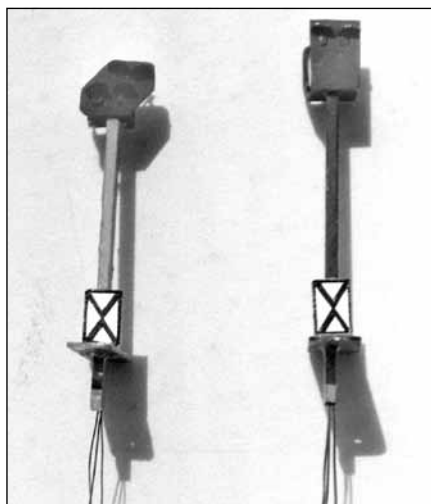
Wie bei den Lichthauptsignalen, gibt es oder gab es Unterschiede zwischen der DB und der DR. Kamen bei der DR in jüngster Zeit rechteckige Signalschirme für Vorsignale zum Einsatz, auf denen jeweils eine grüne und eine gelbe Lampe angeordnet waren, waren bei der DB die Form der Vorkriegsbauart mit je zwei grünen und zwei gelben Lampen vorherrschend (1c). Doch in jüngster Zeit kommen auch rechteckige Vorsignalschirme zum Einsatz (1b). Die Bestückung mit Lampen ist wie bei Abb. 1c.

Die DB-Vorsignale gestatten ein dreibeifriges Signalbild (Hp 0, Hp1 oder Hp 2 erwarten), während das DR- Vorsignal vier Signalbegriffe (HI 1, HI 4, HI 7 und HI 10) anzeigen kann (SB DR § 5).

Die Herstellung der Vorsignale erfolgt in gleicher Weise wie die der Lichthauptsignale (siehe Bahn & Modell Nr. 17, S. 39 ff.).

Da der Platz für die LED recht knapp bemessen ist, sollte beim Modell nach Fig. 1c darauf geachtet werden, dass die LED etwas schräg eingeklebt werden. Günstig erweist sich, diese zur Probe kurz in die Bohrungen zu drücken.

Soll das Vorsignal drei Begriffe anzeigen, müssen die Anoden der LED einzeln geschaltet werden. Für die Anordnung des Vorsignals an einem Hauptsignal ist die Bühne (Teil 3) auf 5 mm zu kürzen, und der Ausschnitt für den Mast entfällt. Die Bühne wird direkt an den Mast des Hauptsignals gelötet; das Bühnengelän-

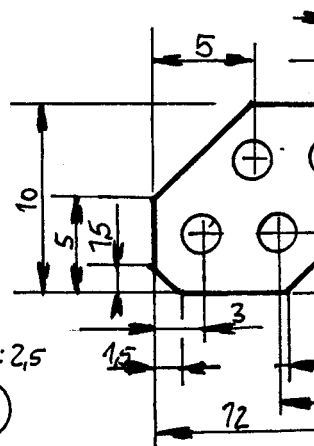
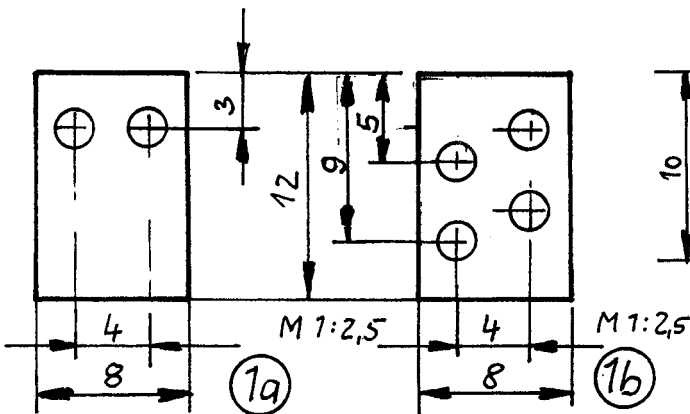
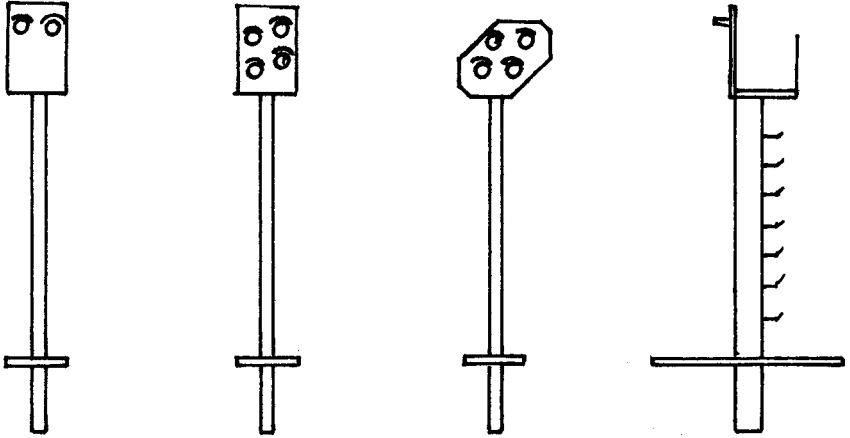


der entfällt ebenfalls. Zuvor sollte der Signalmast jedoch eine Öffnung erhalten, durch welche die Leitungen für die LED geführt werden. Auch beim Vorsignal werden LED und alle Anschlüsse von hinten schwarz überstrichen.

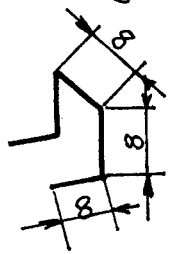
Die Vorsignaltafel entnehmen wir einem Bastelbeutel (Auhagen) oder zeichnen diese mit einem 0,5 mm Feinliner auf Fotokarton (mind. 180 g/qm). Mit Hilfe von Kontaktkleber wird sie dann an den Signalmast geklebt.

Noch etwas zur Schaltung: Die Kathoden (kurze Leitung) werden zusammen geschaltet und erhalten die Wechselspannung über einen 470 Ohm Kohleschichtwiderstand. In die Zuleitungen zu den Anoden (längere Leitung) werden Universal-Silizium Dioden geschaltet (1 N 4148). Das Vorsignal arbeitet dadurch mit nur einer Halbwelle, und die LED werden geschont.

Für ein Vorsignal betragen die Materialkosten etwa 1,20 bis 1,50 €.

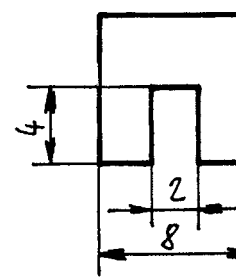
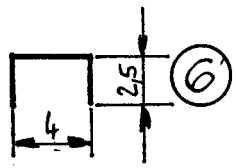


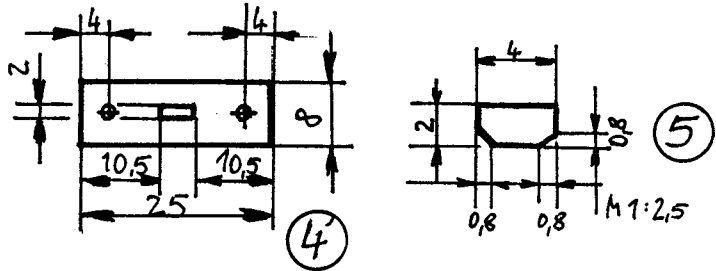
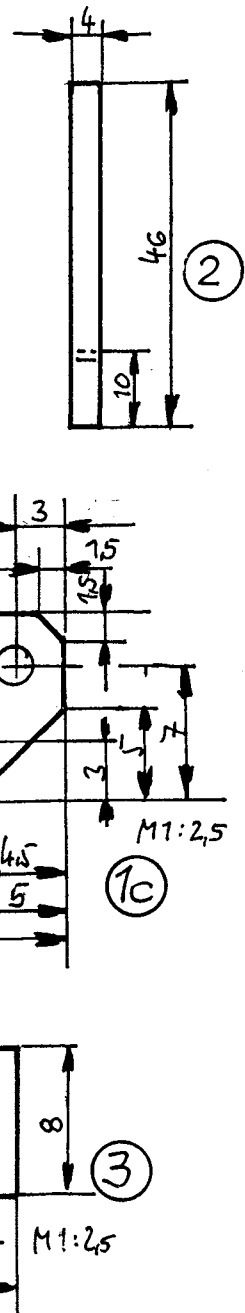
Alle Bohrungen zum $\varnothing$ für LED



Darstellung unmaßstäblich

⑦





Pos.	Stck	Benennung	Material	Rohmaße
1 a	1	Signalschirm DR § 13	Ms	8 x 12 x 0,8
1 b		Signalschirm DB neu	Ms	8 x 12 x 0,8
1 c		Signalschirm DB + DR alt	Ms	10 x 12 x 0,8
2	1	Signalmast	Ms-Rohr	2 x 4 x 46
3	1	Bühne	Ms	8 x 8 x 0,8
4	1	Mastfuß	Ms	8 x 25 x 0,8
5	2 (4)	Schute	Ms	2 x 4 x 0,25
6	4	Tritteisen	Ms-Draht	Abwicklsg 9 x 0,5 Dm
7	1	Bühnengeländer	Ms-Draht	Abwicklsg 40 x 0,8 Dm

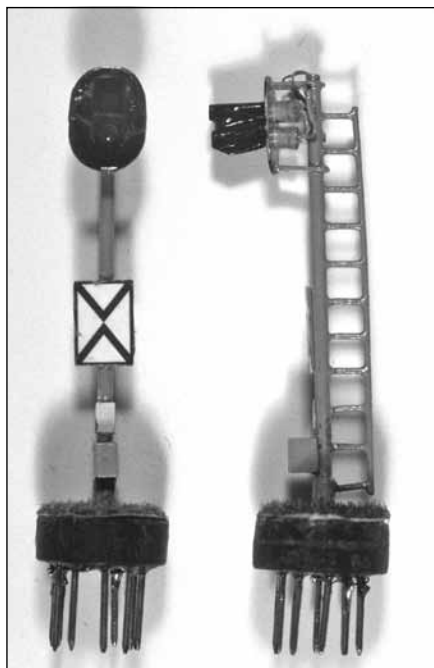
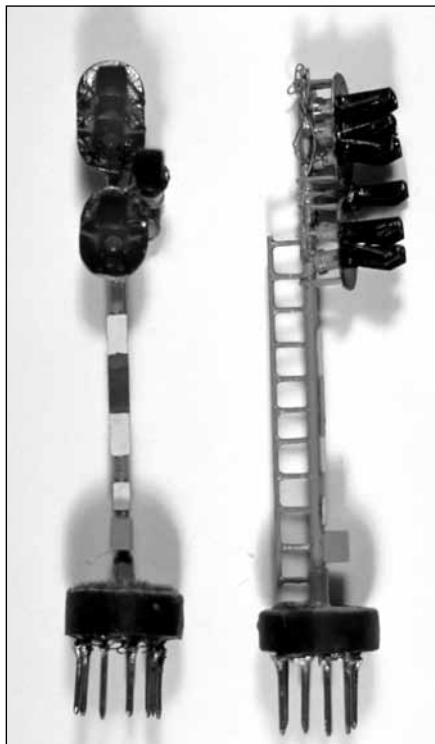
Lichtsignale in EZMG-Technik selbst gebaut

Lothar Berndt, Chemnitz

Die Lichtsignale der EZMG-Technik waren hauptsächlich auf eingleisigen Nebenstrecken der Deutschen Reichsbahn (DR) im Einsatz. Sie unterschieden sich von den üblichen Lichtsignalen aus der DDR-Produktion durch einen Stahlrohrmast, ovale Sichtbleche, längere Schuten und größere Optiken mit einer größeren Lichtaustrittsöffnung. Die Signalbegriffe entsprachen dem Signalbuch DV 301 der DR. Signalbegriffe mit einem grünen oder gelben Lichtstreifen waren aber nicht möglich.

Beim Bau der Modell-Signale beginnen wir mit dem Signalmast. Der Mast wird aus Messingrohr von 2 mm Durchmes-

ser lt. Zeichnung angefertigt. Das untere Ende wird in ein Messingrohr von 3 mm Durchmesser (evtl. leere Kugelschreibermine) gelötet. Trafokasten, Signalkennzeichnungsschild und Mastschild bzw. Vorsignaltafel werden an den Mast gelötet. Die Sichtbleche werden nach Zeichnung hergestellt. Die Bohrungen für die Lichtaustrittsöffnungen werden von hinten entgratet bzw. leicht angesenkt. Die Schuten werden aus dünnem Messing- oder Weißblech ausgeschnitten, mit Hilfe einer Schablone gebogen und an die Sichtbleche gelötet. Die Versteifungen werden aus dünnem Messingdraht von 0,5 mm Durchmesser auf Länge geschnitten und an die Schuten und Sichtbleche gelötet. Die Halter werden lt. Zeichnung hergestellt und auf der Rück-



Materialliste						
Position	Anzahl für			Benennung	Material	Abmessung mm
	Ein-fahrt-signal	Aus-fahrt-signal	Vor-sig-nal			
1	1	1		Signalmast	Ms-Rohr	ø3x86, ø3x12
2			1	Signalmast	Ms-Rohr	ø2x67, ø3x12
3	1	1	1	Trafokasten	Ms	3,5x4,5x3
4	1	1	1	Signalkennzeichnung	Ms	2,5x4x0,5
5	1	1		Signaltafel	Ms	3x21x0,5
6			1	Vorsignaltafel	Ms	7,5x11x0,5
7	1	1		großer Signalschirm	Ms	10x17x0,8
8	1	1	1	kleiner Signalschirm	Ms	10x13,5x0,8
9	4	4	2	Halter für 7 und 8	Ms	7x3x0,8
10	5	6	2	Schute	Ms	7,5x9x0,5
11	10	12	4	Versteifung	Ms-Draht	ø0,5x6
12		1		Signalschirm f. Ra 12	Ms	ø5x0,8
13		1		Halter für 12	Ms	10x3x0,8
14	1	1	1	Leiter	Ms-Draht	ø0,6 – ø0,8
15	1	1	1	Sockel	Plastik	ø18x6
16	9	9	9	Kontaktstift	Ms-Draht	ø1x20

seite angelötet. Die kompletten Sichtbleche werden an den Mast gelötet.

