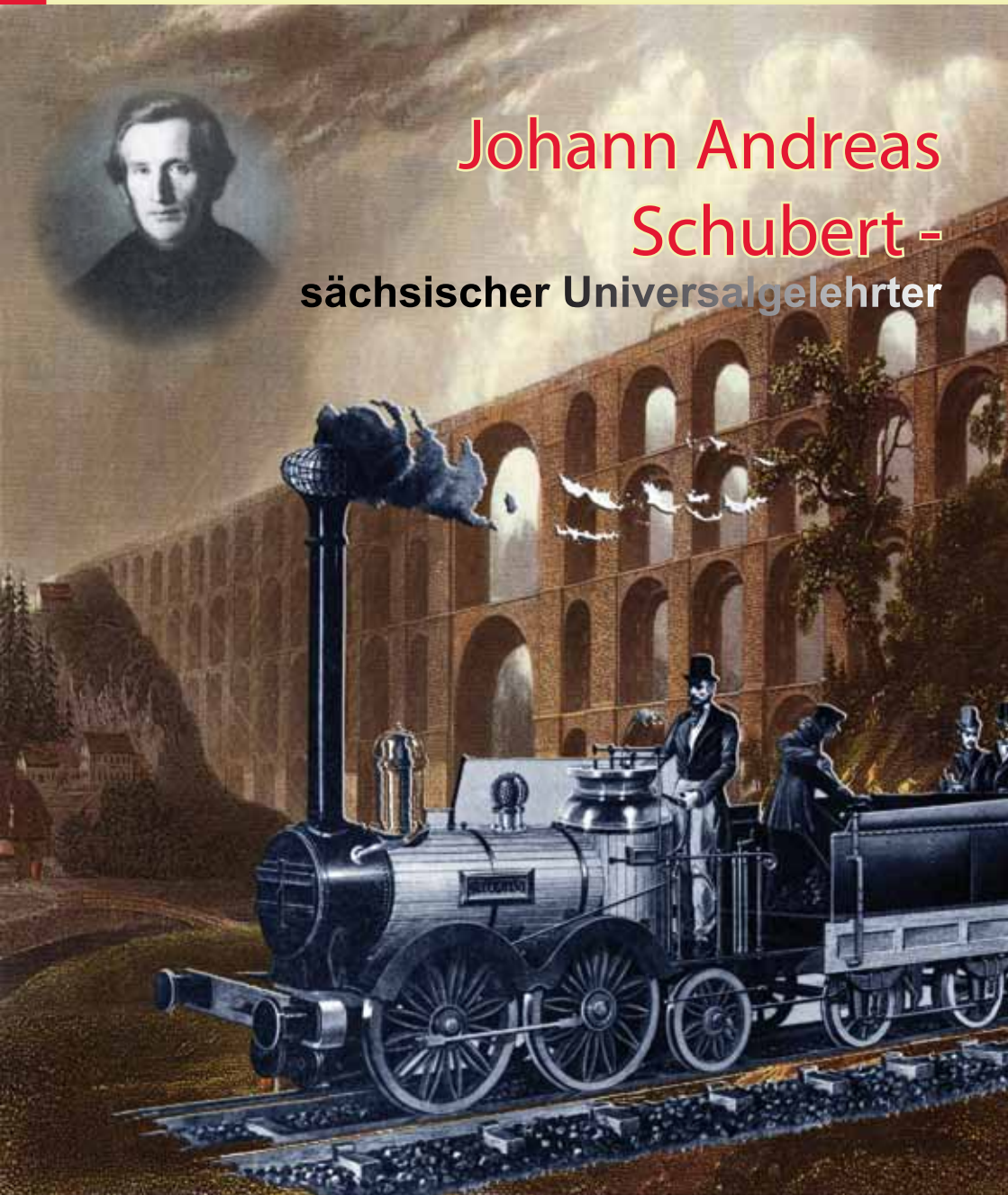




Johann Andreas
Schubert -
sächsischer Universalgelehrter



▲ Modellbahnausstellung anlässlich „100 Jahre Haus Festenburg“: IC auf der H0-Modulanlage des MC Hannover (Seite 6) Foto: Bahnert

▼ Klinker statt Fachwerk: Ein Stellwerk für Westfalen (Seite 41) Foto: Brößkamp



◀ Titelmontage: Jazbec

Leitartikel

Wie die Jahre enteilen ... 2009: <i>WIR werden fünfzehn!</i>	2
--	---

Berichte/Meldungen

2. Modellbahnausstellung der Region Nord	6
Chronik 2008 - Daten, Ereignisse, Fakten	8
Auf den Gleisen des Eisenbahnmuseums rollte die SAXONIA	9
Reminiszenzen ... oder: Was man nicht vergessen sollte	10
Jubiläen unserer BSW-Gruppen 2009	13
Besuch bei der Schortefeldbahn	13
BSW-Gruppe auf Eisenbahn-Fototour durch England und Wales	14
Unsere erfolgreichen Modellbau-Seminare	21
Weißeritztalbahn-Verein im Osterzgebirge besteht 30 Jahre	22
Praha – Verkehrsmittelpunkt im Nachbarland	24

Vorgestellt

25 Jahre Eisenbahnfreunde Witten	27
Gerhard Thamm wird 80 Jahre	29
25 Jahre Modelleisenbahnclub Bremerhaven	31
Jugendgruppe im MEC „Bw Dresden“	33
Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ - Erfahrungen aus Lesungen	34
Autoren gesucht	35

Porträt

50 Jahre Baureihe 22	35
03 1090 - die Einheitslok	36

Erfahrungsaustausch

Modellbauseminar oder Workshop?	40
Ein Stellwerk für Westfalen	41

Bahnhistorie - aus Akten und Archiven

Aquädukt: Wasser oben, Eisenbahn unten - Wirklichkeit und Modell	42
100 Jahre Werk Delitzsch – ein geschichtlicher Abriss	48
Zivilcourage eines Engländers	54
CD-Zug der Erinnerung - der Winton-Train Prag—London 2009	54
150 Jahre „Werrabahn“ - eine Hauptbahn im Wandel der Zeit	55
200. Geburtstag Professor Schubert – eine Reminiszenz	65
Vom Straßendorf zum Eisenbahnknoten	69
Das Ungewöhnliche: Über den Gleisabschluss gefahren	74

Rezensionen

Eisenbahnen auf dem Teltow	75
145 Jahre Bahnhof Greifswald 1863-2008	76
Reichsbahn-Ausbesserungswerk Rostock 1886 bis 1950	78
Die „Große Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 1928/29	78

Service

Kontaktadressen	80
-----------------	----

Veranstaltungen

Nach Redaktionsschluss: UBB nunmehr bis Świnoujście Centrum	88
Impressum	88

Wie die Jahre enteilen ... 2009: WIR werden fünfzehn!

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Druckfrisch auf dem Tisch liegt unser Fachblatt „Bahn & Modell“, Nummer 20, Oktober 2008. Zwanzig Ausgaben, ein kleines Jubiläum. Zehn Jahre ist es her, da trat unser Kulturbereich mit einem Heft an die BSW-Öffentlichkeit. Im April 1999 stand zu lesen: „Uns vereint der Wille zur Bewahrung historischer Werte, dort wo sie sind...Unsere Arbeit ist und bleibt sinnvoll, gleich ob Bewahrung der bewahrenswerten ‚Großobjekte‘ oder Beschäftigung mit der kleinen Welt auf Schienen oder auch den Themen der Eisenbahn-Verkehrsgeschichte. Da gibt es noch viel zu erforschen, zu sammeln und zu fotografieren...Möge diese Zeitschrift unser Sprachrohr sein.“ An den Aussagen von einst gibt es auch in der Gegenwart keinerlei Abstriche.

Von Anbeginn ist Hans-Joachim Kirsche Schriftleiter. Ihm zur Seite: Günter Jazbec, Freund des BSW, Immo Hoppe, Helga Kuhne, die Mitglieder im Arbeitsausschuß und fast alle ehrenamtlichen Mitstreiter im Bereich – Mitglieder in den BSW-Gruppen, Bezirksbeauftragte.

„B&M“, das sind in zehn Jahren etwa 1300 Seiten (durchschnittlich 65 Seiten je Ausgabe), ungezählte Illustrationen in hoher Qualität und alles in ehrenamtlicher Arbeit - konzipieren, forschen, schreiben, gestalten. Das Gesamturteil - Umfragen ergaben dies - ist positiv. Unser Blatt ist nicht mehr wegzudenken, es wurde zum Markenzeichen eines wichtigen Kulturbereichs innerhalb der Solidargemeinschaft. Dazu zählen beispielsweise die Titelfotos und die historischen Abhandlungen, die Wiedergabe der kulturvollen Arbeit in den BSW-Gruppen des Bereichs.

Ist nun Zufriedenheit angesagt? Nein! Auch das ist Tatsache: Die Autorenschaft

ist noch nicht breit genug gefächert - dieses ist mit die Sache der betreffenden Bezirksbeauftragten.

Die Nachfrage nach „B&M“ steigt. In den BSW-Ortsstellen, in den BSW-Ferienhotels. Auflage erhöhen? Geht nicht. Eine Kostenfrage! Aber: In den Gruppen wird mit „B&M“, hier und da, nicht effektiv genug gearbeitet. Bei Veranstaltungen werden zum Teil die Ausgaben „angeboten“. Warum, wenn man auf Exemplare verzichten kann, werden nicht die Ortsstellen des BSW beliefert oder die Partner des BSW versorgt? Oder man verzichtet auf eine Anzahl von Heften, damit zentral „gestreut“ werden kann? Darüber ist zu sprechen. Zügig, ohne Wenn und Aber! Der passende Ort: Jahresarbeits-tagungen der Bezirkbeauftragten. – Danke der Stiftung BSW für die finanziellen Leistungen in der Vergangenheit und gewiss auch in der Zukunft.

BESTELLT! – alle wieder BESTELLT?

Zum 01. Januar 2009 werden die Ehrenamtlichen für einen neuen Zeitabschnitt verpflichtet. BESTELLT, heißt der „amtliche Vorgang“. Ob derzeit dieser Prozess abgeschlossen ist, kann nicht gesagt werden. Fest steht, dass es im Bereich Veränderungen geben wird. Langjährig wirkende BB scheiden aus; ihnen gebührt unser Dank und unser Respekt. Auch die Mitglieder im Arbeitsausschuß/Redaktionsbeirat werden im I. Quartal 2009 vom Hauptbeauftragten neu berufen. Vom Grundsatz her dürfte in den Regionen alles geklärt sein, auch die Berufungen der Gruppenleitungen seitens der Leiter der Regionen.

Informationen zu „BSW 2020“ hat es ausreichend gegeben. Der Vorstand leistete eine anerkennenswerte, aufklärungs-

reiche Arbeit. Es ist davon auszugehen, dass die Bezirksbeauftragten das NEUE ihren Leitern der Gruppen übermittelt haben. Wenn nicht, noch ist bis Dezember Zeit... Dennoch zu „BSW 2020“ einige Kernpunkte:

„BSW-Gruppen als unselbständige Organisationseinheiten (OE) im Rahmen des BSW müssen rechtlich von e.V. und anderen Rechtspersonlichkeiten außerhalb des BSW abgegrenzt werden.“

Zum Stiftungszweck:

„In eigener Verantwortung übernimmt das BSW... Förderung kultureller Betätigung in Freizeitgruppen und internationale Begegnungen. Neue Interessenten, vor allem aus dem Nutzerkreis des BSW, sind zur Mitwirkung zu gewinnen. Die Kontakte und die Zusammenarbeit der verschiedenen Betätigungsfelder untereinander sowie mit anderen Aufgabengebieten des BSW... sind auszubauen. Die rechtlich unselbständigen Einheiten (Gruppen) ... firmieren als OE der Stiftung. Funktionsträger (Gruppenleitungen) werden von der Stiftung BSW bestellt; Leiter, Stellvertreter, Kassensführer durch den Leiter der Region. Alle Mitglieder der Gruppenleitung müssen aus dem Kreis der BSW-Nutzer (gem. Stiftungsverfassung) kommen.