Als nächstes wird die Steigleiter lt. Zeichnung aus Messingdraht von 0,8 mm angefertigt und an den Mast gelötet.

Beim Löten von nahe nebeneinander liegenden Lötstellen empfiehlt es sich, fertige Lötstellen mit nasser Watte zu kühlen. Bei der Herstellung einer größeren Stückzahl ist es sinnvoll, sich

Hilfsmittel zu schaffen. Zum Entfernen von Flussmittelrückständen werden die Signale in eine Seifenlösung gelegt und anschließend unter fließendem Wasser abgespült. Wo es erforderlich ist, wurde überflüssiges Lötzinn entfernt.

Zum Aufstellen der Signale auf der Anlage wurden Röhrensockel (aus Elektronikfachgeschäften) verwendet. Dadurch lassen sich die Signale sehr schnell aus-

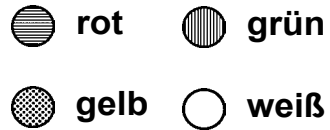
tauschen. Es sind jedoch auch andere Aufstellungsarten möglich. Der Sockel wurde aus Plastik hergestellt. Die Bohrungen für die Kontaktstifte werden mit Hilfe einer Bohrschablone gebohrt und der Mast und die Kontaktstifte mit Zweikomponentenkleber in den Sockel geklebt. Für die Beleuchtung eignen sich 3-mm-LED. Die LED passen noch zwischen Sichtblech und Signalmast. Möglich sind auch farbige Kleinstglühlampen. Den Minuspol der LED wurde an den Mast gelötet. Dabei ist zu beachten, dass der Pluspol nicht am Mast anliegt. Die Stromzuführung zum Pluspol erfolgt über dünnen Spulendraht, der durch den Mast gezogen und an den entsprechenden Kontaktstift gelötet wurde. Als Stromversorgung dient Gleichstrom. Für jede LED befindet sich ein Vorwiderstand

im Röhrensockel. Für den Farbanstrich wurden folgende Farben verwendet :

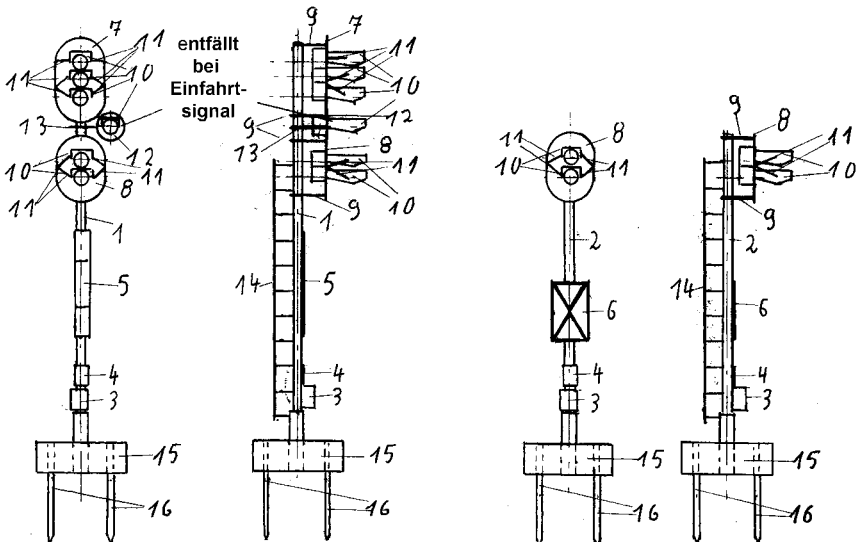
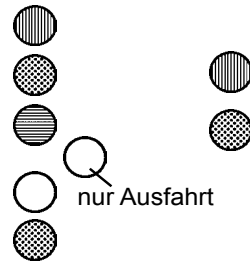
- grau: Mast, Trafokasten, Steigleiter, Rückseite der Sichtbleche und Befestigungen
- schwarz: Vorderseite der Sichtbleche, Schuten mit Versteifungen
- weiß: Signalkennzeichnungsschild
- rot-weiß-rot: Mastschild für Hauptsignal
- weiß-schwarz: Vorsignaltafel

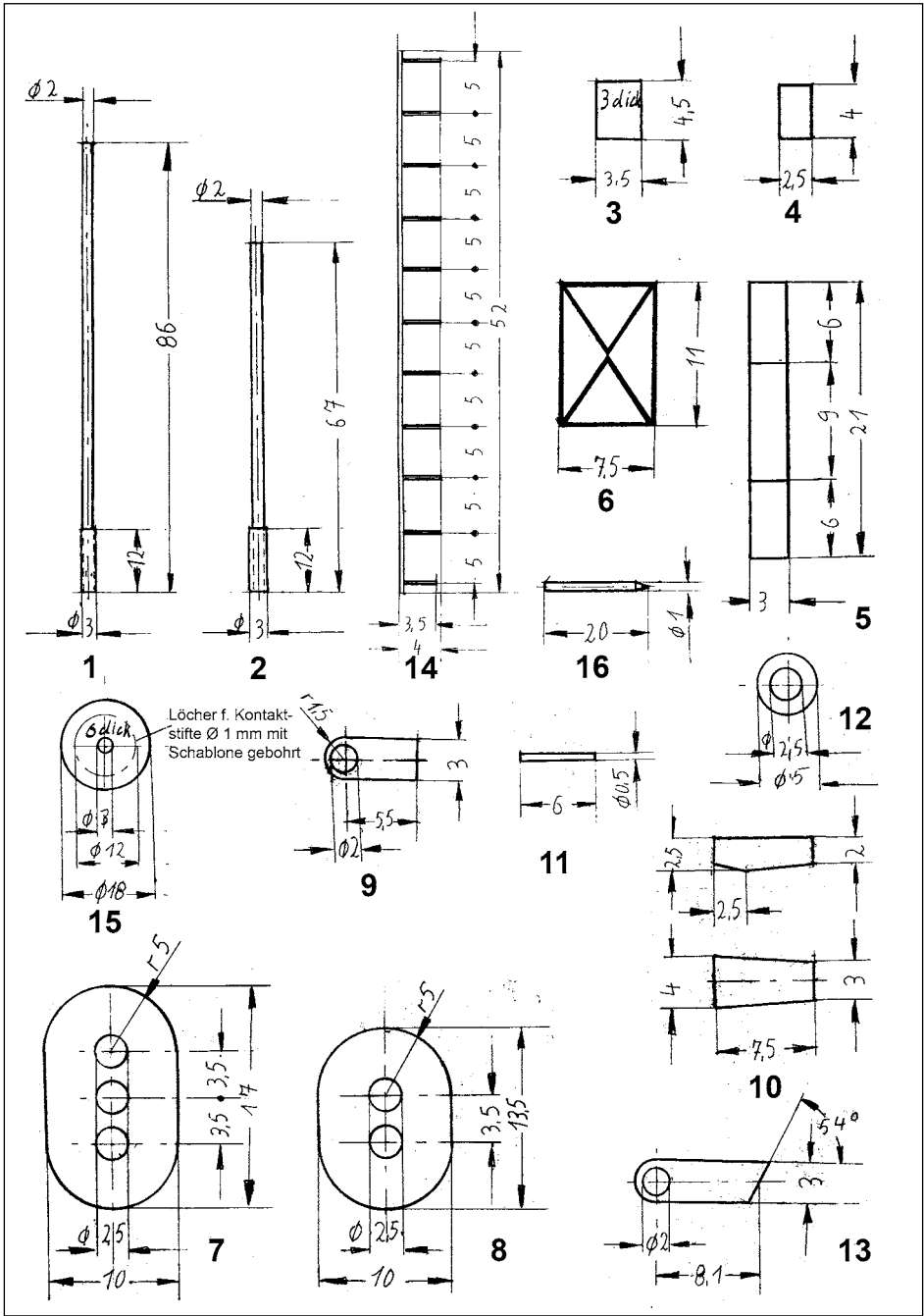
Wurde bei einem Vorbild-Signal ein Licht benötigt, wurde die Schute entfernt und die Lichtaustrittsöffnung verschlossen. Beim Bau der Modell-Signale wird in diesem Fall die Lichtaustrittsöffnung nicht gebohrt und die Schute weggelassen.

Bestückung mit LED



Hauptsignal Vorsignal





150 Jahre „Werrabahn“ - eine Hauptbahn im Wandel der Zeit (2. Teil)

Otto Mayer, Ortsstelle Eisenach, BSW-Gruppe Historisches Bahnerbe

In diesem Beitrag soll die Bedeutung der „Werrabahn“ und „Hinterlandbahn“ für die wirtschaftliche Entwicklung in Südwestthüringen nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur politischen Wende in der DDR betrachtet werden, da der Abschnitt Eisfeld—Coburg durch die Grenzziehung durchtrennt wurde und danach in die Bedeutungslosigkeit fiel. Gehörte früher die 130,11 km lange „Werrabahn“ zur Reichsbahndirektion Erfurt, verblieben ihr nach 1945 nur noch 6,4 Kilometer zwischen Eisfeld und Görsdorf. 35,33 km der Strecke von Görsdorf bis Lichtenfels in der amerikanischen Zone wurden der späteren Bundesbahndirektion Nürnberg zugeschlagen. Noch ahnten die Eisenbahner beiderseits der Grenze nicht, als sie im Mai 1945 mit Elan an die Wiederherstellung der beschädigten Bahnanlagen gingen, dass der Streckenabschnitt Eisfeld—Coburg praktisch dem Untergang geweiht war, denn noch 1939 verkehrten u. a. ein Schnellzug, D 298/297 Bayreuth—Lichtenfels—Eisenach, zwei Eilzüge und sieben Personenzüge in jeder Richtung auf diesem Abschnitt der „Werrabahn“. Die Strecke, die bei Lichtenfels von der Hauptbahn Nürnberg—Hof abzweigte, hinter Coburg die langen Berge überschritt und von Eisfeld bis Bad Salzungen immer im Werratal entlang führte, sicherte kurze Verbindungen zwischen dem Norden Bayerns und dem Südwesten Thüringens, kurze Verbindungen nach Eisenach, in den Thüringer Wald, von Grimmenthal über Erfurt nach Mitteldeutschland sowie über Bad Salzungen—Gerstungen nach Bebra: Sie hatte dadurch den Charakter einer Nebenfernstrecke.

Zuerst wurde zwischen Coburg und Eisfeld auf östlicher Seite das Gleis zu-



▲ Ein Wunsch der Weststadtbewohner von Eisenach zur Einrichtung einer Haltestelle an der „Werrabahn“ (in Höhe des Westbahnhofs an der „Werratalbahn“) ging nie in Erfüllung. Das Bild stammt aus den 1930er Jahren. Quelle: Sammlung Mayer

rückgebaut. Der Rückbau begann nach Stilllegung des Abschnitts Görsdorf—Coburg am 09. August 1976. Seit 1949 anhaltende Proteste änderten daran nichts. Heute erinnert nur noch ein Gedenkstein „Unvergessene Werrabahn 01.11.1858 – 09.08.1976“ an dieser Stelle an diese einmal wichtige Verbindung.

Die „Werrabahn“ und „Hinterlandbahn“ wurden allerdings für die Bevölkerung, Industrie und Landwirtschaft in Südwestthüringen sowie für die Kaligruben im Werrarevier lebenswichtig. Teile der „Werrabahn“, wie der Abschnitt Eisenach—Förtha, bekamen im Verlauf des

„Kalten Krieges“ sogar weltpolitische Bedeutung, aber auch einen völlig anderen verkehrspolitischen Charakter, und die Kapazitäten mussten rund um die Uhr bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden.

Zunächst wurde nach 1945 aber weiter zerstört, denn als Reparationsleistungen wurden fast alle zweiten Gleise der zweigleisigen Strecken, einige Privat- und Nebenbahnen, viele Bahnhofsgleise und alle Fahrleitungsanlagen der elektrifizierten Streckenabschnitte im Rbd-Bezirk Erfurt zurückgebaut und in die Sowjetunion transportiert. Diese Maßnahmen wirkten sich negativ auf die Leistungsfähigkeit der „Werrabahn“, insbesondere zwischen Eisenach und Bad Salzungen, aus. Die Situation verschärfte sich, als der durchgehende Güterzugverkehr zwischen Bad Salzungen und Gerstungen über Vacha—Heringen (Werra) eingestellt wurde.

Das Sonneberger Land wurde seiner Verbindung nach Coburg beraubt: Am 01. Oktober 1951 fuhr der letzte Zug von Sonneberg nach Neustadt bei Coburg. Kurze Zeit später wurde das 2,34 km lange Streckengleis zwischen Sonneberg (Thür) Hbf und der „Staatsgrenze“ abgebaut. Sonneberg hatte damit nur noch über die Nebenbahnen Sonneberg—Eisfeld und Sonneberg—Probstzella Verbindung zum Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR), was die Bedeutung der „Werrabahn“ und „Hinterlandbahn“ weiter erhöhte.

Am 16. September 1945 wurde eine außerordentliche Landeskonferenz der Thüringer Eisenbahner abgehalten. Sie gab die Losung heraus: „Eisenbahner! Schafft Brot durch Kalitransporte!“. In-



▲ Personenzug mit der Dampflokomotive 41 231 vom Bw Güsten am Block Höpfen.

Foto: Lohr

nerhalb von zehn Tagen konnten die Eisenbahner in der Wartburgregion 12 000 Waggons Kali in andere Landesteile befördern. Aber auch die Versorgung der Industrie und Landwirtschaft mit wichtigen Versorgungsgütern erforderte die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Eisenbahn. Unter großen Anstrengungen wurden die zerstörten Bahnhöfe und Strecken befahrbar gemacht, allerdings in der Regel mit Behelfszuständen, wie z.B. in Bad Salzungen, Meiningen, Eisfeld und Sonneberg.

Ab 10. Mai 1945 konnte wieder die Strecke Coburg—Sonneberg—Lauscha befahren und die Region mit Kohlen aus dem Stockheimer Bergwerk versorgt werden. Mit der Besetzung Thüringens durch die Rote Armee am 03. Juli 1945 änderte sich die Situation, und alle Strecken nach Bayern wurden unterbrochen.

Bereits am 20. August 1945 verkehrte das D-Zugpaar D 7 und D 8 zwischen Bad Salzungen und Berlin. Auch der Interzonenreise- und -güterverkehr kamen langsam in Gang.

Für das RAW Meiningen war die „Werrabahn“ die „Probierstrecke“, auf der meistens die Prüf- und Abnahmefahrten durchgeführt wurden.

Am 01. Juni 1955 wurde das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) als selbstständige Dienststelle in Eisenach eingerichtet, mit Außenstellen für die Reisezugwagenreinigung und für die Reisezugwagen- und Güterwagenreparatur, u. a. auf der „Werrabahn“ in Bad Salzungen, Meiningen, Grimmenthal, Eisfeld und Wernshausen. Eine Wagenmeisterei wurde in Meiningen aufgebaut.

1955 wurden die Reichsbahnämter (Rba) neu strukturiert. In diesem Zusammenhang wurde am 01. April 1955 das für die „Werrabahn“ zuständige Rba Eisenach aufgelöst und in Meiningen ein Rba und eine Dispatcherleitung neu installiert. Die Grenze zwischen Rba Erfurt und Rba Meiningen lag zwischen den Bahnhöfen Marksuhl und Oberrohn. In Eisenach und Bad Salzungen wurden BahnhofsdDispatcherleitungen eingerichtet. Mit dem Aufbau des Dispatcher-Systems wurde am 12. Juni 1954 begonnen. Die erste Dispatcherleitung wurde im Rba Erfurt in Betrieb genommen.

Die vielen Zweigbahnen stärkten das Reisenden- und Güteraufkommen der Werrabahn. Dies waren nach dem Krieg u. a.:

- Wernshausen—Schmalkalden (01.04.1874)
- Meiningen—Rentwertshausen (15.12.1874)
- Salzungen—Dorndorf—Vacha (01.06.1879/10.08.1879 Schmalspurbahn, 1906 Umbau auf Normalspur)



▲ Dampflokomotive 41 1200-9 vom Bw Meiningen mit Personenzug im Bahnhof Meiningen am 19. September 1976. Foto: Lohr

- Dorndorf—Kaltennordheim (01.06.1879 Schmalspurbahn, 1934 Umbau auf Normalspur)
- Grimmenthal—Suhl—Plaue (20.12.1882/01.08.1884)
- Themar—Schleusingen (28.10.1888)
- Immelborn—Bad Liebenstein (01.12.1889, 1973 stillgelegt!)
- Eisfeld—Schönbrunn (01.05.1890 Schmalspurbahn, 1974 stillgelegt!)
- Wernshausen—Trusetal (25.07.1899 Schmalspurbahn, 1966 stillgelegt!)
- Eisfeld—Effelder—Sonneberg (15.10.1909/01.04.1910, „Hinterlandbahn“).

Die größten Anschlussbahnen befanden sich in den Kaliwerken. Besondere Bedeutung hatte hierbei der Anschlussbahnkomplex der Kaliwerke zwischen Bad Salzungen, Merkers und Dorndorf, mit der teilweise parallel zur Strecke Bad Salzungen—Vacha verlaufenden Kalibahn vom Bahnhof Bad Salzungen nach Merkers. Über ausgedehnte Anschlussbahnen verfügten das Bandstahlkombi-

km	Rtd	Erfturt	Zug Nr	Klasse	9158	3642	X3640	3644	Xa 3650	3658	3666	X 3654	3660	9170	9184	
					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
0,0		Sonnberg (Thür) Hst	X	190 ... m	...	...	...	1,06	1,13	...	1,13	1,14	1,28	...	...	a n 7,06
0,9		Sonnberg West	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
1,0		Mengersgereuth-Hämmern	...	...	0,24	5,28	5,40	1,24	1,11	...	1,28	1,29	1,34	...	...	verkehrt
1,1		Mengersgereuth-Hämmern	...	...	0,23	5,28	5,40	1,24	1,11	...	1,28	1,29	1,34	...	...	...
1,2		Erftfelder (Thür) ...	X	1450 m	0,23	5,43	5,77	1,28	1,18	...	1,31	1,31	1,38	...	...	...
1,7		Seitendorf	...	...	0,44	5,46	5,72	1,38	...	...	...	...	...	...	...	...
1,7		Rauenstein (Thür) X	(447 m)	an	0,55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,0		Grümpen	...	...	...	X 5,58	6,04	7,37	11,57	...	15,17	17,21	19,03	20,30	...	...
9,1		Choiokau	...	...	...	5,62	6,08	7,41	12,01	...	15,21	17,25	19,09	20,36	...	...
9,1		Choiokau	...	...	...	5,62	6,08	7,41	12,01	...	15,21	17,25	19,09	20,36	...	...
9,1		Bachfeld	...	...	...	6,14	6,18	7,59	12,13	...	15,32	17,41	19,24	20,41	...	...
9,1		Katberg	...	...	...	6,24	6,28	7,69	12,13	...	15,43	17,51	19,34	20,51	...	...
32,0		Bisfeld X	190, 190 g	(437 m) an	...	6,32	6,36	7,81	12,31	...	15,53	17,61	19,44	21,13	...	...

Quelle: Sammlung Mayer

VEB Kraftverkehr bedient, so auch Bad Salzungen und Immelborn, die ein überdurchschnittlich hohes Aufkommen hatten. Anlässlich der Jubiläumsfahrt „125 Jahre Werrabahn“ im Jahre 1983 von Eisenach nach Meiningen, im Zug befand sich der damalige Präsident der Rbd Erfurt, Herbert Marktscheffel, fiel auf Anregung des Bürgermeisters von Immelborn im Zug die Entscheidung, in Immelborn eine Stückgutabfertigung zu bauen. 1985 konnte diese Stückgutabfertigung in Betrieb gehen und viele LKW-Fahrten über den Rennsteig entfielen.

Im Güterverkehr setzte sich ab 1968 der Großcontainerverkehr durch. In Eisenach wurde am 23. November 1970 der erste Behälter vom VEB Automobilwerk Eisenach zum Versand gebracht. Für den Containerumschlag war hier bis 1992 ein ortsfester Portalkran, Baujahr 1938, eingesetzt, während auf den Bahnhöfen Sonneberg Ost, Themar und Wernshausen moderne Großcontainerumschlagplätze (GCUP) errichtet wurden. Der in Sonneberg Ost, der zweitgrößte im Rbd-Bezirk Erfurt, wurde bereits am 20. Oktober 1970 eingeweiht. Der Zug wurde über Rauenstein (Thür)—Eisfeld nach Eisenach abgefahren. Diese Containerzugverbindung wurde später ausgebaut



▲ Der erste Zug auf der neu erbauten Strecke zwischen Förtha und Gerstungen verkehrte am 13. April 1962.

Foto: Zentrale Bildstelle Deutsche Reichsbahn

und als Nachtverbindung mit Behandlung in Eisenach jahrelang angeboten. Damit war ganz Südwestthüringen an den Containerverkehr angeschlossen. 1977 wurde der GCUP Themar in Betrieb genommen. Die „Werrabahn“ war für diese moderne Technologie erschlossen und für den Rbd-Bezirk Erfurt das Aufkommensgebiet mit den größten Potenzialen.

Die Fahrpläne für die Kursbuchstrecken 165, 190 und 630 belegen, dass der Reiseverkehr nur auf die Erfordernisse des Berufsverkehrs ausgerichtet war und ansonsten die Fahrplangestaltung die Fahrplanfenster für den umfangreichen Güterverkehr gewährleisten musste. Trotzdem verkehrten auch auf der „Werrabahn“ Eil- und D-Züge, u. a. lange Jahre ein Eilzug von Steinbach—Bad Liebenstein nach Zwickau (Sachs) Hbf, später nur bis Gera, der immer stark frequentiert war. Auch für den Umleitungsverkehr war die

„Werrabahn“ von Bedeutung. So wurden u. a. im Jahr 1962 die D 5 und D 6 (Warschau—Paris—Warschau) über Gerstungen—Vacha—Bad Salzungen—Meiningen—Oberhof—Erfurt umgeleitet. Die Betriebsführung auf der „Werrabahn“ war schon vor dem zweiten Weltkrieg kompliziert. Beklagt wurden damals der nicht ausgeführte durchgängige zweigleisige Ausbau und die zu kurzen Überholungsgleise. Nach dem Zweiten Weltkrieg war die im Verantwortungsbereich der Rbd Erfurt verbliebene Reststrecke von 108,3 km eingleisig, marode und teilweise unbefahrbar. Eine enorme Aufbauarbeit setzte ein, bald wurde auch an kapazitätssteigernde Maßnahmen gedacht.

In Förtha wurden bereits in den Jahren 1950/51 die Sicherungs- und Fernmeldeanlagen nach den zum Bahnhof erweiterten Gleisanlagen angepasst. Das Fahrdienstleiterstellwerk erhielt seinen

Platz in einem zu diesem Zwecke erstellten Vorbau im Empfangsgebäude. Für das Wärterstellwerk wurde am Südkopf ein neues Stellwerksgebäude errichtet. Hier wurde 1962 auch die „Trasse“ Förtha—Gerstungen angebunden.

Zur Erhöhung der Durchlassfähigkeit des Streckenabschnitts Eisenach—Förtha war es wegen der 7 km langen Bergfahrt von Eisenach nach Förtha und der von Förtha nach Eisenach zurückkehrenden Schiebelokomotiven erforderlich geworden, die eingleisige Strecke durch eine Blockstelle zu teilen. Die Blockstelle ging am 18. Dezember 1952 in Betrieb. Auch auf dem Bahnhof Marksuhl wurde das Gleisnetz erweitert. An beiden Bahnhofsköpfen wurden neue Stellwerksgebäude errichtet. Die neuen Anlagen wurden am 06. Oktober 1954 in Betrieb genommen. Der Bahnhof verfügte nunmehr über drei zuglange Hauptgleise und ermöglichte Zugkreuzungen.

Der Bahnhof Oberrohn wurde als Kreuzungsbahnhof ausgebaut und die Anschlussbahn für das Kalkwerk erweitert. In Bad Salzungen wurden für die Anschlussbahn des Kaliwerkes „Werra“ neue zuglange Übergabegleise errichtet. In Immelborn wurde die Anschlussbahn des Kieswerkes 1973 unter Nutzung des ehemaligen Streckengleises nach Bad Liebenstein erweitert und eine große Militärverladeanlage gebaut. Mitte der 1960er Jahre wurde begonnen, die teilweise veraltete Signal- und Sicherungstechnik zu erneuern. Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt.

Der „Kalte Krieg“ führte im Einzugsbereich der „Werrabahn“ zu zwei bedeutenden Bahnbauprojekten, die mit erheblichen Kraftanstrengungen verbunden waren und zu einem sprunghaften Anstieg des Güterverkehrs zwischen Bad Salzungen und Eisenach führten, die wiederum weitere kapazitätssteigernde

Maßnahmen zur Folge hatten.

Nach nur 90 Tagen Bauzeit wurde am 30. November 1952 die 5,89 km lange Strecke Vacha—Unterbreizbach in Betrieb genommen. Es war der erste Streckenneubau in der DDR im Zuge der „Störfreimachung“. Das Ziel bestand darin, nicht mehr den Streckenabschnitt Vacha—(DDR-Grenze/Rbd Grenze)—Philippsthal Süd—(DDR-Grenze/Rbd Grenze)—Unterbreizbach befahren zu müssen, der unterbrochen war und dadurch das Kaliwerk Sachsen-Weimar vom Eisenbahnnetz abgeschnitten hatte. Die Topografie erforderte allerdings ihren Tribut bei der späteren Betriebsführung, da die Höchstlast der Züge auf Grund der Steigungsverhältnisse äußerst gering war. Der Reiseverkehr wurde bereits 1957 wieder eingestellt. In Vacha und Unterbreizbach erhöhte sich der Rangieraufwand erheblich.