Förderung von Gruppen erfolgt nicht, wenn kommerzielle Zielstellungen verfolgt werden..., wenn gefahren geneigte Prozesse ablaufen (Werkstättenarbeit), wenn sie mit dem Betrieb von Fahrzeugen/Maschinen oder dem Einsatz von Gefahrenstoffen... einhergehen.“

Fragen dazu? Die BB, der HB und die Leiter der Regionen sind gern bereit, auf örtliche Gegebenheiten/Besonderheiten zu antworten.

Höhepunkte im Kulturbereich

An der Juli-Festwoche „100 Jahre ‚Haus Festenburg‘“ mitzuwirken, war für den Bereich ein Bedürfnis. Seit Jahren ist das

BSW-FH „Heimatbahnhof“ für unseren Kulturbereich. Stichworte: Arbeitsberatungen, Seminare, Vitrinengestaltung, Einrichtung des „Eisenbahn-Zimmers“, ständige Foto-Ausstellung in den Fluren. Im Juli überreichte der Bereich ein Modell der Ferieneinrichtung, Maßstab 1:120, gebaut von Volker Weiß, BSW-Gruppe „AG 52 Riesa“(s. Seite 6). Ein Meisterstück. Bauzeit: etwa 900 Stunden!

Die BSW-Region Nord organisierte eine Modelleisenbahn-Ausstellung, einen Workshop (wie es „neudeutsch“ heißt), und die Vitrinen wurden neu gestaltet. Zu sehen u.a.: Diorama Fährhafen der Wiltower Fähre, darauf ein Fährschiff und ein Dieseltriebwagen, selbst gebaute Lokomotiven: BR 52 (1'Eh2), Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn (2'Ch2), Güterzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn (Cn2v) - diese Schmuckstücke stammen aus der Werkstatt von Wolfgang Bahnert. Übrigens, der Leipziger BB ist dabei, die SAXONIA, die erste deutsche Dampflokomotive, zu bauen; Maßstab 1:45, 32 mm Spurweite, Nenngröße 0.

Dem Erbauer der SAXONIA von einst, Professor Andreas Schubert, widmet „Bahn & Modell“ ab Seite 65 einen würdigen Beitrag.

In Festenburg war auch Theo Nüsing (BSW-Gruppe „Modellbahngruppe Krefeld“) dabei mit seiner Gartenbahn auf 45 Meter Länge, und zu den Triebfahrzeugen zählten eine funkferngesteuerte ÖBB-Güterzuglokomotive und die Lok 99 6001 der Harzer Schmalspurbahnen. Wolfgang Bahnert schenkte dem Haus eine Fotoausstellung mit internationalen Eisenbahnmotiven.

Weitere Einzelheiten zu den Aktivitäten „100 Jahre ‚Haus Festenburg‘“ sind ab Seite 6 vom Bezirksbeauftragten in der BSW-Region Nord, Bernhard Waterholter, zu lesen.

Auch für 2009 ist geplant, die Veranstal-



▲ Tagung des Arbeitsausschusses im April 2008. Zu sehen sind (v.r.n.l.): Dieter Koschmann, Hans-Joachim Kirsche, Bernhard Waterholter, Wolfgang Bahnert, Hellfried Richter, Immo Hoppe; links vorn Günter Baum, Dieter Fischer und Ronald Xanke (verdeckt).

tungen des Bereichs im BSW-FH fortzuführen. Wie wäre es mit dem sinnvollen Namen „Festenburger Modellbautage“? Mehr und mehr setzt sich in den Gruppen die Forschungsarbeit durch. Die BSW-Gruppe „Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin“ hat anlässlich „80 Jahre Große Elektrisierung und S-Bahnstromwerk Berlin Ostkreuz“ eine derartige Arbeit vorgelegt. Der Titel: „Große Elektrisierung 1928-1929, Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Berlin“. Eine Arbeit der Extraklasse! Die historischen Fotos und Skizzen sind einmalig. – Wer über das Thema mehr wissen möchte, der schaue auf Seite 78 und im „Ringordner“ nach - dort sind die Kontaktmöglichkeiten der Berliner „Bahnstromer“ angegeben.

FISAIIC-Mitarbeit

Die 6. Sitzung der Technischen Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ fand im Mai d. J. im BSW-FH „Haus Festenburg“ statt. Orga-

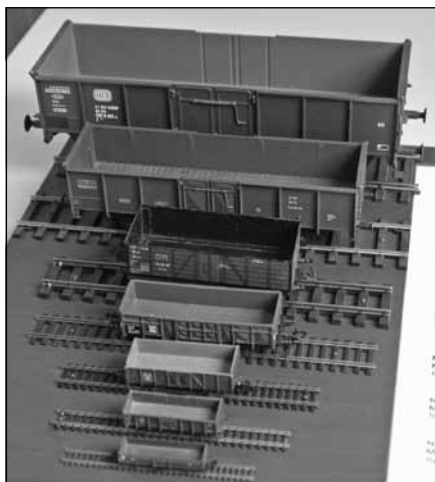
nisatorisch wird es ab Januar 2009 eine personelle Veränderung geben. Neuer Präsident der Kommission, nach fünf Jahren, wird Dr. Roman Šterba, Generaldirektion der CD,a.s. Der Landesverband (LV) Deutschland wird selbstverständlich als Mitglied der Kommission aktiv mitwirken. Ausblick: 2009 Teilnahme des LV Deutschland mit zwei/drei Modulen (Nenngröße H0) an der 11. Landesausstellung der UAICF in Crail (Frankreich). Unser Repräsentant wird die Modellbahngruppe aus Zschopau sein. Zu Details der künftigen Arbeit wird im Heft 21 von „B&M“ zu lesen sein.

Projekt-Arbeit

Was ist wertvoll? Alles? Nein!

Die „Sammlung historischer deutschsprachiger Eisenbahnliteratur“ ist auf einem guten Weg. Sie wird in Berlin konzentriert. Der dafür Verantwortliche wird vom HB berufen und ist Mitglied im Arbeitsausschuss des Kulturbereichs. Alle „körperlichen“ Exponate, wie Unterlagen, Dokumente, Schriftstücke, müssen wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Sie müssen Geschichte nachhaltig





dokumentieren, wie die „Vorschriften für das Arbeitszugwesen“ der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen (Bild unten). Das Projekt ist also keine Bibliothek, um es deutlich zu unterstreichen.

Ein Beispiel hierfür ist ein Falblatt – deutsche Bahngeschichte. Ist der Begriff „IZB“ bekannt? Vielleicht das Kürzel für „Internationale Zentral-Bank“? Falsch. IZB = „Ihr Zug Begleiter“, Jahrgang 1986 - hier vorliegend für den FD 713 (Fern-Expreß „Allgäu“), von Dortmund nach Oberstdorf - mit Quick-Pick-Wagen (schon damals waren die deutschen Wörter Speisewagen oder Restaurant unmodern).



Und Kurswagen führte der FD 713 auch mit, nach Innsbruck und Schruns. Spender dieses „IZB“ war der Gruppenleiter der BSW-Gruppe aus Krefeld, linksrheinisch. „IZB“ ist nur ein Beispiel, um die Richtung

◀ **Offener Güterwagen in allen Nenngrößen - vorgestellt auf der Tagung des Arbeitsausschusses im April 2008.**

Fotos (2): Jazbec

anzudeuten. Dank an die bisherigen Spender dieser wertvollen historischen Materialien, zum Teil aus Hinterlassenschaften.

Unser Projekt „Ringordner“ ist zwar erschienen, leider aber nicht vollständig mit allen Gruppen. Es fehlen Zuarbeiten, immer noch, nach über zwei Jahren (!), von einigen Bezirksbeauftragten. Damit ist eine Ergänzung des „Ringordners“ in die Ferne gerückt. Leider zum Nachteil jener, die alle Termine einhielten. Nach Angaben der BB haben wir derzeit 136 Gruppen. Im „Ringordner“ sind 106 Gruppen verzeichnet.

Der Kulturbereich wird sich auch in der Zukunft bewähren, er ist innerhalb der Stiftung BSW unverzichtbar. Bestehende Aktivitäten sind auszubauen, zu qualifizieren. Alle BB sollten intensiver mit den Leitern der Gruppen zusammenarbeiten und zentrale Informationen zügig weitergeben. Lobenswert: BB Jürgen Hirsch, BSW-Region Ost, veranstaltet 14 Tage nach der 14. Jahresarbeitstagung der Stiftung BSW (24. bis 26. Oktober) mit den Bezirksbeauftragten den 2. Erfahrungsaustausch mit „seinen“ Gruppenleitern.

Wenn man so will, beginnen jetzt für zahlreiche Gruppen die Höhepunkte des Jahres: Modelleisenbahn-Ausstellungen (besonders in der Vorweihnachtszeit) und „Tage der offenen Türen“ finden landauf und landab statt. Dazu viel Erfolg; zufriedene Besucher und wachsende Ausstrahlungskraft im Territorium.

Der Autor wird, einer Tradition folgend, im Dezember die BSW-Gruppen in Frankfurt (Oder) besuchen. Abschiedsbesuch, und Gespräche führen, wie beispielsweise der Kontakt über den Oderstrom hinweg intensiviert werden kann.

2. Modellbahnausstellung der Region Nord

Bernhard Waterholter, Bezirksbeauftragter Hannover

Vom 06. bis 12. Juli 2008 fand im BSW-FH „Haus Festenburg“ die 2. Modellbahnausstellung der Region Nord mit Workshop statt. Die Veranstaltung war Bestandteil des Programms der Festwoche „100 Jahre ‚Haus-Festenburg‘“. Es waren drei Modellbahnanlagen aufgebaut und Vitrinen mit selbst gebauten Lok-Modellen und Dioramen. Zu sehen war eine zehn Meter lange Modulanlage in Nenngröße H0 des MEC Hannover mit zwei-

gleisiger elektrifizierter Hauptstrecke mit drei gleichzeitig fahrenden Zügen im Selbstblockbetrieb und drei weiteren Zügen in einem verdeckten Abstellbahnhof. Die Anlage ist an sieben Tagen von 9 bis 17 Uhr störungsfrei gelaufen.

Des weiteren war eine Modulanlage in der Nenngröße H0m (Meterspur) der Rhätischen Bahn nach Schweizer Vorbild in Betrieb. Hier begegneten sich die Züge der eingleisigen Strecke in vorbildgerecht angelegten Bahnhöfen und setzten dann ihre Fahrt auf der eingleisigen Strecke fort, welche in einem Oval von 7 x 3 Metern angelegt war.

Außerdem war eine 3,5 x 0,5 Meter große Modulanlage der Nenngröße H0 nach Vorbild des Bahnhofs Altenau, dem Endpunkt der ehemaligen Harzbahn Goslar—Clausthal-Zellerfeld—Altenau(Oberharz) zu sehen. Die Bahnhofsanlagen mit Empfangsgebäude, Bahnsteigen, Ladestraße und Drehscheibe wurden exakt im Maßstab 1:87 nachgebaut. Auf der Anlage fuhr ein Triebwagen ETA 515 im



▲ Modell des BSW-FH „Haus Festenburg“ im Maßstab 1 : 120 als Gastgeschenk zum 100-jährigen Jubiläum des Hauses; Erbauer: Volker Weiß aus Riesa. Die Mannschaft des Hotels mit dem Modell und dessen Erbauer stellte sich dem Fotografen Wolfgang Bahnert.

Pendelverkehr, so wie er beim Vorbild bis zur Stilllegung der Strecke im Jahr 1976 verkehrte.

Ein Besucher, dessen Vater einst Bahnhofsvorsteher in Altenau war, brachte uns einige schöne Bilder aus den frühen Betriebsjahren dieser Strecke.