Zum zweiten Streckenneubau kam es infolge der Grenzsicherungsmaßnahmen der DDR am 13. August 1961, da befürchtet wurde, dass auch die Hauptstrecke Eisenach—Gerstungen, die im Bereich der Bahnhöfe Herleshausen und Wommen durch Hessen führte, gesperrt werden könnte. Der Minister für Verkehrswesen der DDR, Erwin Kramer, erteilte deshalb am 18. September 1961 den Befehl, zwischen Förtha und Gerstungen eine neue eingleisige Eisenbahnstrecke ausschließlich auf dem Territorium der DDR zu bauen. Die Bauarbeiten begannen am 20. September 1961. Zum Einsatz kamen in der Spitzenzeit nahezu 6000 Bauschaffende, die in einer unvorstellbaren „Materialschlacht“ und unter widrigen Witterungsbedingungen die Trasse durch die unberührte Natur schlugen. Am 13. April 1962, 208 Tage nach dem Befehl des Ministers, befuhr der erste Personenzug mit 700 Erbauern der Trasse die Strecke. Bestandteil dieses Befehls war auch die Herstellung

der Zweigleisigkeit zwischen Eisenach und Förtha (realisiert am 01. April 1962), die Errichtung einer eingleisigen Zweigbahn von der Abzweigstelle Elte nach Marksuhl (realisiert am 19. April 1962) und der Bau einer 9,8 km langen Straße von Förtha nach Gerstungen, fast parallel zur Eisenbahnstrecke, aber außer Sichtweite zur Staatsgrenze.

Die Verbindungsstrecke Elte—Marksuhl diente dem Transport des Rohkalis in Spezialwagen aus der Schachanlage „Alexanderhall“ bei Berka (Werra)/Dippach zur Weiterverarbeitung im Kaliwerk Dorndorf (Rhön). 1967 wurde diese Grube geschlossen; der Pendelverkehr eingestellt. 1968 wurde die Verbindungskurve stillgelegt. 1983 wurden die Verbindungskurve und das Streckengleis zurückgebaut.

Nach Fertigstellung des Grenzbahnhofs Gerstungen (GÜST) diente die Strecke dem internationalen Reise- und Güterverkehr, dem so genannten Interzonenverkehr, und dem Binnenverkehr nach Gerstungen. Ab 1963 fuhren alle Schnellzüge und ab 1970 alle Güterzüge über Förtha nach Gerstungen. Der D 1, Berlin—Frankfurt (Main)—Basel, war der erste in der GÜST einfahrende Schnellzug nach dem Fahrplanwechsel im September 1963. Der Streckenabschnitt Eisenach—Förtha wurde damit zum höchstbelasteten Abschnitt der „Werrabahn“ bis zur Wiederinbetriebnahme der „Werratalbahn“ Eisenach—Wartha/Werra—Herleshausen/Werra—Gerstungen nach 1990.

Zur Entlastung des Bahnhofs Bad Salzungen und Beschleunigung des Güterverkehrs von und in Richtung Dorndorf—Vacha—Unterbreizbach vom Bahnhof Oberrohn aus wurde noch eine eingleisige Strecke gebaut, die über eine Ver-

bindungskurve zum Bahnhof Leimbach—Kaiseroda in die Strecke Bad Salzungen—Vacha einmündete. Auch diese Strecke wurde inzwischen stillgelegt.

Im Sommerfahrplanabschnitt 1974 sah der Fahrplan auf dem Gleis Eisenach—Förtha 74 Züge und für das Gleis Förtha—Eisenach 94 Zugfahrten vor. Die Belegungszeit betrug 77,77 %. Die tatsächliche Belegung war jedoch noch höher. Im Jahr 1989 betrug die tatsächliche Streckenbelegung zwischen Eisenach und Förtha 91 Züge und zwischen Förtha und Eisenach 137 Züge.

Diese enorme Belastung führte dazu, dass die Unterhaltung der „Werrabahn“ und Trasse stark vernachlässigt und im Jahr 1990 ein äußerst maroder Zustand des Oberbaus festgestellt wurde. Diese Situation führte zu einigen schweren Zugunglücken, auch auf dem für die Durchfahrten in Richtung Förtha umgebauten Westkopf des Bahnhofs Eisenach (sehr gewagte Trassierung). Am 23. Juni 1976 um 17.25 Uhr entgleiste bei der Durchfahrt im Stellwerksbezirk Ew der D 354 Berlin—Frankfurt (Main) in der Weiche 325 mit fünf Wagen. Eine im Nachbargleis stehende Rangierabteilung (es war der nach Berlin fahrende Gex 2650 mit besetzten Postwagen) wurde gerammt, so dass in der Folge die Rangierlok V 60 und zwei Postwagen vom Bahndamm auf die Straße, die Rennbahn, stürzten. Weitere schwere Unfälle durch Oberbaumängel gab es in Förtha und im weiteren Verlauf der „Werrabahn“, die oft eine tagelange Sperrung der Strecke zur Folge hatten. Der letzte Zugunfall wegen starker Alkalischäden trat am 31. März 1990 um 6.26 Uhr im Gleis 2 des Bahnhofs Förtha ein, als eine Lok der Baureihe 132 und fünf Güterwagen entgleisten.

Was ist eine Eisenbahn altjuristisch?

1879 entschied dazu das Reichsgericht Leipzig:

„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken, auf metallischer Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen bzw. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu erzielen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräfte (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betrieb des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach Umständen nur in bezweckter Weise, nützliche, aber auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.“

Was ist eine Modelleisenbahn “altjuristisch“?

Eine Modelleisenbahn ist ein Unterfangen, gerichtet auf wiederholte Im-Kreis-Führung von Statuetten und Attrappen über völlig übersehbare Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Lage zu Transportzwecken nicht zu gebrauchen sowie die Erzielung einer raketengleichen Geschwindigkeit der Fortbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und die durch ihre Eigenart in Verbindung mit der außerdem zur Erzeugung der Kreisbewegung benutzten Naturkräfte bei der Inganghaltung derselben eine euphorisierend hypnotische Wirkung zu erzeugen fähig ist. Wer eine solche in der gekennzeichneten eigenartigen Weise wirkende Verknüpfung der Metallbahnen und sonstigen Betriebskraft zum Zwecke eigenen und fremden Ergötzens in Funktion setzt, ist Abhängiger der Modellbahn im Sinne gesundheitsbehördlicher Definition der Manien und Suchtkrankheiten.

Angeregt durch einen Beitrag im Modelleisenbahner, 4/76, S. 96 vom Wiener Leser Max Bednar eingesandt

Die erste Modelleisenbahn

Rudi Buchweitz, Pasewalk

(nach einem Beitrag aus der Tageszeitung „Freie Erde“, Neustrelitz vom 7. Dezember 1955)

Das Weihnachtsfest im Jahre 1829 brachte den Enkeln des großen deutschen Dichters Johann Wolfgang von Goethe ein Geschenk, das damals in seiner Art wohl weltweit einmalig dastand. Englische Freunde hatten Goethe ein kleines Modell der Eisenbahn gesandt, wahrscheinlich der von Stephenson gebauten und im Oktober 1829 zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentierten Dampflokomotive „Rocket“. Dieses Modell, das natürlich nicht im Handel erhältlich war, überreichte Großvater Goethe nun seinen beiden Enkeln Walter und Wolfgang zu Weihnachten. Die kleine Eisenbahn im Goethehaus war somit sicherlich die erste Eisenbahn mit der Kinder spielten. Obgleich die Spielzeugindustrie auch damals schon bemüht war, immer Neues auf den Markt zu bringen, gab es doch noch keine Eisenbahnen.

Es dauerte noch mehr als 25 Jahre, bis Spielzeugeisenbahnen hergestellt wurden. In Nürnberg, dem „alten Mittelpunkt“ der Zinnfiguren-Industrie, tauchten Modelle von Eisenbahnen und Bahnhöfen aus Zinn erst im Jahre 1855 auf. Die Eisenbahn als mechanisches Spielzeug stammt sogar erst aus den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts.

Entwicklung der Zuggattungen für Reisezüge bei den deutschen Eisenbahnen

Rudi Buchweitz, Pasewalk

Allgemeines

In den Kindertagen der Eisenbahn konnte auf eine Unterteilung und Kennzeichnung der Zugfahrten verzichtet werden, da vielfach nur ein Zug auf einem in sich geschlossenem Schienennetz unterwegs war. Dieser erledigte alle anfallenden Beförderungs- und Transportaufgaben. Mit der Verknüpfung der einzelnen Linien und durch die Vermehrung zeitgleicher Zugfahrten sowie die unterschiedliche Benutzung der Züge durch Reisende und Güter, machte sich eine akkurate Kennzeichnung der einzelnen Fahrten sowohl aus verkehrlichen, betrieblichen wie auch aus statistischen Gründen notwendig.

Im Folgenden soll ein kleiner Einblick in die Entwicklung der Zuggattungen für Reisezüge bei den deutschen Eisenbahnen im Laufe ihrer Geschichte gegeben werden. Dabei ist es wegen der Mannigfaltigkeit nicht möglich auf alle Einzelheiten einzugehen. Wer eine zeitlich und begrifflich vollständige Übersicht wünscht, müsste in den, z. T. im Quellenverzeichnis aufgeführten Schriften und in den einschlägigen Dienstvorschriften der Eisenbahn weitere Studien betreiben.

Zugnummern und Zuggattungen

Bei deutschen Bahnverwaltungen werden Zugfahrten seit Jahrzehnten mittels Zugnummer und Zuggattung gekennzeichnet und unterschieden. Dafür setzte sich im Laufe der Zeit ein ständig weiter entwickeltes und den inneren und äußeren Bedingungen der Bahn angepasstes alphanumerisches System durch.

Die Zugnummer besteht im Normalfall aus bis zu fünf Ziffern, die der Zug vom

Abgangs- bis zum Endbahnhof beibehält.

Zunächst unterschied man lediglich zwischen Reise- und Güterzügen, später kamen Dienstzüge hinzu.

Mit Vergrößerung des Netzes und Vermehrung der Zugangsstellen und Zugfahrten reichte diese einfache Einteilung nicht mehr aus. Mit der größeren Reiseweite wuchs das Bedürfnis nach Schnelligkeit. Dies führte zur Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr, womit sich zwanglos die verschiedenen Zuggattungen herausbildeten.

Die Vielfalt der Zuggattungen

Der erste preußische/deutsche „Schnellzug“ verkehrte am 1. Mai 1851 zwischen Berlin und Köln. Seine Reisegeschwindigkeit lag um ein Drittel höher als die der „gewöhnlichen Züge“.

Am 15. November 1852 wurde auf derselben Strecke ein weiteres, noch schnelleres, Schnellzugpaar als „Kurierzug“ eingelegt. Die Entwicklung im Schienenfahrzeugbau gestattete den Einsatz von Schlaf- und Speisewagen und hob so Reisekomfort und Bequemlichkeit. Aus dieser Gruppe von Zügen entstand der „Luxuszug“, dessen bekanntester Vertreter, der „Orientexpress“, am 5. Juni 1883 seinen Dienst im internationalen Verkehr aufnahm. Für Höchste und Allerhöchste Herrschaften führen die Bahnen mit wunschgemäßer Zugbildung aus einem exklusiven Fahrzeugbestand Hofzüge, die Vorgänger der heutigen Reisen nach Sondervorschrift bzw. Staatsfahrten; letztere sind allerdings keine Gattungen.

Die unterschiedliche Bezeichnung der

Zuggattungen bei den Eisenbahnen veranlasste die Internationale Fahrplankonferenz im Jahre 1889 Klarheit in dieser Hinsicht zu schaffen. Sie beschloss, schnell fahrende Züge, für deren Benutzung höhere Fahrpreise galten, generell als Schnellzüge zu bezeichnen. Sowohl der spätere Einsatz von Wagen mit Übergangsmöglichkeiten untereinander, der Durchgangswagen, als auch der Umstand, dass diese Schnellzüge nicht auf allen Stationen hielten, sondern in kleineren Orten durchfahren („durchgingen“), führte dazu, solche Züge auch Durchgangszüge (D-Züge) zu nennen. Die Personentarif-Reform 1907 schied die Schnellzüge mit geringer Laufweite bzw. mit kürzeren Haltestellenabständen aus und schuf dafür den Begriff Eilzug (E).

Mit weiterer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit in Verbindung mit einer Reduzierung der Unterwegsaufenthalte, entstand ab 1. Juni 1923 der Ferndurchgangszug (FD bzw. später F) als neue Zuggattung.

Als besondere Art der Fernschnellzüge kamen ab 1929 Züge reine Schlaf- und Liegewagenzüge (Dsl) hinzu. Mit dem Verkehren des berühmten Rheingold-Express vom 15. Mai 1928 bis 22. August 1939 schuf die Deutsche Reichsbahn für diesen die Zuggattung FFD und hob damit die allerhöchste Qualität in allen Reisebelangen hervor. Der „Rheingold“ blieb der einzige FFD auf deutschen Schienen.

Dem Nahverkehr, Vorort-, Berufs- und Schülerverkehr diente die Zuggattung Personenzug (P) und in städtischen Ballungsräumen die Schnell-Bahn (S-Bahn, Zuggattung Ps, heute S), soweit nicht auf mittleren Entfernungen Eilzüge die Reisebedürfnisse befriedigten.

In schwach frequentierten Verbindungen kamen ab den 1930er Jahren Triebwagen mit den Zuggattungen Fernschnelltrieb-

wagen (FDt), Schnelltriebwagen (Dt), Eiltriebwagen (Et) und Triebwagen (T) bzw. Triebwagen mit Anhänger (Tp) zum Einsatz. Bei äußerst geringem Bedarf sowohl im Güter- als im Reiseverkehr, erledigte die Bahn mit einer Zuggattung alle Bedürfnisse und schuf den Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) bzw. Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp) je nachdem, welche Verkehrsart im Einfall überwog. Neben den oben dargestellten hauptsächlichen Zuggattungen gab es zahlreiche andere, die manchmal nur einige wenige Züge betrafen. Erinnert sei z. B. an die so genannten „kleinen Züge“, (Kleiner Personenzug [Kp] und Kleiner Eilzug [Ke]) bei der Deutschen Reichsbahn oder die Leichten Reisezüge (Leichter Fernschnellzug [Dt]) bei der DB.