Während der Ausstellungstage fand in den Räumen ein Workshop für Kinder und Jugendliche statt, wo unter Anleitung erfahrener Modellbahner Gebäude und Modellbahnwagen gebaut werden konnten. Die Freude bei den Kindern war besonders groß, weil sie alle Modelle kostenfrei mitnehmen durften. Auch erwachsene Modellbahner kamen am nächsten Tag wieder und brachten ihre defekten Lokomotiven mit, welche dann

von den Mitgliedern der BSW-Gruppe gratis repariert wurden.

Für die eingeladenen Mitglieder unserer BSW-Gruppen zum Workshop hatte Wolfgang Bahnert, BB der Region Ost, wieder etwas Besonderes vorbereitet. An drei Tagen wurde ein vierachsiger Reisezugwagen der Selketalbahn gebaut, gelötet und lackiert. Es hat allen Teilnehmern viel Spaß bereitet.

Im Eingangsbereich des Hotels hat der Hauptbeauftragte unseres BSW-Bereichs, Dieter Koschmann, eine zweite beleuchtete Glasvitrine aufgestellt. Hier konnte Wolfgang Bahnert seine selbst gebauten, wunderschönen Dampflokomotive in der Nenngröße 0 präsentieren.

Am Freitag, dem 11. Juli, fand der offizielle Empfang zum 100-jährigen Jubiläum des „Hauses Festenburg“ statt. Anwesend waren vom BSW-Vorstand Herr Happich, Herr Hennies, Herr Warnecke, der Regionalleiter Herr Eckert sowie Vertreter der DEVK, der Sparda Bank, der Gemeinde Schulenberg, der Stadt Clausthal-Zellerfeld und der Kirche. Nach den Ansprachen und Glückwünschen der öffentlichen Vertreter gab die Leiterin des Hauses, Frau Stremlau, den Blick auf das tolle, einzigartige Büffet frei, um danach den Festabend zu eröffnen.

Als Geschenk unseres BSW-Bereichs wurden von den Bezirksbeauftragten Wolfgang Bahnert und Bernhard Waterholter zwölf Eisenbahnbilder mit Rahmen übergeben und im Flur der 1. Etage aufgehängt. Vom Hauptbeauftragten Dieter Koschmann, Bezirksbeauftragten Helfried Richter und dem Erbauer des Modells, Volker Weiß, wurde ein Supermodell des „Hauses Festenburg“, gebaut im Maßstab 1:120 (Foto unten), übergeben.

Am Samstag, dem 12. Juli, fand draußen ein großes Sommerfest mit Tanzvorführungen, Musik, Verlosung und vielen Aktionsständen statt. Auch der BSW-Männerchor und das BSW-Orchester Hannover nahmen teil. Unsere Mitglieder aus dem Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn standen den ganzen Tag mit Rat und Tat zur Seite, vom Parkplatzanweiser bis zur Modellbahnvorführung. Der Kollege Theo Nüsing hatte auf der Rasenfläche vor dem Haus eine Gartenbahn aufgebaut, um den Kindern und Jugendlichen hier eine Spielmöglichkeit mit der Modellbahn zu geben.

Es war rundherum eine gelungene Veranstaltung, bei der sich unser Bereich hervorragend präsentieren konnte.



Chronik 2008 - Daten, Ereignisse, Fakten

Fortsetzung aus „Bahn & Modell“, Nr. 19/April 2008

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Nach dem Erscheinen der Chronik des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im Jahr 2004 wurden stets alle nachfolgende Ereignisse 2 x jährlich im Fachblatt „Bahn & Modell“ veröffentlicht. Um die Übersichtlichkeit nicht aus den Augen zu verlieren, wird von der Redaktion eine Zusammenfassung aller Ereignisse und Begebenheiten seit 2004 vorbereitet. Ab 2009 wird jede Ausgabe von „B&M“ die Chronik des Bereichs fortsetzen. Hier die Ereignisse ab April 2008:

März (Nachtrag)

Der „Ringordner“ (Wir stellen uns vor – BSW-Gruppen der Regionen Ost, Süd, West, Nord), Projekt des Kulturbereichs, wird ausgeliefert.

Unser Fachblatt „Bahn & Modell“, Nummer 19/April 2008, erscheint.

08. bis 10. April

1. Besprechung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats.

07. bis 10. Mai

6. Sitzung der Technischen Kommission/Commission Technique (TK/CT) „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ in der FISAIC findet auf Einladung des Landesverbandes Deutschland im BSW-FH „Haus Festenburg“ statt. Teilnehmer die Landesverbände Tschechische Republik, Ungarn, Luxemburg, Frankreich, Deutschland. Den deutschen Landesverband vertraten: Dieter Koschmann, Präsident der TK/CT und Hauptbeauftragter des Kulturbereichs, und Bernhard Waterholter, Mitglied im Arbeitsausschuss. Dietmar Petzold war als Coordinateur für alle TK/CT in der FISAIC und als Beauftragter des Landesverbandes Deutschland für internationale Angelegenheiten anwesend. Neuer Präsident der TK/CT ab 01. Januar 2009: Dr. Roman Šterba, LV CZ (Generaldirektion der CD,a.s.).

17. bis 19. Juni

1. Jahresarbeitstagung (JAT) der Stiftung BSW mit den Hauptbeauftragten

im BSW-FH „Haus Festenburg“. Die JAT wurde von Rainer Grab (V1) eröffnet, der zu Schwerpunktaufgaben in der künftigen Arbeit des BSW sprach („BSW 2020“). Der Kulturbereich wurde vom HB vertreten.

Das Projekt „Sammlung...“ wird fortgeführt. Weitere historische Unterlagen von Spendern werden zwischengelagert. Raumsuche geht intensiv weiter. Bestände der BSW-Gruppe „Bahnarchiv Duisburg“ nach Berlin geholt, da sich betreffende Gruppe aufgelöst hat.

05. bis 12. Juli

Die Festwoche „100 Jahre ‚Haus Festenburg‘“ wurde vom Bereich maßgeblich mitgestaltet, u.a.:

Modelleisenbahn-Ausstellung, Workshop zum Thema „Rund um die Modelleisenbahn“, Filmvorführungen, Gartenbahnbetrieb, Vitrinengestaltung, Vortrag über „Friedrich List“, Geschenk - Modell des Ferienobjekts (1:120).

22. bis 23. Oktober

2. Besprechung des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats.

24. bis 26. Oktober

14. Jahresarbeitstagung der Stiftung BSW mit den Bezirksbeauftragten. (Beide Veranstaltungen im BSW-FH „Haus Festenburg“).

Auf den Gleisen des Eisenbahnmuseums rollte die SAXONIA

Fachtagung der TU Dresden zum 200. Geburtstag von Professor Johann Andreas Schubert

Helga Kuhne, Dresden

Johann Andreas Schubert war Professor an der Technischen Bildungsanstalt zu Dresden (Vorgängerin der Technischen Universität Dresden). Hier hat er 41 Jahre gelehrt. Geboren wurde Schubert am

Allein von 1860 bis 1880 wurden ca. 1 500 km Gleis pro Jahr gebaut. Diese Raten konnten allerdings in den späteren Jahren nicht gehalten werden. Bis 1914 kamen jährlich nur noch 750 km Gleis/

Jahr hinzu. Der größte Teil davon wurde privat finanziert. Vor allem im Gütertransport hatte der Eisenbahnbau bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs eine Revolution ausgelöst. Die Eisenbahn hatte keine Konkurrenz, und ihr wurden sprichwörtlich Flügel verliehen, was im Symbol des Flügelrades versinnbildlicht wird. Aber schon von 1920 an begann die



19. März 1808 in Wernesgrün/ Vogtland. Die TU Dresden beging seinen 200. Geburtstag mit einer Fachtagung im Juli 2008 parallel zum Dampflokfest der IG Bw Dresden-Altstadt.

Am 12. Juli kamen die TU-Professoren Dr.-Ing. Wolfgang Fengler (Professur für Gestaltung von Bahnanlagen) und Dr.-Ing. Günter Löffler (Professur für spurgeführte Fahrzeuge) in das Eisenbahnmuseum (ehemaliges Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt), um hier über „Hochgeschwindigkeit“ zu referieren.

Prof. Fengler begann seinen Vortrag mit den Anfängen der Eisenbahn in England und führte die Zuhörer bis in die heutige Zeit. Deutschland hatte, was den Eisenbahnbau betraf, einen Spätstart. Der wiederum wurde in den folgenden Jahren mit einer beeindruckenden Aufeinanderfolge von Bauvorhaben wettgemacht.

Eisenbahn, die Konkurrenz des Kraftwagens zu spüren. Statt neuer Schienenwege entstanden nun nach und nach Reichsautobahnen.

Im zweiten Vortrag ging es um die Entwicklung der Lokomotiven. Während Professor Löffler im zweiten Stock technische Daten von Lokomotiven erläuterte, lud unten auf den Gleisen die SAXONIA zu Lokmitfahrten ein. Prof. Schubert hatte das Original 1838/39 als erste deutsche Dampflokomotive konstruiert. Zur Einweihung der Fernbahnstrecke Leipzig—Dresden am 7. April 1839 durfte sie allerdings nicht den Festzug ziehen. Sie rollte hinterher und in Priestewitz auf einen Prellbock. Für das 150-jährige Jubiläum der Eisenbahnstrecke Leipzig—Dresden wurde die SAXONIA originalgetreu nachgebaut. Diese zweite SAXONIA hat ein besseres

Schicksal: Sie war der Höhepunkt der Lokschau anlässlich des Jubiläums 1989 und führte die Fahrzeugparade an. Noch heute ist sie ein gern gesehener Gast bei allen Dampfplokkfesten. In Anbetracht ihrer konzipierten Geschwindigkeit von rund 30 km/h fragte der Referendar: „Wie schnell muss eigentlich heutzutage die Eisenbahn fahren?“ Er beantwortet die Frage gleich selbst: „Doppelt so schnell wie ein Auto und halb so schnell wie ein

Flugzeug. Wenn wirtschaftlich gefahren werden soll, sind 330 km/h optimal.“ Für höhere Geschwindigkeiten ist die nächste schienengebundene Generation zuständig. Und die heißt Transrapid.

Ein ausführlicher Beitrag zum Leben und Wirken Schuberts aus der Feder des langjährig an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden tätigen Professors Dr.-Ing. habil. Harry Rose beginnt auf Seite 65.

Reminiszenzen ... oder: Was man nicht vergessen sollte

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Erinnerungen aufzuschreiben, ist angebracht und nützlich für spätere Fortschreibungen. Was war, wird leider in dieser hektischen Zeit oftmals vergessen.

Unser 15. Jahr beginnt 2009. 168 Monate liegen dann hinter dem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Die Bildung unseres Bereichs 1994 war der Versuch, neben den seit Jahren und Jahrzehnten bestehenden Freizeitbereichen etwas Neues zu schaffen. Zwar gab es hier und da Interessengruppen unter dem Sammelbegriff „Eisenbahn“, eine Dachorganisation war aber nicht vorhanden. Gleichgesinnte erzielten nur dann Erfolge und Anerkennung, wenn es auch ein verlässliches Forum gibt. Unter dem Dach des BSW wurde folglich, nach 45 Jahren, ein neuer Kulturbereich gebildet. In allen BSW-Bezirken wurden sofort Bezirksbeauftragte bestellt. Die Zentrale bestellte den Hauptbeauftragten, der als Mittler zwischen den Bezirken und der Zentrale ehrenamtliche Arbeit leistete. Ob mit Erfolg, nun, das müssen Andere beurteilen. Ab 1995 fanden ohne Unter-

brechung jährlich Jahresarbeitstagen mit den Bezirksbeauftragten statt. Die Chronik des Kulturbereichs von 2004 nennt Einzelheiten unseres Wirkens. In allen Ausgaben von „Bahn & Modell“ wird seit 2004 die Chronik fortgeschrieben.

Einige Komplexe, die es wert sind, betrachtet zu werden, seien hier genannt: Fahrzeuglisten: Federführend hierbei war Norbert Heidrich, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, BSW-Region Süd. Von 1999 bis 2001 erfasste und beurteilte er, mit Unterstützung aus den Bezirken (hervorzuheben: Manfred van Kampen, Günter Baum, Horst Troche und viele andere) etwa 600 Fahrzeuge, weitestgehend mit Fotos. Sechs Aktenordner entstanden. Nutznießer war das Verkehrsmuseum in Nürnberg, heute DB Museum. Unser Bereich leistete wertvolle Grundsatzarbeit. Nichts Historisches sollte von den beiden deutschen Bahnen DB und DR verloren gehen. Ein öffentliches Dankeschön seitens der Berufssammler aus Nürnberg blieb aus. Was aus dem wertvollen Material gewor-

den ist? – Details sind, trotz eines bestehenden Kooperationsvertrages, nicht „aktenkundig“ geworden.

Halt! - Ein Beispiel für den Verbleib der von unseren Freunden aufgelisteten Fahrzeuge, von sehr wenigen, ist bekannt. Der VT 08 aus Braunschweig (Frist ist abgelaufen) ging als Dauerleihgabe an die Verkehrsfreunde Braunschweig - die BSW-Gruppe in Braunschweig bleibt zur Pflege des Fahrzeugs bestehen.

Treffen der Modelleisenbahnfreunde: Ab Seite 21 kann die Geschichte dieser Veranstaltungen nachvollzogen werden. Mögen die künftigen „Festenburger Modellbautage“ auch eine Erfolgsgeschichte werden.

„Tage der offenen Türen“ und andere öffentliche Veranstaltungen: Stichwort „10 Jahre Kulturbereich“, gefeiert in Schwerin, 2004. „Bahn & Modell“ hat darüber sehr ausführlich berichtet. Die Präsentation war einmalig; Gartenbahn aus Freiburg/Breisgau (Wolfgang Wiegand), Fahrzeugausstellung in der Halle (dortige BSW-Gruppe), historische Berliner S-Bahn im Freigelände (BSW-Gruppe „Historische S-Bahn Berlin“).

Horst Gibtnier, damals Konzernbeauftragter für das Land Mecklenburg-Vorpommern, war Schirmherr von „Schwerin 2004“. Die DB AG und Sozialeinrichtungen (u.a. DEVK, Sparda) waren an unserer Seite.

Natürlich waren wir auch aktiv dabei, als unsere Solidargemeinschaft (BSW) ihr hundertjähriges Bestehen feierte. In Kassel, dort, wo die Solidargemeinschaft der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ihren Ursprung hatte.

Unser Kulturbereich war stets bei Veranstaltungen aktiv, wirkte mit bei den Ländertagen der Bundesländer, bei Bahnhofsfesten, Streckenjubiläen, bei internationalen Veranstaltungen, und er gestaltete Seminare im Rahmen von Senioren-Freizeitwochen.

Stichwort FISAIC. Internationaler Freizeitverband der Eisenbahner: Dieser Verband wurde 1952 gegründet und feierte sich 2002. Aber erst 2003 (!) trat die Technische Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ ins Rampenlicht. Bis dahin gab es keinen derartigen Bereich, der zum vielschichtigen Thema Eisenbahn in den FISAIC-Landesverbänden einen direkten Partner hatte.

Der Landesverband Deutschland war Initiator für den neuen Kulturbereich. 2003 bildete sich die Technische Kommission im BSW-FH Baiersbrunn, das BSW stellte auch den ersten Präsidenten dieser FISAIC-Kommission. In dieser Kommission arbeiten gegenwärtig fünf FISAIC-Landesverbände.

Immer wieder wird auf kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit verwiesen. Nur über eine systematische Arbeit in und mit der Öffentlichkeit können Erfolge erzielt werden. Auch unser Kulturbereich benötigt dringend ein Mehr an Förderern..

Im Laufe der Jahre und zu den entsprechenden Veranstaltungen, präsentierten wir Modelleisenbahn-Anlagen in den Nenngrößen I bis Z, zeigten Modelle von Fahrzeugen in den unterschiedlichsten Maßstäben, Mitglieder von BSW-Gruppen traten in historischen Uniformen auf (z. B. die Gruppe aus Korbach, BSW-Region West, anlässlich 100 Jahre Solidargemeinschaft in Kassel).

Tage der offenen Türen und Modelleisenbahn-Ausstellungen über das gesamte Kalenderjahr verteilt, sind Höhepunkte unseres Wirkens. Beteiligung an Bahnhofs- und Streckenjubiläen, gemeinsam mit Unternehmensbereichen der DB AG, sind ebenso wie die Teilnahme und die Gestaltung von Museumsnächten (Dresden und Halle) wertvolle Aktivitäten im Kulturbereich. Über Jahre hinweg sind die „Dresdner Dampflopfeste“ zu Besuchermagneten geworden. Zahlreiche BSW-Gruppen aus unserem Bereich

bereicherten dieses Fest des Dampfes mit Präsentationen. Über all diese Veranstaltungen berichtete unser Fachblatt „Bahn & Modell“, und die Chronik wurde bunter.

Projektarbeit ist im Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn ein relativ junges Betätigungsfeld. Erstes Projekt ist die zeitweilige Arbeitsgruppe „Deutsche Eisenbahndirektionen“. Zwei Bücher sind bereits erschienen – „Erfurt“, „Stettin/Pasewalk/Greifswald“ mit dem Komplex Fährschiffamt der DR in Sassnitz. In Vorbereitung sind der Grundlagenband, die Direktionen Dresden, Berlin/Cottbus, Schwerin, Altona/Hamburg und ein Reprint (Elberfeld/Wuppertal). Natürlich geschieht das alles in ehrenamtlicher Arbeit. Projekt zwei ist die „Sammlung historischer deutschsprachiger Eisenbahnliteratur“. Bisher sind etwa 4000 Dokumente eingelagert. Der Dank gilt vor allem den Spenderinnen und Spendern. Es ist wäre sehr schade, wenn

Dokumente, gleich welcher Art, verloren gehen würden. Das dritte Projekt nennt sich „Flügelrad“, so lautet der Arbeitstitel. Es steckt noch in den Kinderschuhen. Eines steht heute bereits fest: Spuren des Symbols „Flügelrad“ sind bei den Eisenbahnen in aller Welt zu finden. Also, wer hat, wer weiß, wer kennt Objekte mit dem Flügelrad (auch freie künstlerische Gestaltung), der melde sich beim Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Natürlich war die Erarbeitung unseres „Ringordners“ auch ein Projekt. Dazu steht mehr im Leitartikel.

Nicht alles, was in 14 Jahren geschah, kann in Ausführlichkeit wiedergegeben werden. Dafür bitten wir um Verständnis. Dieser Bericht war ein Versuch, die Erinnerung zu wecken. In den Gruppen sollte man über geleistete Arbeit sprechen und auch schriftlich dokumentieren. Wie schon Wilhelm Busch formulierte: „Eins, zwei, drei im Sauseschritt, eilt die Zeit - wir eilen mit.“

100 Jahre altes Stellwerk gerettet

Mit dem Abriss der Eisenbahnbrücke über die Oder bei Frankfurt (Oder) im ersten Quartal dieses Jahres - einige Teile der Brücke waren über 100 Jahre alt - musste auch das alte Stellwerk des Bahnhofs Oderbrücke weichen, mit ihm auch das Innenleben für die Bedienung der Weichen und Signale. Die am Ort ansässige BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Frankfurt (Oder), die sich der Traditionspflege im Eisenbahnknoten der Oderstadt verschrieben hat, stellte die 1,5 Tonnen schweren Inneneinrichtungen sicher und übernahm sie in ihren Bestand zur weiteren Pflege und funktionstüchtigen Vorführung am Sitz der Gruppe am Posener Hof. Mehr über die Aktivitäten dieser BSW-Gruppe ist auf der Homepage zu lesen unter www.eisenbahnfreunde-ffo.de

Einziges Läutewerkmuseum Deutschlands

22 Läutewerke aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Holland hat Wolfgang List, Diplom-Ingenieur für Verkehrsmaschinentechnik und Autor mehrerer Bücher aus dem Eisenbahnwesen, in seinem Garten hinter dem Fachwerkhaus in der Stendaler Innenstadt in mehr als 20 Jahren zusammengetragen. Alle sind funktionsfähig und befinden sich in tadellosem Zustand. Dieses in Deutschland einzigartige Museum bewahrt die über 100-jährige Geschichte der Läutewerke, die flächendeckend nur in Deutschland existierten und bis etwa 1965 im Einsatz waren. Nach Voranmeldung (Telefon 03931-214684) kann dieses klang- und erlebnisreiche Läutewerkmuseum besichtigt werden.

Jubiläen unserer BSW-Gruppen 2009

Die Angaben wurden von den Bezirksbeauftragten Jürgen Hirsch, Wolfgang Bahnert, Günter Baum, Dieter Fischer, Wolfgang Fischer, Hellfried Richter, Norbert Heidrich, Uwe Pütz, Karl Wecker übermittelt. Keine Jubiläen im Verantwortungsbereich der BB: Martin Bläß, Helmut Schmidt, Bernhard Waterholter, Ronald Xanke. Keine Angaben kamen von den BB: Udo Zepf, Lothar Wissler. (Gründungsdatum in Klammern hinter dem Jubiläumsjahr)

BSW-Region Ost

Regionalbüro Berlin

- BSW-Gruppe „Stellwerk Rs IV Wustermark“ 5 Jahre (08. Mai 2004)

Außenbüro Leipzig

- BSW-Gruppe „Johannes Scharrer“ Erfurt 60 Jahre (09. September 1949)
- BSW-Gruppe „Modellbahn Bw Brandenburg“ 50 Jahre
- BSW-Gruppe „MEC Lichtenstein“ 45 Jahre
- BSW-Gruppe „Eisenbahnfreunde Eisenach West“ 40 Jahre
- BSW-Gruppe „Traditionsbahn Radebeul“ 35 Jahre (01. August 1974)
- BSW-Gruppe „Eisenbahntradition Zwickau“ 30 Jahre (04. Mai 1979)
- BSW-Gruppe „Döbelner Eisenbahngeschichte“ 25 Jahre (01. Mai 1984)
- BSW-Gruppe „Modelleisenbahn Bitterfeld“ 20 Jahre

- BSW-Gruppe „Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd“ 15 Jahre
- BSW-Gruppe „Eisenbahntradition Westsachsen“ 10 Jahre (08. März 1999)
- BSW-Gruppe „IG Modellbahn Glauchoau“ 10 Jahre

BSW-Region Süd

Regionalbüros Nürnberg und München

- BSW-Gruppe „E 44 119 Bw Lichtenfels“ 25 Jahre (16. Mai 1984)
- BSW-Gruppe „ET Gläserner Zug“ München 10 Jahre (11. November 1999)

BSW-Region West

Regionalbüro Duisburg

- BSW-Gruppe „MEC Dortmund“ 60 Jahre
- BSW-Gruppe „MEC Münster“ 60 Jahre
- BSW-Gruppe „EMF Paderborn“ 30 Jahre
- BSW-Gruppe „Modellbahngruppe AV Opladen“ 30 Jahre

Besuch bei der Schortefeldbahn

Schon öfter haben wir interessante Objekte vorgestellt, deren Besuch sich für Modelleisenbahner und Modellbauer lohnt. Heute sollen es die „Schortefeldbahn“ und das Schaubergwerk „Volle Rose“ bei Ilmenau in Thüringen sein. Etwa 60 Feldbahnlokomotiven (600 mm Spurweite) sind hier vorgehalten, 20 davon - so der Vereinschef - betriebsfähig! Dazu eine Vielzahl Wagen für unterschiedliche Nutzungszwecke. Auf einem 2,5-km-Rundkurs führt die Fahrt durch das malerische Schortetal. Mit einem Zug der Grubenbahn werden die Besucher 360 Meter weit in den Berg gefahren und lernen den Flußspatabbau kennen, der hier bis 31. März 1991 im Schacht „Volle Rose“ betrieben wurde. Neben in der „Schortemühle“ ist für das leibliche Wohl mit Thüringer Küche gesorgt.