Züge für bestimmte Kundengruppen und Verkehre

Für bestimmte Gruppen von Reisenden bzw. bestimmte Verkehre existierten entsprechende Zuggattungen, deren Bezeichnungen vielfach als Bestandteil zur Zugnummer gehörten.

Die bekannteren sind z. B. Kindersonderzüge/Sonderzüge für Ferienkinder (Ki), Vorzüge (Vz) und Nachzüge (Nz) zu Regelreisezügen bei starkem Andrang, aber auch Züge zu Großveranstaltungen, wofür gleichfalls besondere Zuggattungen benutzt wurden, die auf den Veranstalter oder das Ereignis hinwiesen. Beispielsweise seien Turn- und Sport- sowie Wintersportveranstaltungen (Tu, Wi) und die Leipziger Messe (LM) angeführt.

Eine langlebige Spezies sind die Sonderreisezüge, die erstmals in Preußen im Jahre 1862 zu Beginn der Schulferien zu ermäßigten Fahrpreisen eingelegt worden sind und in einer Zeitungsanzeige um 1888 als „Feriensonderzüge“ beworben wurden. Die Bahnverwaltung



▲ Buchfahrplan Heft 15 der RBD Stettin mit den Feriensonderzügen im Ostseeeurlauber-Verkehr des Sommers 1938

Quelle: Sammlung Buchweitz

übernahm diesen durchaus zutreffenden Begriff später als amtliche Zuggattungsbezeichnung (Fer bzw. FS) in ihr Vorschriftenwerk. Das „Fer“ konnte bei der DR des Dritten Reiches um einen Hinweis auf die Verkehrsrelation ergänzt werden, z. B. Züge im Ostseeverkehr Fer O, im Verkehr mit den Alpen Fer A.

Militärzüge

Auch im Militärreiseverkehr fanden besondere Kennzeichen Verwendung. Zu Zeiten der alten Deutschen Reichsbahn hießen solche Züge Militärurlauberzüge (MuZ), in Kriegszeiten hießen sie dann Fronturlauberzüge (Fu), Fronturlauberzüge für den Nahverkehr (NahFu) und Wehrmachtsurlauberzüge (Wu) je nach dem Personenkreis ihrer Benutzer bezeichnet.

Ab 1940 wurden daraus Schnellzüge für Fronturlauber (SF), Schnellzüge für Heimattruppen (SH) bzw. für Wehrmachtgefolge freigegebene Fronturlauber- oder Heimattruppenzüge (PF). Im weiteren Verlauf des Zweiten Weltkrieges fanden die Bezeichnung Schnellzug mit Wehrmachtteil (DmW), Eilzug mit Wehrmachtteil (EmW) oder Personenzug mit Wehrmachtteil (PmW) Eingang. Dazu gesellten sich im Laufe des Zweiten Weltkrieges Lazarettzüge (LaZ), Leichtkrankenzüge (LkZ) und Behelfverwundetenzüge (BvZ).

Auch nach 1945 liefen die Züge für die Angehörigen der Besatzungsmächte in Deutschland unter besonderen Zuggattungen: Schnellzug mit Zugteil für Angehörige der Besatzungsmacht [im Bereich der DB] (DmW), Schnellzug für amerikanische Militärurlauber mit einzelnen Wagen für den Zivilverkehr (DUS), Urlauberszug für französische Militärurlauber (TPerm), Urlauberszug für sowjetische (russische) Besatzungssoldaten (Ru, später Pb).

Weitere Entwicklung

Beide deutsche Bahnverwaltungen nahmen, trotz zahlreicher gleichlaufender Tendenzen, dennoch auch bei den Zuggattungen gewisse unterschiedliche Entwicklungen.

In diesem Zusammenhang sei nur auf die teilweise Umwandlung der Schnellzüge in InterRegio (IR) (zur Ablösung der Zuggattung D eingeführt, aber 2006 wieder aufgegeben, letzter IR der DB AG: IR 2282 Chemnitz—Berlin-Lichtenberg am 25. Mai 2006), der Personenzüge in Nahverkehrszüge (N), sowie die Einführung des Begriffes Schienenomnibus für einen Leichtbautriebwagen bei der Bundesbahn erinnert, womit entsprechende Zuggattungen kreiert werden mussten. Vom 26. September 1971 an verband das 3100 Kilometer lange InterCity (IC)-

Netz auf zunächst vier Linien 33 Städte der Bundesrepublik Deutschland mit täglich 68 Zügen.

Schließlich erschien im internationalen Fernreiseverkehr der westeuropäischen Eisenbahnen der Trans-Europ-Express (TEE) als modernes Produkt.

Diese neuen Bezeichnungen, vielfach auf den Wortbestandteil „Zug“ verzichtend und bei ihren Stammworten fremdsprachlichen Ursprungs, sind hinsichtlich des Begriffsinhaltes nicht nur für die Reisenden zunächst etwas gewöhnungs- und erklärungsbedürftig.

Im Wettbewerb mit dem Flugzeug gingen Bahn und Bahnindustrie an die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, wofür der Zuggattungsbegriff ICE aus der Taufe gehoben wurde. Zunächst stand ICE für den Begriff InterCityExperimental, bis im Jahre 1991 die Zuggattung InterCityExpress eingeführt wurde.

Obwohl die Deutsche Reichsbahn die alte, gewohnte Zuggattungssystematik im Wesentlichen beibehielt, machte sich auch bei ihr eine Präzisierung notwendig. Neben der mit der Einführung der StädteExpress-Züge zwischen den Bezirksstädten und Berlin wieder belebten Zuggattung Expresszug (Ex), erschien im internationalen Verkehr mit den östlichen Nachbarbahnen die Zuggattung

InterExpress (IEx).

Bei der DR dominierten in den 1970er und 1980er Jahren hauptsächlich neben den beiden zuvor genannten Expresszuggattungen weiterhin Schnellzug (D), Eilzug (E), Personenzug (P) und die gemischten Züge PmG und Gmp im Reisezugfahrplan. Die Reichsbahn unterschied zwischen zuschlagpflichtigen und zuschlagfreien Reisezügen.

Zugeinteilung bei der DB AG

Die fast 50-jährige Trennung der deutschen Staatseisenbahnen ließ auch, wie beschrieben, die Zuggattungen voneinander abweichen. Nach der schnell einsetzenden Harmonisierung mit der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten fanden mehr und mehr Zuggattungen der Deutschen Bundesbahn Anwendung bei der Deutschen Reichsbahn und verdrängten die bisherigen Bezeichnungen, bis schließlich das derzeit gültige System entstand.

Die Deutsche Bahn AG teilt heute ihr Angebot in Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE), Fernverkehr (IC/EC, D, UEx), Nachtverkehr (NZ, EN, CNL) und Nahverkehr (IRE, RE, RB, S) ein.

Neben den bei ihr selbst verwendeten Zuggattungen werden von anderen auf ihrem Schienennetz fahrenden Eisen-

Hochgeschwindigkeitsverkehr		Fernverkehr		Nachtverkehr		Nahverkehr	
ICE	InterCityExpress	IC	InterCity	NZ	DB NachtZug	IRE	InterRegioExpress
		EC	EuroCity	EN	EuroNight	RE	RegionalExpress
		D	Schnellzug	CNL	CityNightLine	RB	RegionalBahn
		UEx	UrlaubsExpress			S	S-Bahn
DFRS*	Schnellfahrende Reisezüge Dritter, V max > 160 km/h	DFR *	Fernreisezug (für) Dritte			DNR *	Nahreisezug (für) Dritte

*) Züge Dritter, die z. T. für die Bahnkunden mit besonderen, auf das anbietende EVU hinweisenden Kurzbezeichnungen in der Öffentlichkeit dargestellt werden.

bahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Vielzahl von Bezeichnungen sowohl im innerdienstlichen als auch im öffentlichen Gebrauch benutzt, die weitergehende Aussagen, u. a. zum (EVU), treffen.

Der Einfachheit halber ist die derzeit gültige Gattungsvielfalt der DB AG in tabellarischer Kurzform (S. 53) dargestellt.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass die DB AG vornehmlich aus tariflichen Gründen ihre Reisezüge zu Produktklassen zusammenfasst, die nicht mit den Einteilungen nach Verkehren übereinstimmen. Zur Produktklasse A zählen ICE, auch ICE-Sprinter, und die fremden Bezeichnungen CIS, THA, während zur Produktklasse B die übrigen Fernverkehrszüge (IC/EC, D, UEx) gehören. In der Produktklasse C rangieren die Züge des Nahverkehrs und bis zu seiner Abschaffung auch der zum Fernverkehr gerechnete IR.

Zugnamen - Namenszüge

Neben den vorstehend beschriebenen Arten der Kennzeichnung der Züge nach Zuggattung und Zugnummer ist seit alters her bei Reisezügen noch die Vergabe von oftmals wohlklingenden Namen an besonders bedeutende Züge üblich. Mit solchen Bezeichnungen sollten und sollen repräsentative Angebote des Fernverkehrs, besonders Luxuszüge, Züge des internationalen Verkehrs über lange Laufwege und mit hohen Geschwindigkeiten aus der Masse der Verbindungen hervorgehoben werden. Auch die Nahverkehrssparte der DB AG bedient sich neuerdings in Einzelfällen einer namentlichen Benennung von Zügen.

Verlieh die „alte“ Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937/38 nur fünf bzw. sechs ihrer 1 540 schnell fahrenden Züge (< 1 %) einen Namen, so steigerte sich die Bundesbahn 50 Jahre später auf 185 von 1 009 Zügen (18 %).

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR hatte zur gleichen Zeit 132 „getaufte“ Züge aus der Gesamtheit von 1 032 (13 %). Im Fahrplanjahr 2000/2001 trugen bei der DB AG sage und schreibe 55 % aller Fernzüge (725 von 1300) einen Namen. Offensichtlich erkannte man die Sinn- und Nutzlosigkeit solchen Unterfangens und begnügte sich im Jahre 2006/2007 mit 22 %. Das sind aber immer noch 250 von 1154 Zügen.

Quellenverzeichnis:

Hahn, H.; George, W.: Eisenbahnbetriebslehre. Band 1. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1962.

Rosenkranz (OBV, Potsdam-Geltow): Bedeutung der Namen im Verkehrswesen. In: Der Verkehr, 1/1948, S. 16 ff.

Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen (VbL), gültig vom 1. April 1961 an, DV 407, Herausgeber: Deutsche Reichsbahn, 1961.

Vorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen - Schienenverkehr - (VBL A), Teilheft 1, gültig vom 1. Januar 1968 an, DV 407 A/1 der Deutschen Bundesbahn.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Herausgeber: Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Berlin, 1935.

Verzeichnis der Zuggattungen, Zuggattungshaupt- und -nebennummern; Stand: 30. Mai 1999; Herausgeber: DB Netz NBF 4.Bo (Auszug aus DS 407.9001).

Div. Kursbücher, Bild- u. a. Fahrpläne der Deutschen Reichsbahn, Deutschen Bundesbahn, Deutschen Bahn AG und deren juristischer Vorgänger.

Der Ratgeber Zuggattungen DB und DR. Zukunft-Verlag Neumarkt/Oberpfalz, 8. Auflage, Juni 1992, Nr. 129/8.

Schriftvorgang des Autors mit der DB AG UB P/Zugkonzeption (PMS 2), 2001.

160 Jahre Eisenbahn in Gotha

Günter Walter, Gotha

In Deutschland erkannten Wirtschaftswissenschaftler, wie Friedrich List, Robert Meyer und der Gothaer Kaufmann Wilhelm Arnoldi (Gründer der „Gothaer“ Versicherungsbanken), sehr früh die Bedeutung der Eisenbahn für die wirtschaftliche Entwicklung.

Aufgrund seiner Verbindungen zu den Wirtschaftsministerien der Thüringer Herzogtümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha regte List sehr bald den Abschluss von Staatsverträgen mit den Nachbarländern an.

Das Haus Sachsen-Coburg-Gotha kann als Initiator des 1841 geschlossenen Staatsvertrages zur Errichtung einer Eisenbahnstrecke durch Thüringen mit Anschluss an die in Sachsen-Anhalt sowie an von Kurhessen geplanten Eisenbahnen angesehen werden. Es förderte die Gründung der Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (ThE), für die von den beteiligten Häusern zur Sicherung des Baubeginns Bürgschaften übernommen wurden. Der ThE wurde genehmigt, den Bau durch die Ausgabe von Aktien zu finanzieren. Zuvor konnte List im August 1840 die Häuser Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha zum Zusammenschluss im „Thüringer Eisenbahnverein“ bewegen. Wilhelm Arnoldi erwirkte 1842 im Gothaer Herzoglichen Staatsministerium die Beauftragung von List mit der Planung einer Eisenbahn in Thüringen.

Anfang April 1844 wurde in Gotha mit dem Bau des Viaduktes über den „Wilden Graben“ begonnen, eines der aufwändigsten Bauwerke auf der Thüringer Eisenbahn. Zu diesem Zeitpunkt war die Finanzierung gesichert: Statt der geforderten 16 Millionen waren Ende 1843



▲ Personal des Gothaer Bahnhofs um 1900
Quelle: Sammlung Hubert Mönch

bereits 167 Millionen Taler durch Aktienverkauf gesichert.