Die Öffnungszeiten vom 1. April bis 6. November sind: Dienstag bis Freitag 9 bis 16 Uhr (letzte Führung), Samstag, Sonn- und Feiertag 10 bis 18 Uhr (letzte Führung). Nach Vorabsprache sind Führungen ab 10 Personen auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich.

Die „Schortemühle“ öffnet 11 Uhr; Januar – März = Montag und Dienstag Ruhetag; April – Dezember = Montag Ruhetag.

Anfahrt über 98769 Ilmenau, Schortestraße 57; Tel.: 03677/20 84 08 oder 03677/89 90 65.

Weitere Info unter: www.Schaubergwerk-Langewiesen.de.

Foto: Bahnert

BSW-Gruppe auf Eisenbahn-Fototour durch England und Wales

Rudolf Kerl, Uwe Köhler, Riesa

Zu einem großartigen Erlebnis wurde für Ralf Korn, Niels Kunick, Michael Rosenberger, Uwe Köhler und Reiseleiter Rudolf Kerl (BSW-Gruppe Modellbahn Riesa) die Fahrt in zwei Autos über 4.000 km von Riesa nach England und Wales zu acht Schmalspur- und zwei Museumsbahnen mit dem Besuch von zwei Museen und zurück nach Riesa und natürlich der „Ausbeute“ von tollen Aufnahmen. Über ihre Erfahrungen und Entdeckungen berichten sie hier.

1.Tag – Anreise (ca. 1.200 km)

Abfahrt ab Riesa 4:00 Uhr über deutsche Autobahnen, durch die Niederlande, Belgien und Frankreich, hier nach Calais zum Channel-Train mit Ankunft gegen 14:00 Uhr. Nochmals tanken, denn der Kraftstoff ist etwa 30% teurer als auf dem Festland. Die Tunnelpassage wurde im voraus übers Internet gebucht, dadurch war sie billiger als bei Bezahlung vor Ort. Nach Erledigen der Grenz- und Zollformalitäten ging es durch die Höhengrenze zum Warteplatz, dann vom Personal die Aufforderung zum Einfahren in den Zug (Ober- und Unterdeck). Abfahrt 15:20 Uhr ab Calais; Ankunft 14:55 Uhr in Folkestone in England (die Engländer sind eben eine Stunde hinterher). Wir fuhren vom Schiff ins Freie und gelangten direkt auf die Autobahn M 20 nach London. Aufpassen: Linksverkehr! Erstes Ziel: Tenterden - dort befindet sich eine normalspurige Museumsbahn, die Kent & East Sussex Railway. An diesem Wochenende finden hier Dampffahrten statt; der letzte Zug fährt 15:30 Uhr ab Tenterden nach dem ca. 10,5 km entfernten Bodiam. Den Zug verpassen wir; fahren weiter zur nächsten Station, wo er gerade wieder abfährt. Also weiter zum nächsten Bahnhof, Northiam. Hier erwi-

schen wir den Zug bei der Einfahrt und dann beim Wasser nehmen, so haben wir die ersten Bilder im Kasten oder auf dem Chip. Zurück in Tenterden schauen wir uns im Bahnhof um, besichtigen das feine Stellwerk, wo uns ein älterer Herr alles erklärt (erstaunlich, wir verstehen ganz schön viel von der englischen Sprache). So sehen wir auch die Sicherheitseinrichtung mittels einer Metallscheibe, die in eine Tasche mit großem Ring gesteckt wird und dem Lokführer bei der Abfahrt übergeben wird. Als der Zug 17:15 Uhr wieder eintrifft, können wir das Schauspiel in umgekehrter Reihenfolge beobachten, schade nur, dass der Stellwerker dabei im Bild vor der Lok steht.

Nach diesem ersten Bahnkontakt fahren wir zu unserem Nachtquartier in Waddesdon, der alten Molkerei (The Old Dairy).

2.Tag, Sonntag

Über ein paar kleinere Landstraßen kommen wir nach ca. 7 km zum Buckinghamshire Railway Centrum Quainton. Heute ist Dampfbetrieb, aber das Museum öffnet erst 10:30 Uhr, der Parkplatz ist noch geschlossen, und es regnet. Wir beschließen, die 20 km weiter nach Leighton Buzzard zu fahren, wo der erste Zug 10:40 Uhr und der nächste 11:30 Uhr abfährt. Hier betätigen wir uns erst einmal am Lokschuppen fotografisch. Extra für uns (Dank unseres Reiseleiters) ist die Lok „Chaloner“ (eine mit vertikalem Kessel) angeheizt. Wir können die Lok von allen Seiten „beschnarchen“. Uwe nutzt die Gelegenheit zu einer kurzen Mitfahrt. Auch den Lokschuppen können wir uns anschauen. Mit dem 11:30 Uhr-Zug fahren wir bis zur Endstation Stonehenge Works, eine schöne und abenteuerliche Fahrt in offenen Wagen. Dort gibt es ein kleines Museum und eine Schauvorfüh-

rung auf der Feldbahn, wo mit einem urigen Bagger Loren beladen werden, um sie dann auf einem Rundkurs wieder zurück auf die Halde zu kippen.

Wieder in Leighton Buzzard schauen wir uns die neben dem Bahnhof auf einer Wiese stattfindende Oldtimerparade von ca. 150 Fahrzeugen an. Sogar ein Mini-Dampflokomobile dreht ihre Runden. Dann per Auto weiter über Dorfstraßen (ca. 70 km) zum nächsten

interessanten Ort, dem Didcot Railway Centre. Hier ist an diesem Wochenende Dampfbetrieb, also 7,50 £ Eintritt. Im Lokschuppen stehen viele interessante Exemplare, die man alle „hautnah“ erleben kann. Nach Besichtigung eines Stellwerkes mit Steuerrad wie auf einem Schiff (nicht zum Lenken, sondern zur Fernbedienung der Schrankenanlage) fahren wir mit einem kleinen Dampfzug (2-achsige Dampflok - No.1340 - 'Trojan' 0-4-0 Satteltank - gebaut 1897 - und ein Wagen) vorbei an Drehscheibe und einer weiteren Remise für Wagen und Triebwagen ans Ende des Geländes. Dort sehen wir Dreischienengleise. Die zweite Spur ist sehr breit, so ca. 2,14 m (hier wieder Meter). Diese Breitspurbahn hat es tatsächlich auf der „Insel“ gegeben. In der Bahnhofshalle stehen auch eine Lok (Fire Fly - 2-2-2 Breitspur von 1840, Replik gebaut 2005 - ähnlich der ADLER, nur größer) und ein Wagen dazu.

Einige Meter von diesem Bahnhof entfernt befindet sich der Haltepunkt des zweiten großen Dampfzuges (Lok No.3822 - 2-8-0 gebaut 1940 und zwei Wagen), der öfter lautstark auf sich aufmerksam machte. Wir steigen ein; schon



▲ Die Mannschaft

Fotos (4): Köhler

geht es los, mit voll geöffnetem Regler entlädt sich die Kraft der Lok gleich einer Naturgewalt mit lautem Auspuffschlag und riesiger Dampfwolke – ein Augen- und Ohrenschmaus für jeden Dampflokfan. Auf dem Rückweg zum Auto über den Bahnsteig von Didcot Parkway saust einer der älteren Dieselschnelltriebzüge der GWR mit ohrenbetäubendem Lärm vorbei, nochmals ein Erlebnis für die Sinne eines Eisenbahnfans. Anschließend Rückfahrt nach Waddesdon zum Nächtigen.

3.Tag , Montag

Wir wollen nach Merthyr Tydfil zur Brecon Mountain Railway. Bis dahin sind es aber erst mal ~ 250 km. Dort angekommen, empfangen uns Regen und Wind: Es regnet waagerecht! Der 11:00-Uhr-Zug ist schon weg, so fahren wir weiter zur Zwischenstation Pontsticill an einem Stausee. Rudis gute Planung auf dem Papier: „Bei günstigem Wetter lohnt auch eine Zugbegleitung per Auto in das Brecon Mountain Gebirge. Der Zug fährt an einem Stausee entlang, und man kann von der gegenüberliegenden Seite gute

Fotos schießen.“ Sie löst sich im Regenwasser auf. Als der Zug kommt, gelingen ein paar Aufnahmen im Regen, man sieht die „Bindfäden“ förmlich auf den Bildern. Hier verkehrt übrigens die Lok „Graf Schwerin-Löwitz“ auf 600 mm Spurweite, die von der MPSB aus der damaligen DDR an die Railway verkauft wurde. Da wir etwas in Zeitverzug



sind und es weiter regnet, beschließen wir, den geplanten Teil der Vale of Rheidol Railway mit dem Regenwasser „auszukippen“ und fahren gleich zu unserem nächsten Quartier nach Forden.

4.Tag, Dienstag

Bis zu unsrer nächsten Ausgangsstation Llanfair Cerainion der Welshpool & Llanfair Light Railway sind es zwar nur 25 km, aber es gibt bis zur Zugabfahrt 9:45 Uhr viel zu sehen: Zwei Lokschuppen, davon einer mit Werkstatt. In letzterem steht der „Stolz“ der Bahn, eine rumänische Dampflok. Im übrigen besteht der Fuhrpark aus Fahrzeugen von aller Herren Länder: Wagen von der Zillertalbahn, aus Ungarn und auch aus Afrika passen auf die Spurweite von 760 mm. Bei den Loks sieht es nicht anders aus. Die Zuglok unseres Zuges stammt aus Sierra Leone (erkennbar an den großen Lampen), ehemals britische Kolonie, gebaut in Leeds bei Hunslet. Rudi freut sich, den Kollegen der kleinen Bahn die Anschriften an ungarischen Wagen von der Nyiregyhaza-Bahn zu übersetzen. Das konnte bis jetzt noch niemand! Das Wetter zeigt sich heute von der besten Seite; wir fahren diesmal mit dem Zug mit. Die Fahrt nach Welshpool führt durch schöne hügelige Landschaft, eine Berg- und Talbahn mit nicht zu verachtenden Stei-

gungen. Die Lok muss hart arbeiten; so bleiben wir auf den offenen Bühnen nicht von einer „Rußdusche“ verschont. Der Geruch von Dampf, Öl, Ruß und die vorbeiziehende Landschaft, dazu noch die Akustik - das entschädigt für den gestrigen verregneten Tag. In Welshpool wird Wasser genommen, der Lokführer zeigt uns den Führerstand und erklärt die Wirkungsweise der Saugluftbremse (oder Vakuumbremse?). Er ist begeistert von der russischen Steinkohle, die, so sagt er, brennt wie Öl. Nach Rückfahrt und Ankunft des Zuges in Llanfair fahren wir per Auto 100 km nach Porthmadog zur Rheilfford Ffestiniog Railway. Sie ist die älteste Schmalspurbahn (609 mm Spurweite) Europas, eröffnet im Jahre 1836 zum Schiefertransport aus den Bergen zum Hafen. Damals wurden die leeren Loren von Pferden nach oben gezogen und beladen per Schwerkraft nach unten gebracht. Über Mallwyd fahren wir zur Mittelstation Tan-Y-Bwlch, erleben eine herrliche Zugkreuzung, verfolgen den Zug Richtung Endstation Blaenau Ffestiniog. Kurz davor, in Tanygrisiau, gelingen uns noch ein paar Aufnahmen des einfahrenden Zuges. Attraktion der Strecke ist eine offene Kreiskehre (ähnlich wie auf der Berninabahn bei Brusio, nur nicht so ein Viadukt) in Dduallt.

In Minffordd wieder eine Zugkreuzung. Danach muss Rudi die Spurweite messen, 2 Fuß sind nicht gleich zwei Füße. Nachdem das ausdiskutiert ist, fahren alle mit dem Auto bis zur Ausgangsstation Porthmadog, um dort das Umsetzen der Lokomotive zu beobachten und natürlich auch dem Souvenirladen (Giftshop) mit Bücherregalen einen Besuch abzustatten. Siehe da: Es gibt auch Bücher über Sachsens Schmalspurbahnen. Beim Durchblättern findet sich Micha hocherfreut auf einem Foto als Heizer wieder. Als alle genug Mitbringsel und Bilder im Kasten haben, Rückfahrt über den Damm nach Boston Lodge, um das Depot zu besichtigen. In der Werkstatt das reinste Chaos. Lauter Lokteile - Kessel, Rahmen usw. Da streicht einer eine Lok mit dem Pinsel, dort schweißst ein älterer Herr, der noch über die Erfahrung verfügt, an einem Kesselteil. Draußen können wir akribische Restaurieren der Zuglok bewundern, im hinteren Teil des Geländes sind Schätze von urigen Fahrzeugen und alte Schieferloren zu entdecken. Als wir genug gesehen haben, fahren wir zu unserem Quartier für die nächsten drei Nächte in Minffordd Penrhyndeudraeth gleich in der Nähe.

5.Tag, Mittwoch

Wir starten gen Snowdon über Beddgelert und den Pass nach Llanberis. Auf den etwa 40 km vorbei an der alten, aber landschaftlich schönsten Trasse der Welsh Highland Railway wird das Wetter zusehends schlechter, wieder Regen, Regen, Regen. An der Zahnradbahnstation erfahren wir, dass auf dem Snowdon gebaut wird und die Züge nur bis zur Mittelstation fahren, außerdem mit Diesel. Angesichts dessen verzichten wir auf die Mitfahrt und unternehmen einen Abstecher zur Llanberis Lake Railway, die ist lt. Reiseplan nur 2

m lang (etwas kurz, aber es sind wieder Meilen!), weshalb sich bei diesem Wetter die Mitfahrt nicht lohnt. Im Regen können wir die blaue Lok „Thomas Bach“ knipsen, ansonsten ist in und um das Schieferbruchmuseum von Eisenbahn nichts zu sehen.

Weiter geht es nach Caernarfon, ca. 11 km, zum Ausgangspunkt der Welsh Highland Railway. Dort erreichen wir 10:45 Uhr den Dampfzug nach Rhyd Ddu. Zuglok ist eine imposante Garratt-Lok, deren Kraft für den langen Zug und die Fahrt ins Gebirge benötigt wird. Bei Abfahrt nun strahlender Sonnenschein. In Waunfawr ist Halt zum Wassernehmen und für ein paar Schnappschüsse. Dann kommt der schönste Teil der Strecke über das Hochland mit Blick auf den Snowdon, der auf Grund des wieder zugezogenen Himmels leider nicht zu sehen ist, vorbei am Llyn Cwellyn (einem malerisch gelegenen Bergsee) und an knipsenden Dampflok-Jägern bis zum derzeitigen Endpunkt der Strecke in Rhyd Ddu. Es wird am Lückenschluss der Strecke über Beddgelert nach Porthmadog gebaut, was wir am Morgen auf der Fahrt nach Llanberis schon gesehen haben. 2009 soll alles fertig sein, dann kann man auf



einer Strecke von ca. 40 Meilen schmalspurig auf 609 mm Spurweite von Caernarfon bis nach Blaenau Ffestiniog fahren. Wir fahren noch zur Kreuzungsstation Waunfawr, um dort auf die Ankunft von Dampf- und Dieselizeug zu warten. Der Regen hat aufgehört; so gelingen schöne Aufnahmen der beiden kreuzenden Züge. Ein Abstecher nach Dinas führt uns zum Depot der Bahn; dort begutachten wir das Triebdrehgestell einer Garratt.

Mit dem Auto fahren wir zum Castle von Conwy, einer Burgruine. Eine Sehenswürdigkeit, denn der Zug fährt durch einen Tunnel



unter der Ruine durch. Von einem Turm können wir nach langem Warten endlich einen Dieseltriebwagen am Tunnelausgang erwischen. Dann geht es zurück nach Bangor zur Menai-Bridge, einer Hängebrücke, Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut und von riesigen Ketten getragen. Die Durchfahrten an den Pfeilern sind so schmal, daß Busse nur in Schrittgeschwindigkeit hindurchfahren können, für Lkw ist die Brücke gesperrt. Die zweite Brücke zur Insel Richtung Holyhead und weiter nach Irland ist auch sehr imposant, werden doch gleich zwei Verkehrsträger darüber geführt, oben die Autobahn und eine Etage tiefer die Eisenbahn. Von einem kleinen Parkplatz zwischen den beiden Brücken können wir schöne Fotos (mit etwas Geduld) sogar bei Sonnenschein machen. Da wir nun schon auf der Insel sind, fahren wir auch noch die paar Kilometer bis zum Haltepunkt mit dem offiziell längsten Stationsnamen der Welt, denn so schnell kommt man bestimmt nicht wieder hierher. Interessant ist die Schrankenanlage unweit vom Haltepunkt: Typisch englisch mit drehbaren Schranken-„Zäunen“, so dass bei geöffneter Schranke die Bahn-

gleise versperrt sind. Und das an einer zweigleisigen Hauptstrecke! Zurück geht es über die Autobahnbrücke nach Porthmadog/Penrhyndeudraeth. Niels erstellt mittels Selbstauslösers noch ein schönes Bild als Beweis, dass wir auch in LLANFAIRPWLLGWYNGYLLGOGERYCHWYRNDROBWLLLLANTYSLIOGOGOGOCH gewesen sind.

6. Tag, Donnerstag

Heute geht es in südlicher Richtung ca. 60 km zur Fairbourne & Barmouth Steam Railway. In Barmouth kommt dann das „Toll“-ste, die Barmouth-Bridge, eine Eisenbahn- und Fußgängerbrücke. Als wir am Zugang zur Brücke anhalten, kommt ein Zug gefahren, den wir auf der Brücke ablichten können. Alle außer Rudi entschließen sich, den ca. 30 km (?) kürzeren Fußweg über die Brücke zu nehmen. Einer muss ja das Auto auf die andere Seite bringen, zum Tragen ist es ein bisschen schwer, und wer weiß, was das für Zoll gekostet hätte. Also laufen wir los, und siehe da, am Eingang zur Brücke ein „Toll“(es)-Häuschen. Für 70 Pence pro Person dürfen wir durch die Sperre und müssen auch noch selbst laufen. Aber die Nahansicht der (ehemaligen)

Drehbrücke mit ihren Abzehrungen an den Eisenträgern bedingt durch die raue Seeluft und die Aussicht von der Brücke sind das Geld wert. Wir brauchen eine ganze Weile für den Fußmarsch. Rudi hat eine Abkürzung mit einer Brückenzoll belegten Holzbrücke über den langen Meeresarm genommen und steht schon auf dem Parkplatz am Haltepunkt Morfa Mawddach bereit, um uns die restlichen paar „Meter“ bis nach Fairbourne zu bringen. Die kleine Bahn ist etwa so groß wie die Parkbahn in Dresden (von der Größe der Fahrzeuge her gesehen), hat jedoch nur 312 mm Spurweite. Ursprünglich hatte sie auch 381 mm, ist aber in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts durch Angebote von rollendem Material erst dreischienig, dann ganz umgespurt worden. Die Bereitstellung und Vorbereitung der Lokomotiven können wir ausgiebig beobachten und auch das ganze Gelände der Ausgangsstation mit Werkstatt und handbetriebenen Segmentdreh scheiben inspizieren. Auf der Schiebebühne und vor dem Loksuppen ist noch das Dreischienengleis zu sehen.

Von der Fahrt ist noch eine Station mit dem wahrscheinlich längsten Namen der Welt (!?) zu erwähnen. Jetzt machen wir uns die Mühe: Gorsafawddachaidraigodanheddogleddollonpenrhynareudraethceredigion. Vor ein paar Jahren stand dieser Stationsname noch groß und breit angeschrieben, doch vielleicht gab es Zoff mit der Normalspurstation Llanfair...,- es war nicht zu erfahren - so dass er jetzt nur noch ganz klein darunter steht.

Nach der Fahrt geht es ins ca. 20 km entfernte Tywyn zur Talylyn Railway, einer ehemalige Schieferbahn (Spurweite 686 mm). Hier erwarten uns ein vorzügliches Museum im Bahnhof und ein voller Dampfbetrieb mit vier Zügen. Im Erdgeschoss stehen die urigsten Lokomotivbauarten, alles natürlich schmal-

spurig. In der ersten Etage gibt es einen Überblick über Sicherungstechnik und sonstiges Eisenbahnzubehör. Dieses Mal entschließt sich Micha dazu, mit Uwe den Zug zu benutzen, während die anderen Drei mit dem Auto vorausfahren, um unterwegs den fahrenden Zug auf Bildern „einzufangen“. Die Fahrt mit dem Zug ist wunderschön, es ist ein Genuss, im offenen Wagen die Dampf wolken vorüber ziehen zu lassen und den Geruch des Dampfes in sich aufzusaugen. An der ersten Station Pendre beim Depot versuchen die „Dampfjäger“, die besten Schnappschüsse zu ergattern. Wir winken ihnen genüsslich zu, denn so einen Stress haben wir im Zug nicht. In Dolgoch Falls sind die Fotografen und natürlich auch unser Kameramann Ralf schon wieder vor uns da. In Quarry Siding Halt, einer Betriebsausweichstation, begegnet uns ein ganz besonderer Zug: der Victorian Train. Dieser fährt nur an sechs Tagen im Jahr jeweils an einem Donnerstag. Er ist aus besonders alten historischen Wagen gebildet, und unterwegs werden Fotohalte eingelegt. Das wäre das richtige für uns gewesen, doch leider hat das vorher keiner im Fahrplan bemerkt. Es ist auch etwas versteckt in einer Ecke des Faltblattes erwähnt. In Abergynolwyn steigen wir aus und treffen auch die autofahrenden „Kollegen“ wieder. Schnell ins Auto und alle nach Quarry Siding Halt. Wir suchen uns einen schönen erhöhten Standpunkt zum knipsen, doch da kommt ganz aufgeregt ein älterer Herr in Dienstuniform aus dem Stellhäuschen angelaufen. Zunächst wissen wir nicht, was er will, jedoch wird uns bald klar, dass der erhöhte Platz mit Geländer zum Signalgeben vorgesehen ist und der Zug sonst nicht einfahren kann. So kommt es dann auch, als sich der Zug nähert. Der Herr taucht erneut mit einer zusammengerollten Flagge auf und siehe da, er geht auf den schönen

Fotostandpunkt und gibt mit der Flagge dem Lokführer das Zeichen zur freien Einfahrt. Wir fahren noch nach Rhydyronen, um den Zug bei Ein- und Ausfahrt abzulichten, was uns bei Regen und Wind so recht und schlecht gelingt.

7. Tag, Freitag

Heute Abschied von Wales, zurück nach England. Noch ein Besuch bei der Llangollen Railway, dem Rest eines größeren Streckennetzes, welches kurz nach dem Krieg eingestellt wurde. Heute verkehren wieder die Dampfzüge zwischen Llangollen und Carrog auf der neu errichteten Normalspur. Llangollen hat einen malerisch mitten in der historischen Altstadt am Fluss gelegenen Bahnhof. Es entstehen wunderschöne Aufnahmen bei bestem Sonnenschein. Der Zug ist abfahrtsbereit, schnell ins Auto und zum ersten Halt nach Berwyn, Fotostandpunkt suchen und dann warten. Die Hektik war umsonst, der Zug braucht doch etwas länger als erwartet.