Zeitweise waren 15.000 Arbeiter an den eingerichteten sechs Bauabschnitten tätig. Gebaut wurde von Ost nach West. Der leitende Oberingenieur Mons hatte die Aufteilung sinnvoller Weise nach Schwerpunkten geordnet, die jeweils Sektionsingenieuren unterstanden.

Im Januar 1847 veröffentlichte der Gothaer Sektionsleiter Streichhahn in der Tagespresse eine Ausschreibung, nach der für die Fertigstellung der Bahnhoferanlagen in Gotha noch dringend einige hunderttausend gut gebrannte Ziegelsteine, speziell für das 1844 begonnene Bahnhofergebäude, benötigt würden.

Die Bahnhoferanlagen wurden zum Termin fertig gestellt. Hohe Beamte des Herzogshauses und Beamte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestätigten bei ihrer Abnahme der Anlagen am 3. Mai 1847: „Alle Anlagen für den Eisenbahnbetrieb sowie für das Reisepublikum sind in trefflicher Qualität fertiggestellt.“

Nachdem am 20. Dezember 1846 die Eisenbahn Weimar und bereits am 1. April 1847 Erfurt erreichte, wurde der offizielle Bahnbetrieb zwischen Erfurt und der Residenzstadt Gotha am 10. Mai 1847



▲ **Empfangsgebäude mit Straßenbahn 1894** Quelle: Heimatmuseum Gotha

aufgenommen. Der erste Fahrplan wies täglich vier Verbindungen zwischen Halle und Gotha bzw. umgekehrt aus.

Der Personalbestand des Gothaer Bahnhofes betrug anfangs etwa 80 Beamte und Arbeiter.

Die Fortsetzung der Strecke bis Eisenach wurde am 24. Juni 1847 dem Eisenbahnbetrieb übergeben, der Abschnitt Eisenach—Gerstungen am 25. September 1849, gleichzeitig mit der Übergabe der Strecke Gerstungen—Kassel. In Gerstungen bestanden zu jenem Zeitpunkt für die Thüringer wie auch für die Hessen-Nassauische Bahn getrennte Bahnhöfe. Nur der Abschnitt Gotha—Eisenach war sofort zweigleisig hergerichtet worden, der doppelspurige Ausbau auf der Stammstrecke der Thüringer Eisenbahn zog sich etwa bis 1860 hin.

Mit der Übernahme der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft 1892 erwarb die Preußische Staatsbahn in Bahnhofsnähe das Areal der in Konkurs gegangenen Firma für Eisenbahnbedarf von Briegleb & Hansen mit sämtlichem Inventar und richtete die Eisenbahnwerkstätten Gotha, das spätere Raw Gotha, dort ein. Neben der Reparatur von Eisenbahnwagen wurden in der angegliederten Weichenschmiede Gleisbaustoffe aufgearbeitet und teilweise Neuanfertigungen ausgeführt. Ebenfalls in Bahnhofsnähe richtete sich 1882 Bothmann & Glück mit

einer Waggonbaufirma ein. 1923 zog die MITROPA mit einer Reparaturwerkstatt in diese Waggonfabrik ein. Bothmann erwarb ein Areal im Osten Gothas; um 1900 waren dort schon über 1000 Arbeiter mit dem Bau von Waggonen und Straßenbahnen, in den Kriegszeiten auch von Flugzeugen, beschäftigt.

Die schon lange geforderte Nord-Süd-Verbindung wurde wieder angeregt. Am 11. September 1863 kam es zu einem Staatsvertrag zwischen dem Königshaus von Hannover und dem Herzogtum Sachsen-Coburg-Gotha über den Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Gotha und Göttingen. Im Herbst 1867 wurden erste Arbeiten aufgenommen. Der Bau zog sich durch Konkurse von Baufirmen, aber auch durch strenge Winter, bis 1870 hin. Am 11. April wurde der Abschnitt Gotha—Mühlhausen und am 3. Oktober der Abschnitt Mühlhausen—Leinefelde mit Anschluss an die Halle-Casseler Bahn, dem Verkehr übergeben. Nun fehlte noch eine Weiterführung von Gotha nach Süden, an der auch dem Herzogshaus wegen der Verbindung nach Coburg sehr gelegen war.

Am 21. November 1867 wurden die Abgeordneten zu einem „Speciallandtag“ einberufen. Sie sollten in geheimer Sitzung über das Ersuchen ehrbarer Bürger aus Ohrdruf und dem Weichbilde der Stadt wegen des Baues einer Eisenbahn von Gotha nach Ilmenau und weiter bis Königsee, mit Anschluss in Zella nach Franken, beraten.

Am 8. Mai 1876 wurde die Bahn unter großer Anteilnahme des Hofstaates, der „örtlichen Honoratioren und des gemeinen Volkes“ zwischen Gotha und Ohrdruf eingeweiht.

Der Bau war nach einer Ausschreibung an die bekannte Firma Bachstein vergeben worden. Die erforderlichen Betriebsmittel, Gleise und das Abfertigungsgebäude mietete die Gotha-Ohrdruffer



▲Gothaer Viadukt mit dem ersten „Wittfeld“-Triebwagen 1907

Quelle: Heimatmuseum Gotha

Eisenbahn zu Festpreisen von der Thüringer Eisenbahn. So kostete ein Personenwagen pro Meile je 25 Pfennige, eine Lokomotivmeile 4 Mark. Am 1. Januar 1891 wurde die Gotha-Ohrdruf Eisenbahn von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen.

Die Fortführung über Ohrdruf hinaus wurde sehr lange geplant. Speziell um Gräfenroda stellte die Topographie des Geländes hohe Ansprüche an die Bahnbauer. Schließlich fand Bachsteins Vorschlag, in Gräfenroda direkt an die im Bau befindliche Verbindung von Dietendorf nach Grimmenthal anzuschließen, Gehör. Am 1. November 1892 fuhr der erste Zug aus Gotha in Gräfenroda ein. Zur gleichen Zeit wurde die Stichstrecke von Georgenthal in den Tambacher Grund errichtet.

Am 2. Mai 1894 rückte der Bahnhof näher an die Residenzstadt. An diesem Tage wurde die erste Gothaer Straßenbahnlinie eröffnet. Sie führte vom Bahnhof über die Innenstadt bis in die westliche Vorstadt. Gotha war unter den ersten fünf Städten in Deutschland, die über ein solches Verkehrsmittel verfügten. Mit der Straßenbahn zog auch die elektrische Straßenbeleuchtung in Gotha ein.

Das Empfangsgebäude wurde ab 1906 umgestaltet. Der ehemals in der Mitte angelegte Speisesaal wurde seitlich ver-



▲Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz um 1935

Quelle: Sammlung Walter

lagert und im Gegenzug die seitlichen Zugänge sowie die Abfertigungsschalter in die Hallenmitte verlegt. Hierzu wurde das Gebäude nach Norden um 25 Meter verlängert.

Zu diesem Zeitpunkt zogen in Gotha auch die ersten elektrischen Speichertriebwagen ein. Da in den Eisenbahnwerkstätten Gleichstromanlagen betrieben wurden, kam das Angebot der Nutzung in den Nachtzeiten zur Aufladung der Akkus gelegen. Die Anzahl der in Gotha zur Bedienung des Nebenstreckennetzes eingesetzten Fahrzeuge stieg von zwei im Jahre 1907 auf fünf um 1930. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden diese wegen Bleimangels stillgelegt, vier bei der DR verbliebene und generalüberholte Triebwagen hatten von 1955 bis 1968 hier ein „zweites Leben“. Gotha war einer der ersten und der letzte Einsatzort von Akkutriebwagen der Bauart „Wittfeld“ und Reichsbahnbauart von 1927 in Deutschland.

Der Umbau des Güterbahnhofs wurde ab 1920 betrieben. Es war vorgesehen, den Personenbahnhof etwa drei Kilometer in westliche Richtung, das Bahnbetriebswerk auf Flächen unterhalb des kleinen Seeberges und das Weichenlager wie die Weichenaufarbeitung nach Gotha Ost zu verlagern. Es ist nicht recherchierbar, weshalb diese Pläne keine Verwirklichung fanden. Es wurden lediglich



▲ **Empfangsgebäude Februar 1945**

Quelle: Sammlung BSW Museum Gotha



▲ **Bahnbetriebswerk Gotha 1945**

Quelle: Sammlung Fröhlich

Flächen für das Bw und das Weichenlager erworben und mit Erschließungsarbeiten für das neue Bw begonnen. Das als Abwasserkanal vorgesehene Betonbauwerk durchschneidet noch heute die Kleingartenanlagen am Seeberg.

Leider blieb der Gothaer Bahnhof von den Auswirkungen des Bombenkrieges nicht verschont. Vereinzelte Treffer im Herbst 1944 richteten verhältnismäßig geringen Schaden an. Eine Luftmine zerstörte im November 1944 das Eisenbahnbetriebsamt in der Parkstraße total.

Bei einem Großangriff auf das gesamte Eisenbahngelände am 6. Februar 1945 wurden innerhalb von vier Minuten ca. 250 Tonnen Bomben abgeworfen. Bahnhof, Bw und Raw waren zu 80 % zerstört. Nach offiziellen Angaben waren etwa 400 Menschen umgekommen. Zeitzeugen

gehen aber von einer wesentlich größeren Opferzahl aus, weil z.B. Fremdarbeiter und Wehrmachtsangehörige nicht erfasst wurden, sondern nur die im Umfeld ansässigen Personen. Ein weiterer Angriff am 30. März 1945, der eigentlich dem Viadukt galt, traf das Wohnlager der Fremdarbeiter auf dem Küchlerplatz.

Durch Tieffliegerangriffe kam der Eisenbahnbetrieb am 2. April 1945 zum Erliegen. Am 3. April schickte der Dienstvorsteher des Bahnhofs alle Eisenbahner nach Hause. Tags darauf wurde Gotha von amerikanischen Truppen des Generals Patton besetzt. Seitens der Amerikaner bestand zunächst kein Interesse an einer Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs. Erst Anfang Mai gestatteten sie zögerlich auf Bittgesuche der Eisenbahner erste Aufräumarbeiten, sicher dann schon unter dem Druck des Bedarfs der Eisenbahn zur Abfuhr der Beute und des baldigen Rückzuges in Richtung Westen. Ab 2. Juli 1945 wurden Räumungszüge in westliche Richtung abgefahren. Ladegüter waren Baumaterial, Kohlen, Benzin, Werkzeugmaschinen, Beutewaffen, Lebensmittel. Ferner fuhren Leerwagen- und Lokzüge gen Westen. Keine Lokomotive und auch kein einziger Wagen dieser Züge kehrte je wieder zur DR-Ost zurück. Diese Abfuhr wurde nach der Besetzung des Gothaer Bahnhofs durch eine Vorhut der Roten Armee am 5. Juli 1945 unterbunden. Es wurden nur noch Truppentransporte geduldet; diese dauerten bis Mitte Juli an.

Nach dem Wechsel zwischen amerikanischer und russischer Besetzung trat zwar etwas mehr Ordnung in die Organisation der Aufräumarbeiten und Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit der Eisenbahn ein, aber viele Initiativen wurden durch pedantische Kleinkrämerei und Unkenntnis der eingesetzten Transportoffiziere behindert. Für Alles und Jedes war eine Genehmigung von einem

„Natschalnik“ (Anführer) erforderlich. Die Rote Armee (Bezeichnung bis 1946) war bestrebt, die Bahnanlagen schnellstens für den Abtransport riesiger Mengen an demontierten Industrieanlagen und anderer Reparationsgütern herzustellen. Das zweite Streckengleis kehrte bis 1965 nach Gotha zurück. Zuvor war auf Forderung der Sowjetarmee die ebenfalls demontierte Strecke von Bußleben bis Friedrichswerth wieder aufgebaut worden. Sie benötigte den Bahnanschluss für die Versorgung ihres Aufmarschgebietes auf dem Kindel. Danach erfolgte abschnittsweise der Wiederaufbau des zweiten Gleises bis Eisenach.

Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten wurde mit der Neufassung des Verkehrsweplanes der Ausbau des Abschnittes Gerstungen—Neudietendorf zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 7 erklärt. Für den Bahnhof Gotha bedeutete das den Umbau, die Streckenelektrifizierung und die Erneuerung sämtlicher Signal- und Sicherungstechnik. Hierbei erhielten die Gleisanlagen des Personenbahnhofs eine völlig neue Geometrie, was den Umbau sämtlicher Verkehrsanlagen nach sich zog. Nach einer mehrstündigen Totsperrung gingen am Morgen des 10. Mai 1995 das Zentralstellwerk in Eisenach sowie die Anlagen zur elektrischen Zugförderung in Betrieb.

Leider hat Gotha seine Bedeutung als Drehscheibe im regionalen Reise- und Güterverkehr verloren. Gingen bis 1989 hier täglich bis zu 1200 Wagen über den Ablaufberg, wurden in den letzten Jahren die Güterverkehrsanlagen demontiert und die Flächen vermarktet. Im Bereich der Ladestraßen richtete sich ein Supermarkt ein.

Das ehemalige Reichsbahnausbesserungswerk wurde, 1957 beginnend, in einen Betrieb für Landmaschinenbau umgestellt und existierte bis zur Abwick-



▲ Bf. Gotha, AT 613/14 rollt 1964 zum Einsatz
Quelle: Sammlung Krantz

lung durch die Treuhand 1993 als VEB Fahrzeugachsen Gotha.