Dann geht es zurück nach Llangollen, da waren doch so viele abgestellte Fahrzeuge und eine größere Halle... Auf Rudis Anfrage bekommen wir eine Führung durch das kleine „AW“. Was dort auf beengtem Raum bewerkstelligt wird, ist sagenhaft. Da werden Kessel ausgebaut, Rahmen neu gebaut. Am beeindruckendsten sind die vielen jungen Leute, die da arbeiten und alte Handwerkstechniken anwenden. Geld scheint kein Problem zu sein, da man viele Auftragsarbeiten auch für andere Bahnen ausführt, was an der großen Anzahl in Arbeit befindlicher „Dampfer“ zu sehen ist. Im Freigelände gibt es jede Menge Fahrzeuge meistens in sehr gutem Zustand abzulichten.

8. Tag, Sonnabend

Wir haben den ganzen Tag für die Romney Hythe & Dymchurch Railway zur Verfügung. Ausgangspunkt ist der Be-

triebsmittelpunkt mit großem Bahnhof und Bahnhofshalle New Romney. Hier ist auch das „Bw“ der kleinen Bahn. Spurweite und Maßstab sind mit denen der Parkbahn in Dresden gleich, nur sind Strecke (ca. 23 km) und Züge (bis zu 14 Wagen) wesentlich länger. Auch die Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, können sich sehen lassen, ca. 25 mph - etwa 40 km/h. Mit einem Tagesticket kommen wir relativ günstig weg und bekommen fürs Geld auch viel zu sehen. Schon die „Klänge aus der Esse“ und der Geruch von Steinkohlenrauch, Dampf und heißem Öl sind das Geld wert. Die Schaukelei bei 40 km/h ist sehr abenteuerlich und faszinierend zugleich. Am Endbahnhof in Hythe gibt es eine Drehscheibe, am anderen Ende in Dungeness eine Kehrschleife und ein Atomkraftwerk. Wieder in New Romney angekommen, beobachten wir die ankommenden und abfahrenden Züge nebst Lokwechsel. Im hinteren Teil des Lokschuppens sind einige Raritäten versteckt. Zum Rangieren hat die kleine Bahn eine 4-achsige Diesellok.

9. und letzter Tag, Sonntag

5:00 Uhr Abfahrt, denn der erste Zug zum europäischen Festland fährt 6:20 Uhr ab. Es läuft alles einigermaßen nach Fahrplan, auch die Fahrt auf der Autobahn, denn es ist ja Sonntag. So sind wir alle noch vor 20:00 Uhr zu Hause.

Es war trotz der teilweisen Wetterwidrigkeiten eine schöne und erlebnisreiche Woche mit Besuchen von acht Schmalspur-, zwei Museumsbahnen und zwei Museen. Die Reise war noch relativ preiswert; da sich alle Teilnehmer die Unkosten geteilt haben, kam auf jeden ein Kostenbeitrag von ca. 900 Euro. Dank nochmals unserem Reiseleiter Rudi für die perfekte Organisation.

Unsere erfolgreichen Modellbau-Seminare

Zu den freudvollen Erinnerungen an eine erfolgreiche, sinnvolle und schöpferische Tätigkeit im Kulturbereich gehören die Modellbau-Seminare, die 1998 begannen, ohne Unterbrechung bis 2007 stattfanden und sich einer regen Beteiligung erfreuten. Organisator und Seminarleiter war stets Wolfgang Bahnert, Bezirksbeauftragter Modelleisenbahn aus Leipzig, BSW-Region Ost. Wolfgang ist auch als Buchautor und Fachautor für „Bahn & Modell“ bekannt. Buch-Beispiele: „Eine Modelleisenbahn soll es werden“ und „Meine Technik, meine Modelle“.

Erinnern wir uns:

14. bis 17. Mai 1998 in Schwarzbach/Thüringer Wald.

Thema: Umbau von Triebfahrzeugen, Fahrleitung für die Modellbahn-Anlage, Gebäudemodelle aus Pappe.

07. bis 10. Oktober 1999 in Schulenburg/Oberharz.

Thema: Herstellung eines Ombu aus Karton und Polystyrol gehärtet. Exkursion zur Modellbahnanlage in Lautental.

29. Juni bis 02. Juli 2000 in Schwarzbach/Thüringer Wald.

Thema: Anfertigen eines einfachen Gebäudes in Pappbauweise. Herstellen von Wagenladungen, Erstellen einer Zeichnung für den Bau eines Modells nach Vorbild, gestaltete Details auf der Modellbahnanlage.

06. bis 09. September 2001 in Schwarzbach/Thüringer Wald.

Thema: Gießharztechnik für den Modellbau, Brückenbau für die Modellbahnanlage, Bahndamm und Gleiskörper. Exkursion zur Lichtenhainer Waldeisenbahn, Dia-Vortrag „Schmalspurbahnen“

08. bis 11. August 2002 in Schwarzbach/Thüringer Wald.

Thema: Altern von Modellen, digitale Steuerungstechnik, Anlagenbau nach Vorbild DB AG. Exkursion zur Lichtenhainer Waldeisenbahn, Dia-Vortrag „Gerhard Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn“

07. bis 10. August 2003 in Schwarzbach/Thüringer Wald.

Thema: Wagenladungen, Gestaltung von Gewässern, Bau eines Lademaßes. Exkursion zur Oberweißbacher Bergbahn, Besichtigung des Maschinenhauses.

19. bis 22. August 2004 in Rohrbach/Thüringer Wald.

Thema: Herstellung von Dioramen, Bahnwärterhaus an der Strecke, Lokbahnhof, Gleisanschluss, Güterabfertigung.

15. bis 19. Mai 2005 in Rohrbach/Thüringer Wald.

Thema: Bau von Personenwagen (H0) aus Gießharzteilen, Altern von Fahrzeugen, Hintergrund für die Modellbahnanlage.

28. Juni bis 02. Juli 2006 im BSW-FH „Haus Festenburg“.

Thema: Bau Triebwagen und O-Wagen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) aus Gießharz.

20. bis 24. Juni 2007 im BSW-FH „Haus Festenburg“.

Thema: Hochbauten für die Modelleisenbahn nach Original-Vorbild, Zeichnungen in den Nenngrößen H0, TT und N.

Unter dem Modewort „Workshop“ fand in der Zeit vom **09. bis 11. Juli 2008** im BSW-FH „Haus Festenburg“ ein Treffen von Modelleisenbahn-Freunden statt.

Thema: Modellbau mit Messingblechen (Personenwagen der Selketalbahn, ex. GHE, Wagen-Nr. 14). Diese Veranstaltung wurde vom BB Bernhard Waterholter aus Hannover, BSW-Region Nord, organisiert. Seminarleiter: Wolfgang Bahnert aus Leipzig, BSW-Region Ost. Die Ergebnisse der Arbeit aus den zurückliegenden Jahren befinden sich teilweise in den Vitrinen des BSW-FH „Haus Festenburg“.

Unter dem Motto „Festenburg Modellbautage“ sind auch für 2009 Treffen von Modellbahnbegeisterten geplant.

Weißeritztalbahn-Verein im Osterzgebirge besteht 30 Jahre

Helga Kuhne, Dresden

Der Verein „IG Weißeritztalbahn e.V.“ zählt 144 Mitglieder. Die Interessengemeinschaft kann 2008 auf 30 Jahre gemeinnützige Arbeit an der sächsischen Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf zurückblicken. Als sich die Freunde der Eisenbahn 1978 organisierten, wurden sie als AG 3/67 im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR registriert. Dreizehn Jahre später, im vereinigten Deutschland, wandelten sich die Arbeitsgemeinschaften in Interessengemeinschaften (IG). Die IG Weißeritztalbahn e.V. (IGW) entstand, und ihr Vorsitzender war damals schon Ralf Kempe.

Im Heft 19/April 2008 wurde bereits detailliert beschrieben, wie sich der Verein engagiert, um die Hochwasserschäden von 2002 zu beseitigen. Seit Januar 2008 werden nun fast 19 Millionen Euro in den Wiederaufbau der ältesten 750-mm-Schmalspurbahn in Sachsen investiert. Sie begeht in diesem Jahr ihr 125-jähriges Jubiläum und war in ihrer Vergangenheit oftmals knapp einer Stilllegung entgangen. Dabei verbindet sie drei reizvolle Naherholungsgebiete Dresdens: den wildromantischen Rabenauer Grund, das Gebiet um die Talsperre Malter und das Osterzgebirge.

Eine Schlagzeile der „Sächsischen Zeitung“ vom 3. Juli 2008 verkündete: „Weißeritztalbahn soll ab Dezember fahren“. Auch nach dem Wiederaufbau werden ausschließlich Dampfloks eingesetzt, die die Strecke

mit bis zu 30 km/h befahren. Ein neues Konzept zur Vermarktung der Kleinbahn liegt vor, mit dem Ziel, touristische Partner in das Marketing einzubeziehen. Die Freunde der Weißeritztalbahn hören das gern: Nach mehr als sechs Jahren Zwangspause wird Ende des Jahres wieder der planmäßige Verkehr zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde aufgenommen. Das ist aber nur die Hälfte der 26 km langen Strecke. Der Abschnitt Freital-Hainsberg—Dippoldiswalde war am stärksten zerstört, darauf werden gegenwärtig die Bauarbeiten konzentriert. Der Wiederaufbau des zweiten Abschnittes, zwischen Dippoldiswalde und Kurort Kipsdorf, befindet sich momentan noch in der Planung. Optimisten gehen davon aus, dass nach dem Winter 2008/2009 auch auf dem zweiten Abschnitt gebaut wird.

Der Verein dokumentiert den „Wiederaufbau der Weißeritztalbahn“ in einem Bautagebuch mit Text und Bildern im Internet unter www.weisseritztalbahn.de. Interessierte können die Baugeschichte nachlesen. Im Juli war mehr als die



Hälfte der Bauarbeiten auf dem ersten Abschnitt geschafft. Am Malter-Viadukt wurden auf 75 Meter Länge der Oberbau komplett erneuert und die Stützmauern entlang der Talsperre saniert und verlängert. In Dippoldiswalde, vor der ehemaligen Ratsmühle, wurde im Juli 2008 eine neue Stahlbrücke (BÜ 24) eingeschoben. Sie gehört zu jenen drei Brücken von insgesamt 24, die vom Hochwasser so stark deformiert wurden, dass sie komplett ersetzt werden müssen. Die restlichen müssen instand gesetzt werden.

Der Bahnhof Dippoldiswalde hat eine unter Denkmalschutz stehende Bahnsteigüberdachung. Diese hat der Verein bereits vor rund zehn Jahren mit Eigen- und Spendenmitteln neu aufgebaut. Dafür rief er damals mit dem Motto „Rettet das Bahnsteigdach Dippoldiswalde“ zu Spenden auf. Ein historischer Wasserkran ermöglicht den Dampflokomotiven, stilgerecht Wasser zu nehmen.

Leider musste der Haltepunkt Spechtritz abgerissen werden. Die Bauleute sahen keine Chance, das historische, aber beschädigte Gebäude zu erhalten.

Obwohl offiziell noch kein Zug fahren darf, war im Juni 2008 ein „Arbeitszug zur Vegetationspflege“ zwischen Obercarsdorf und Schmiedeberg unterwegs

(Foto links unten). Er wurde von der Diesellok V 10C des Vereins gezogen. Parallel zum Wiederaufbau der Strecke wird auch der Fuhrpark der Weißeritztalbahn betriebsfähig gehalten. Dazu mussten die Loks per Tieflader auf der Landstraße bis nach Kurort Oberwiesenthal in die Werkstatt gebracht werden, um dort bei einer Hauptuntersuchung die Technische Zulassung zu erhalten. Mehrere Wagen wurden repariert und unter anderem die Sitzbezüge erneuert. Die Drehgestelle sind aufgearbeitet worden, und die Wagen erhielten einen frischen Anstrich.

Fast überall haben die Vereinsmitglieder der IGW mitgewirkt. Sie haben sich das Ziel gesetzt, die Objekte der Weißeritztalbahn zu erhalten und zu pflegen.