Weichenlager und Zentrale Aufarbeitung und Neufertigung (ZAN) wurden 1952 aus dem Raw ausgegliedert und mit den ZAN der Raw Brandenburg West und Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) zum Weichenwerk Brandenburg vereinigt. Dieser Betrieb war das erste Unternehmen der DR, welches 1990 von der Treuhand abgewickelt und an den Weichenbau Butzbach verkauft wurde. Derzeit zur Linzer Alpin Gruppe gehörend, werden dort nur noch Straßenbahnweichen entwickelt und gefertigt.

Die MITROPA-Werkstätten wurden im Zuge der Übernahme des MITROPA-Wagenparks durch die DR ab 1964 als Raw Gotha geführt. Zu dieser Zeit wurden alle Fahrzeuge der MITROPA, der Deutschen Post und die DR-Dienstfahrzeuge (Zellenwagen, Teile der Regierungszüge usw.) in Gotha in Stand gehalten. Nach der Bahnreform benötigte man die handwerklichen Fertigkeiten und das Engagement der Gothaer Fachleute nicht mehr und schloss das Werk 1996. Während im Werk Erfurt unter primitivsten Bedingungen Lackierungen ausgeführt werden, verrottet hier eine 1985 errichtete hochmoderne Halle mit allen Einrichtungen zur Farbgebung.

Die Waggonfabrik Gotha wurde ab 1960 mehrfach umstrukturiert und fertigte zu-

letzt als Zulieferer für das Automobilwerk Eisenach bis zur Abwicklung 1992 täglich 300 Fahrgestelle für den Pkw „Wartburg“. Zur Endmontage wurden diese auf so genannten Kassettenwagen in Ganzzügen direkt ab Werk nach Eisenach-Stedtfeld (heute Opelwerk) transportiert.

*

Auf den Tag genau nach 160 Jahren, am 10. Mai 2007, fand aus Anlass des Eintreffens des ersten Eisenbahnzuges, aus Erfurt kommend, auf dem Bahnhof Gotha ein Festakt statt, veranstaltet von der Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr (in der DDR Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik), der Stiftung Bahn-Sozialwerk (Ortsstelle Gotha) und der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet (Seniorenkreis Gotha). In mehreren Vorträgen wurde an die 160-jährige Geschichte der Eisenbahn in Gotha erinnert. Die Teilnehmer am

Festakt hatten die Möglichkeit, das Eisenbahnbetriebsfeld zu besichtigen. Unter den Gästen waren als Vertreter des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn Helmut Schmidt (Korbach), Hans-Joachim Kirsche (Berlin) (Foto links unten beim Besuch des Eisenbahnbetriebsfeldes; Foto: Rohrbach) und Otto Hanusch (Erfurt).

Vom Verfasser unseres historischen Beitrags, Dipl.-Ing. (FH) Günter Walter, wurde eine Festschrift erarbeitet. Die Stiftung Schloss Friedenstein - Museum für Regionalgeschichte und Volkskunde - gestaltete mit Gothaer Eisenbahnfreunden eine Sonderausstellung „Die Gothaer Eisenbahngeschichte“, die noch bis zum 30. Oktober 2007 zu sehen ist.

An der Gestaltung des Festaktes und der Ausstellung hatte der Leiter der BSW-Gruppe „Archiv Eisenbahn-Heimat“ in Gotha, Dipl.-Ing. Erich Oberthür, mit seinem Fachwissen großen Anteil (im Foto unten bei seinem Vortrag).



Die erste Regionalschnellbahn der Deutschen Bundesbahn

Kiel—Eckernförde—Flensburg im Jahresfahrplan 1986/87

Gert-E. Thalau, Lübeck

Das Land Schleswig-Holstein und die Deutschen Bundesbahn trafen unter Mitwirkung der Autokraft GmbH 1985 eine Vereinbarung über die ÖPNV-Bedienung im Land Schleswig-Holstein.

In der Präambel dieser Vereinbarung hieß es:

„Wichtiger Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge ist es, ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorzuhalten. Dieser Aufgabe kommt besondere Bedeutung zu, da die Gesamtsituation des ÖPNV durch folgende Faktoren bestimmt wird:

- Rückgang der Schülerzahlen und Zunahme des Anteils älterer Bürger an der Gesamtbevölkerung,
- höher und weiter steigender Anteil des Individualverkehrs,
- steigende Betriebskosten, die nicht überall durch Einnahmesteigerungen voll ausgeglichen werden können.

Vor diesem Hintergrund kann der ÖPNV im Lande, insbesondere im ländlichen Raum, nur längerfristig in dem erforderlichen Umfang gesichert und verbessert werden, wenn alle beteiligten Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen vertrauensvoll und eng zusammenarbeiten und ihre Angebote im Sinne einer zweckmäßigen Aufgabenerfüllung aufeinander abstimmen. Ziel der gemeinsamen Bemühungen muss sein, bedarfsgerechte und leistungsfähige Verkehrssysteme im Einklang mit den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und verkehrspolitischen Grundsätzen aufrechtzuerhalten bzw. weiterzuentwickeln und ein unkoordiniertes Nebeneinander von Angeboten zu vermeiden.“

In der Vereinbarung wurde weiter fest-

geschrieben, dass die Deutsche Bundesbahn die Schienenbedienung für den Personenverkehr für die nächsten Jahre (bis 1995) für bestimmte Strecken, so auch für die Strecke Kiel—Flensburg, sicherstellt.

Zur Attraktivitätssteigerung wurde vereinbart, dass die Deutsche Bundesbahn die ÖPNV-Bedienung auf den zugesicherten Strecken auf Regionalschnellverkehr umstellt. Damit verbunden waren eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und eine bessere Anbindung des Landes an das Fernverkehrsnetz. Weiter wurde vereinbart, dass Triebwagen der Baureihe VT 628 / 928 im Taktfahrplan eingesetzt werden.

Die Busbedienung sollte zweckdienlich besser in die Fahrplangestaltung integriert werden.

Das Land Schleswig-Holstein sagte zu, neben Starthilfe- und Busförderungsprogramm auch die für den Ausbau des Straßennetzes, den Bau von P+R-Anlagen sowie zentralen Omnibus-Umsteige-Anlagen erforderlichen Zuschussmittel zur Verfügung zu stellen.

Was bedeutete Regionalschnellbahn 1985?

- Leistungsfähiges Angebot,
- Sicherung der Bedienung der Bahnhöfe und Haltepunkte in Ober-, Mittel- und Unterzentren sowie einzelner bedeutender Verknüpfungspunkte,
- Verbesserung der Attraktivität in der Verkehrsbedienung,
- Günstigere Betriebsweise durch Rationalisierung,
- Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses und damit Entlastung des Steuerzahlers!

Schauen wir uns einmal die Entwicklung der Reisegeschwindigkeiten auf der damaligen Kursbuch-Strecke 145 an:

Jahr	Halte	Fahrzeit	km/h
1882	10	194 Min	25,0
1936	18	131 Min	37,0
	6	113 Min	42,8
1948	18	161 Min	30,1
1953	17	129 Min	37,5
	7	105 Min	46,1
1986	12	106 Min	45,7
1987	8	73 Min	66,3

Auf der 81 km langen Strecke von Kiel über Eckernförde bis Flensburg waren 1985 insgesamt 12 Halte zu bedienen, was natürlich eine erhebliche Fahrzeitverlängerung zur Folge hatte. Es wurden Untersuchungen mit dem Ziel angestellt, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen. Man kam zu dem Ergebnis, einige Zughalte aufzulassen und diese Zugangsstellen besser in die Busbedienung einzubinden. Das waren die Orte Neuwittenbek, Altenhof, Lindaunis, Mohrkirch, Winderatt, Husby.

Außerdem wurde die Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100, und ab Herbst 1987 auf 120 km/h erhöht. Desweiteren wurden auch die Zugzahlen erhöht:

- Richtung Kiel—Flensburg von 12 auf 18 (2 bis Eckernförde),
- Richtung Flensburg—Kiel von 13 auf 17 (2 ab Eckernförde).

Das Ganze ging selbstverständlich mit der Verbesserung des Gesamtfahrplans einher. So wurde ein Taktfahrplan eingerichtet und dabei auf Anschlussverbesserungen, besonders in Kiel, geachtet. Alle Züge in Richtung Flensburg wurden in Kiel auf Minute 40 getaktet, in der Gegenrichtung zur vollen Stunde ab Flensburg. In Kiel wurden Anschlüsse Richtung Hamburg von neun auf 13



▲ Taufe des VT 628 201-6 auf den Namen „Schleswig-Holstein“

Anschlusszüge verbessert, in der Richtung von Hamburg von zwölf auf 14. In Zusammenarbeit mit der Frankfurter DB-Zentrale wurde ein einheitliches Fahrplanblatt entwickelt, der Vorläufer der heutigen kleinen Streckenfahrpläne.

Die Gestaltung der neuen Fahrplan-konzeption erforderte umfangreiche Gespräche mit vielen Stellen. Kontakte mit Landesbehörden, Bürgermeistern, Landräten auf der einen Seite, aber auch mit Schulen, größeren Betrieben und Ortsbehörden auf der anderen Seite waren notwendig, um die Nachfrage zu erkunden. Erst dann konnten die erforderlichen Abstimmungs- und Einsatzgespräche zwischen Eisenbahn und Busunternehmen stattfinden.

Zunächst wurden noch lokbespannte Züge (BR 212 mit 3 Wagen - Reihung Gattung BDnf, ABn, Bn -) eingesetzt. Vom 27. April 1987 an kamen ausschließlich Triebwagen der BR VT 628.2 / VS 928.2 mit 133 Plätzen 2. Klasse und 10 Plätzen 1. Klasse zum Einsatz. Die VT fuhren ohne Zugbegleiter.

Parallel zu den Bemühungen der Bundesbahn waren die Kommunen damit beschäftigt, die Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze umzusetzen. Parkplatzflächen für das P+R-System, Fahrradstellplätze wurden in Gettorf, Eckernförde, Rieseby, Süderbrarup, Sörup und Flensburg neu angelegt. In Gettorf, Rie-

seby, Süderbrarup und Sörup wurden die Bus-Haltestellen als Umsteiganlagen zur Bahn neu gestaltet.

Insgesamt wurden aufgewendet:

Von der DB:

Umgestaltung der Verknüpfungspunkte
1,5 Mio DM

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
1,0 Mio DM

Beschaffung von 3 neuen Nahverkehrstriebwagen VT 628.2
7,0 Mio DM

Von den Kommunen:

Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze
2,3 Mio DM

Für die Einführung der ersten Regionalschnellbahn bei der Deutschen Bundesbahn wurde ein Produktmanager eingesetzt, der unmittelbar dem Präsidenten der Bundesbahndirektion Hamburg unterstellt war und seinen Sitz wegen der Nähe zu den politischen Gremien in der Landeshauptstadt Kiel hatte.

Am 26. April 1987 konnte in Süderbrarup die Indienststellung der ersten drei von der Industrie ausgelieferten Nahverkehrstriebwagen der BR 628.2 mit einem „Fest der Bahnen und Busse“ mit vielen Gästen und Besuchern gefeiert werden. Aus diesem Anlass wurde VT 628 201-6 auf den Namen „Schleswig-Holstein“ getauft. Der Taufspruch lautete:

Nu is dat schafft. De erste Triebwaagens ut een ganz nüe Rehg kaamt na Schleswig-Holsteen. Dat is een wichtige Dag för uns all tohoop. Wi freun uns bannig, dat Bohnfohn dörch unse smucke Heimat unt wüschen Stadt un Land nu noch beter warrn deit. Wi wöllt düsse erste Triebwaag döpen. De Dööpnaam schall sein: „Schleswig – Holstein“ Ick wüsch jümmers „Gode Fohrt“ un heel vääL Lüüd an Bord!



Niederstrasser – Pionier seiner Zeit

„Niederstrasser?“

„Den Namen ‚Niederstrasser‘ habe ich schon mal gehört. Doch wann?“

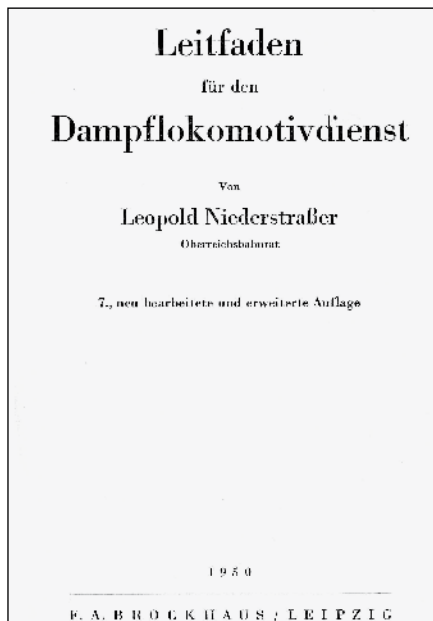
Nach Tagen intensiven Nachdenkens machte es, wie man so sagt: „Klick!“ Niederstrasser hat etwas mit Dampflokomotiven zu tun – einst!

Obwohl „...kein Schwarzer“; dennoch: Sprach man mit Heizern und Lokomotivführern, dann bekam man gleich eine Lok-Lektion zu hören. Da konnte der Betriebs- und Verkehrseisenbahner nur staunen. Niederstrasser – die Ikone im Reich der Dampflokomotiven.

Lust auf eine Umfrage packte den Autor, denn 2010 wird sich vielleicht auch die DB AG an Niederstrasser erinnern. – Oder?

Ein Ausspruch des Meisters sei hier zitiert:

„Für gewöhnlich werden das Jahr 1829 als das Geburtsjahr der Dampflokomotiven und Georg Stephenson als ihr geistiger Vater angesehen. Beides stimmt nur bedingt, denn Dampflokomotiven wurden schon vor dieser Zeit gebaut, aber Stephenson entwickelte sie 1829 zu so großer Vollkommenheit, dass alle



bis dahin bekannten Bauarten weit in den Schatten gestellt wurden...”

Auf die Frage „Was fällt Ihnen spontan bei der Nennung des Namens ‚Niederstrasser‘ ein, kamen die nachstehenden Antworten – ganz interessant.

Als Sohn eines Eisenbahners im technischen Dienst (Bahnbetriebswerk der DR) kam ich frühzeitig mit den Arbeitsmaterialien meines Vaters in Berührung. Dazu war der „Niederstrasser“ gehörig und wohl als wertvollstes Buch eingeschätzt. Obwohl ich oft hineinschaute, bin ich doch den Weg des nichttechnischen Dienstes bei der Eisenbahn gegangen, der mir viel Freude bereitete. Jeder Eisenbahner wurde gleichermaßen für seinen Arbeitsanteil hoch geschätzt.

Dietmar Petzold

Das war und ist das Lehrbuch für die Ausbildung zum Dampflokführer. Ich selbst habe ein Exemplar der 9. Auflage.

Wolfgang Bahnert

Niederstrasser! - Kein Lokführer – ob Dampf, Diesel oder Elektro – wird nicht schwärmen über seine sachkundige und trotzdem allgemeinverständliche Art, Fachwissen zu erklären. Geholfen hat er mir beim Erlernen und Verstehen der Bremsanlagen durch die vielen Detaildarstellungen.

Jürgen Hirsch

Niederstrasser – ein Buch, das in übersichtliche, gut gestaltete und gedanklich schnell zu verarbeitende Beiträge gegliedert ist und vielen Generationen von Dampflokmännern das Grundwissen vermittelt. Ein Leitfaden für alle, die den Beruf des Dampflokmannes schätzen und lieben lernten – ein Buch, das Wissen vermittelt.

Dieter Fischer

Viele Bücher sind über die Dampflok geschrieben worden. Ich habe sowohl den 1886 erschienenen „Kathechismus für den Lokführer und Maschinenanwärter“ als auch den 1964 bei transpress erschienenen Band „Die Dampflokomotive“.

Der „Leitfaden für den Dampflokomotivdienst“ von Leopold Niederstrasse, den ich in zwei Auflagen besitze, ist mir immer wieder in seiner technisch einfachen Verständlichkeit Anleitung und Hilfe gewesen. Der „Niederstrasser“ ist für Generationen von Dampflokomotivführern bis heute Lehr- und Nachschlagewerk. Es ist schön, dass er auch vom Nachwuchs und den interessierten Eisenbahnfreunden noch immer gesucht und genutzt wird.

Günter Baum

Als Liebhaber der alten Zeitzeugen, z. B. der Dampflokführer, ist der Name Leopold Niederstrasser ein Begriff für einen Lokführer der Dampflok. Man hat selbst einmal diesen Niederstrasser für seine eigene Ausbildung benötigt; und damit noch nicht genug, man glaubte es kaum, es ist immer noch ein beehrtes Lehrbuch für den Nachwuchs zur Ausbildung junger Dampflokführer.

Peter Weißhahn

Der „Niederstrasser“ gehörte für mich - neben der „Dampflokomotive“ - zur wichtigsten Ausbildungsliteratur. War einfach und auch für den Laien gut verständlich geschrieben.

Helmut König

Der „Niederstrasser“ gehörte für mich zur Pflichtlektüre bei der Ausbildung zum Dampflokführer; war übersichtlich und verständlich ausgeführt.

Harry Heydenbluth

Ich habe vom 1. September 1950 bis zum 28. Februar 1953 im RAW Halle Maschinenschlosser gelernt. Wir Auswärtigen (von Röblingen) mussten im neu eröffneten Lehrlingswohnheim wohnen. Ich erfuhr, dass dienstags der Ing. Wolter in der Berufsschule für bestimmte Kader Lehrrunterricht erteilt. Da es mein sehnlichster Wunsch war, Lokführer zu werden, bewarb ich mich um Teilnahme, und es hat geklappt. Hier wurde im Unterricht immer wieder auf das Buch „Niederstrasser“ hingewiesen, welches zwar wieder neu aufgelegt war, aber nicht zu bekommen. Als ich 1953 auslernte und meine Prüfung mit „Auszeichnung“ bestanden hatte, erhielt ich die Möglichkeit, im RAW für 32,- Mark das Buch zu kaufen. Die hatten drei Exemplare bekommen. Eines kam beim Direktor in den Schrank. Ein zweites erhielt der Leiter der 2. Abteilung, und das andere war mir zugedacht. Ich musste es aber zunächst zurücklegen lassen, da ich erst Geld beschaffen musste. Mein Vater, der in Röblingen Lokführer war, war verstorben. So bekam ich 10 Mark von meinem Schwager, 10 Mark von meiner Schwester und 12 Mark hat meine Mutter zusammen gebracht. Das Buch war mein Heiligtum und hat mir später auf Dampf und besonders im Bremsdienst sehr viel geholfen. Ja, das waren Zeiten!

Rudolf Rindelhardt

Kriegserlebnisse eines „blauen“ Eisenbahners - Hans Rühl in der Ukraine

Arthur Rau, Zwickau

Von Dr. Wilfried Schiller, 152 Seiten, Format 16,5 x 24 cm, Festeinband Broschur, 242 Abbildungen, VBN Verlag Bernd Neddernmeyer Berlin 2005, 18,90 EUR, ISBN 3-933254-57-4.

Wieder einmal landete ein sehr interessantes Buch auf dem Redaktionstisch. und das gilt sowohl für die Darstellungsform als auch für den Inhalt des tiefblau eingebundenen Bandes. Die „blauen“ Eisenbahner der Reichsbahn waren im Gegensatz zu den „Feldgrauen“ der Wehrmacht keine Soldaten.

Dokumentiert wird in einer Geschichtsstunde der besonderen Art das „Funktionieren“ der Deutschen Reichsbahn im zweiten Weltkrieg. Gewürdigt wird das Berufsleben eines verstorbenen Verwandten (Onkel Hans), das in mancherlei Hinsicht unter schwierigen Bedingungen stattfand. Aufgeschrieben worden ist es vom Neffen.

Besonders ist das Buch deshalb, weil eben nicht das gezeigt wird, was wir sonst aus mehr oder weniger gelungenen Sachbüchern und Bildbänden über die Eisenbahn im Krieg von den anderen einschlägigen Verlagen kennen. Sondern hier wird der Arbeitsalltag eines nichttechnischen Reichsbahnbeamten (im Personaldienst) in Verwaltungsvorgängen akribisch vor uns ausgebreitet. Das Verblüffende dabei ist, es liest sich für den eisenbahnhistorisch an der Epoche Interessierten dennoch recht flüssig.

Den Anfang des Buches bilden die Beschreibung der Vorgeschichte des zugrunde liegenden Materials („die Kiste im Keller“), der Beginn der Biographie des Protagonisten und am Ende des Bandes wird das Leben der Titelfigur nach dem zweiten Weltkrieg kurz dargestellt.

Dazwischen wird, weitgehend unkommentiert und sehr ausgiebig, aus dem dienstlichen und privaten Schriftverkehr zitiert; manchmal vorsichtig bewertet.

Der Leser kann sich selbst eine Meinung bilden und seine Vorstellungskraft einsetzen. Er wird bei der Lektüre der Schriftstücke, die meist sowohl im Faksimile abgebildet als auch im Kursivdruck gesetzt wiedergegeben werden, feststellen, dass die berühmt-berüchtigten deutschen Tugenden und Untugenden in der Zeit des Nationalsozialismus auch während des Krieges in den besetzten Gebieten bis zum Rückzug geradezu fanatisch ausgelebt wurden.

Bebildert ist die faszinierende Aktensammlung weitgehend aus dem privaten

Fotoalbum.

Fazit: Eine Eisenbahnerbiographie aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, „Geschichte von unten“ sehr persönlich reflektiert und ungewöhnlich präsentiert.

Authentisch bis ins kleinste Detail durch die ausführlich wiedergegebenen Original-Schriftsätze der damals nach Vorschriften, Befehlen, Weisungen handelnden Personen. Empfehlenswerte Lektüre!



Bahnhof am Meer - Die Eisenbahn an der Unterweser

Curt Zschille, Leipzig

Von Walter Bollen. 248 Seiten, 21,5 x 28,0 cm, 578 Abbildungen, Hardcover mit farbigem Schutzumschlag, 39.50 €, Verlag H. M. Hauschild Bremen 2006, ISBN-Nr. 978-389757-343-7.

Ein opulenter Band, gediegen ausgestattet, liegt schwer in der Hand des Rezensenten. Vorgelegt von einem Verlag, der für ein facettenreiches Angebot maritimer und heimatgeschichtlicher Titel bekannt ist. Geschrieben von einem Eisenbahnfreund, Jahrgang 1942, der am Meer aufwuchs, eine kaufmännische Lehre absolvierte und im Gegensatz zu den meisten seiner Zeitgenossen nicht der Faszination der Schiffe erlag. Der Autor, der durch die Nutzung der Eisenbahn für die Fahrt zur Arbeit und zu Verwandten im Hinterland für die Geschichte des schienengebundenen Verkehrsmittels in seiner Heimat - dem Land an der Unterweser - sich zu interessieren und begeistern begann.

In chronologischer Abfolge wird die Geschichte der Geestebahn sowie anderer Strecken der Region und der verzweigten Anlagen in Bremerhaven und Geestemünde vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart erzählt. Wobei die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg mehr als stiefmütterlich behandelt werden. Hervorzuheben sei, dass auf den ersten zehn Seiten knappe Überblicke über die

Geschichte der einbezogenen Städte gegeben werden.

Es gelingt dem Autor, nach einer wahren Recherche-Fleißarbeit in der Literatur und in den Archiven, die Verquickung von Seehafenumschlag, Fischverarbeitung, Überseelinien-schiffahrt, Auswanderergeschichte und vielem mehr mit der regionalen Eisenbahngeschichte ein Stück küstentypische Wirtschaftshistorie ausführlich und breit gefächert darzustellen.

Einiges wird den Leser überraschen, so hatte der Bremerhavener Fischereibahnhof 1920 als einer der größten Spezialbahnhöfe Deutschlands 17 Versandgleise und damit umfangreichere Gleisanlagen als mancher Großstadtpersonenbahnhof.

Abwechslungsreich bebildert ist der Band mit Fahrplänen, Lageplänen und zahlreichen Fotos, die sowohl oft ins

Detail gehen als auch Typisches zeigen, wobei es eher dokumentierende als schöne Aufnahmen sind.

Abgerundet wird die sehr attraktiv gestaltete, spezifische Regionalgeschichte durch einen umfangreichen Statistikteil und eine ausführliche Quellenliste.

Fazit: Eine Bereicherung des Bücher-schranks oder ein schönes Geschenk für den regional eisenbahngeschichtlich Interessierten.

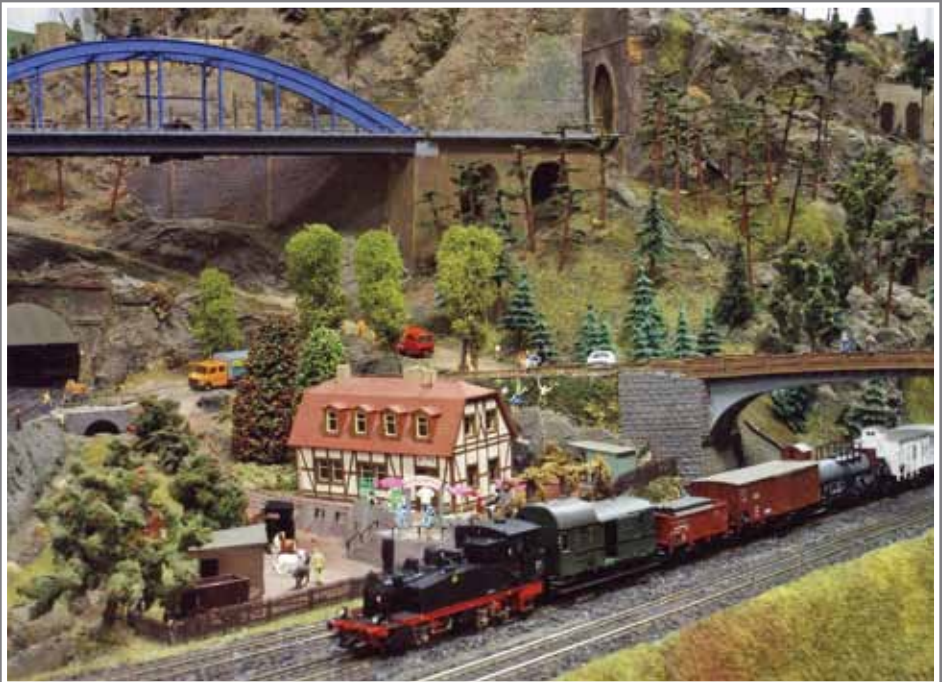




▲ ▼ Während der Modellbauseminare entstandene Objekte

Fotos: Bahnert





▲ ▼ Kleinbahn-Romantik (oben) und Großstadt-Bahnhofsflair auf der Anlage des MEC „Max Maria von Weber“
Fotos: Groth