Wenn alle Hochwasserschäden beseitigt sind, wird der planmäßige Dampfbetrieb von der Sächsischen Dampfeisenbahn Gesellschaft mbH (SGD) wieder aufgenommen und der Verein wird wieder Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen anbieten, u.a. in einem Salonwagen, in dem Gruppen bis zu 30 Personen zünftig feiern können.

Wir gratulieren den Mitgliedern der IG Weißeritztalbahn zum 30-jährigen Jubiläum ganz herzlich und wünschen ihnen für die nächsten Jahre „Fahrt frei“.



◀ Die Anlagen des Bahnhofs Kurort Kipsdorf zeigen sich im August 2008 - sechs Jahre nach dem Hochwasser - immer noch in einem trostlosen Zustand.

Foto: Brigitte Kirsche

Praha – Verkehrsmittelpunkt im Nachbarland

Neue Eisenbahnstrecken und -tunnel, S-Bahnnetz für die „Goldene Stadt“ bis 2010

Gäste und Freunde der einmaligen Barockstadt an der Moldau (tschechisch: Vltava) sind stets aufs Neue fasziniert vom Hradschin und dem Nationalmuseum, von der Karlsbrücke und der Karls-Universität (seit 1348!) sowie von der Moldau ... Bedrich Smetana setzte in seiner Sinfonischen Dichtung „Mein Vaterland“ (aus Böhmens Hain und Flur) der Moldau ein ewiges musikalisches Denkmal.

Prag (Paha) ist europäische Kulturgeschichte. Namen von Weltrang: Franz Kafka, Jaroslav Hasek („Die Abenteuer des braven Soldaten Schweik im Weltkrieg“), Egon Erwin Kisch („Landung in Australien“, „Der rasende Reporter“), Karel Capek und ... Goethe, der nie in der Moldaustadt und in Böhmen weilte, aber Stadt und Land sehr verehrte, schrieb unter anderem: „Prag mit seinen viertausend Studenten, welch' eine Erscheinung!“

Von jeher war und ist Prag Verkehrsmittelpunkt. Das Werden und die stete Entwicklung der Eisenbahn prägten mit das Gesicht der Stadt: Prag wurde zum Zentrum des Schienenverkehrs national und international.

Prag, wollte es nicht im Stadtverkehr „ersticken“, ging 1969 in den „Untergrund“ - Baubeginn für die Metro, von Florenc über Hauptbahnhof zur Südstadt, über die Nuselsky-Brücke. Gegenwärtig rollen Züge der Metro auf drei Linien, Streckenlänge insgesamt 55 Kilometer.

Die Eisenbahn, die heutige CD (Ceske Drah, a.s.), nahm in jüngerer Zeit ein gewaltiges Vorhaben der Netzerneuerung und des Umbaus in Angriff, einschließlich des Aufbaus eines S-Bahn-Netzes für Prag und das Umland. Die S-Bahn bildet künftig, gemeinsam mit der Metro, das Verkehrsrückgrat für die Moldau-Stadt. Seit 2004 wird fallweise das Infrastrukturprojekt „Neue Bahnverbindungen im Großraum Prag“ verwirklicht.

Dieter Koschmann, Präsident der TK/CT (Technischen Kommission/Commission Technique) „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ in der FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) sprach zum Thema mit **Dr. Roman Šterba**, CD-Generaldirektion - Vorstandsbereich Ökonomie, und ehrenamtliches Mitglied der TK/CT, anlässlich der 6. Sitzung dieser Kommission im BSW-Ferienhotel „Haus Festenburg“.

Roman, was verbirgt sich hinter dem Titel „Neue Bahnverbindungen?“

Zuerst: An der Realisierung der Projekte arbeitet die Verwaltung des Schienenweges (SZDC)/Schieneninfrastruktur seit gut vier Jahren - immer unter dem „rollenden Rad“.

Die Skizze (Seite rechts - D.K.) vermittelt die Ausmaße. Also, zwischen Hauptbahnhof, Masaryk-Bahnhof (Masaryk war der erste tschechoslowakische Staats-

präsident - D.K.), Bahnhof Libeň, Bahnhof Vysočany und Praha-Holešovice werden komplett neue Schienenverbindungen mit den dazu gehörenden Hoch- und Tiefbauten errichtet.

Was ist im Einzelnen vorgesehen?

Im Rahmen des Schieneninfrastrukturvorhabens wird vom Hauptbahnhof aus der zweigleisige Abschnitt zum Bahnhof Vysočany (Strecke in Richtung Zittau und die Strecke nach Hradec Kralove und Wroclaw/Polen und der eingleisige Abschnitt zum Bahnhof Holešovice (Strecke in Richtung Dresden) neu errichtet. Ich muss auch erwähnen den Neubau des zweigleisigen Abschnitts zwischen den Bahnhöfen Masarykovo und Vysočany. Die Richtungsführung der eingleisigen Strecke Praha Hauptbahnhof in Richtung Bratislava/Warzawa wird in ihrer Einbindung zum Bahnhof Libeň neu dreigleisig gebaut. Im Zusammenhang all dieser Streckenneubauten wird der Westteil



▲ Dr. Roman Šterba

Detailskizze Raum Praha ▶



zum Hauptbahnhof betrieblich total umgestaltet. Die Geschwindigkeiten auf den neuen Trassen, quasi im Stadtbereich, sind für 80 bis 100 km/h ausgelegt. Die Einfahrt in den Hauptbahnhof erfolgt mit Vmax 50.

Die Gesamtgleislänge aller Neubauabschnitte beträgt 27 Kilometer.

Wie sieht es bei den Kunstbauten aus?

Errichtet werden insgesamt zehn Eisenbahnbrücken und zwei Straßenbrücken sowie elf Durchlässe. Die Gesamtlänge aller Überbrückungen beträgt 1.290 Meter. Entscheidender Teil der Baumaßnahmen ist die viergleisige Überbrückung des Geländes vom ehemaligen Betriebsbahnhof zum Masaryk-Bahnhof – Länge 438 Meter zwischen dem Hauptbahnhof und dem westlichen Tunnel im Zizka-Berg. Für die neuen Strecken mussten Galerien in einer Länge von 2.615 Meter errichtet werden. All die neuen Maßnahmen ermöglichen die zweigleisige Vernetzung der nationalen Vorrangstrecken Praha—Dečín (—Dresden), Praha—Budejovice(—Linz), Praha—Breclav(—Wien) und Praha—Ostrava(—Warszawa).

Das Projekt „Neue Verbindungen innerhalb der Hauptstadt“ bedeutet künftig verbesserte Bedingungen auch für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV).

Also, ein umfangreicher S-Bahnverkehr für die Hauptstadt?

Ja. Bis 2010 soll unser umfangreiches S-Bahnnetz seinen Betrieb aufnehmen. Für Praha bedeutet das zum Teil vollkommen neue Verbindungen. Die S-Bahn der Hauptstadt ist dann eine effektive und sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Metro-Netz. Die S-Bahn erschließt das schöne Umland der Stadt bequem und mit kurzen Fahrzeiten. Der Grundtakt im Zentrumsbereich von Praha wird zehn Minuten und weniger betragen - entscheidend ist das Fahrgastaufkommen. In der Regel wird es einen Gemeinschaftsverkehr, auch Mischbetrieb genannt, geben: Fernverkehr, Regionalverkehr und S-Bahn. Das stellt aber kein technologisches Hindernis dar, da die einzelnen Streckenbelastungen bei den vorgesehenen S-Bahnabschnitten sehr unterschiedlich sind. Neu gebaut wird ein Streckenabschnitt vom Zentrum der Stadt aus in Richtung internationaler Flughafen Praha-Ruzyně; bis 2012.

Gibt es schon Aussagen über den Fahrzeugtyp der neuen S-Bahn?

Ja, es werden moderne Fahrzeuge sein, die beispielsweise von der Firma „Siemens Transport-Systeme Praha“ gebaut werden. Eine gewisse Ähnlichkeit mit dem modernen Wagenpark der Metro ist vorhanden... Lassen wir uns überraschen. Die internationalen Trends im Fahrzeugbau sind ja bekannt.

Welche Bedeutung hat künftig der ehemalige Bahnhof Praha-Stred, vielen deutschen Eisenbahnern ein Begriff?

Der frühere Mittelbahnhof von Praha, Praha-Stred, ist der heutige Masaryk-Bahnhof. Ein Kopfbahnhof. Übrigens, er

war in seiner Geschichte erster Bahnhof der K.u.K.-Bahn von Wien über Olomouc nach Praha.

Die älteren Eisenbahner von Praha, und nicht nur die, können sich noch sehr gut an den DR-Triebwagen SVT „Bauart Görlitz“ erinnern, der in Praha-Stred Station machte. Vergangenheit ...

Praha-Masaryk-Bahnhof wird Nahverkehrsbahnhof von Rang. Stichwort S-Bahnverkehr, neue Strecke zum Flughafen. Der Regionalverkehr nach Kolin, Kladno, Kralupy und Schnellzüge nach Dečín bestimmen die Verkehrsströme dieses Bahnhofs.

Vielen Dank für das ausführliche Gespräch.



▲ Belastungsprobe einer Eisenbahnbrücke an der Nordgruppe des Hauptbahnhofs - Lokomotiven der Baureihen 475, 498, 555, 475 (v.l.n.r.) - alle Lokomotiven gebaut in den Skoda-Werken, Pilsen.

25 Jahre Eisenbahnfreunde Witten

Werner Wölke, Witten

Die Suche nach einem geeigneten Raum für regelmäßige Vortragsabende der Eisenbahnfreunde im östlichen Ruhrgebiet führte Anfang 1983 zu dem Vorschlag, den Sitzungsraum des Ausbesserungswerkes Witten zu nutzen. Da auch viele Mitarbeiter des Werkes an den Bildvorträgen Gefallen fanden, ließ der Ruf nach einer eigenen Gruppe innerhalb des Bundesbahn-Sozialwerkes nicht mehr lange auf sich warten. Am 25. Januar 1983 stimmte der BSW-Bezirksvorstand in Essen der Gründung der „Eisenbahnfreunde Witten im BSW“ unter der Leitung des bekannten, inzwischen verstorbenen Eisenbahnfreundes Manfred van Kampen zu. Dass daraus einmal mit über 120 Mitgliedern eine der größten BSW-Gruppen im Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn entstehen würde, war damals noch nicht abzusehen.

Bereits kurz nach der Gründung wurden große Aufgaben übernommen. Auf Wunsch der Zentrale für das Werkstättenwesen der DB wurde die seit 1969 in Witten als Denkmal stehende 78 510 für das Verkehrsmuseum Nürnberg rollfähig aufgearbeitet.

Ein Jahr vor dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen wurde die Lok fertiggestellt. Seitdem wird sie auf dem Rollenstand des Nürnberger Museums präsentiert. Als Dankeschön konnte eine Gruppe der Wittener Eisenbahnfreunde an den Jubiläumsparaden in Nürnberg-Langwasser als Fahrgäste des Nebenbahnzuges mit 86 457 teilnehmen. Auch auf der nachfolgenden großen Fahrzeugausstellung in Bochum-Dahlhausen, die eine vorher noch nie erreichte Fahrzeugpalette bot, war die BSW-Gruppe mit über 40 Mitgliedern als Ausstellungspersonal vertreten.

Nicht weniger spektakulär, aber genauso wichtig für die Entwicklung der Gruppe waren die weiteren Aktivitäten: Fotoexkursionen u. a. in die Bahnbetriebswerke Gelsenkirchen-Bismarck und Hagen-Eckesey, beides Dienststellen, die mittlerweile aufgelöst wurden. Mitfahrten mit den vor der Ausmusterung stehenden Akkumulatortriebwagen der Baureihe ETA 150 über die Strecken des nördlichen Ruhrgebietes und des Münsterlandes führten letztendlich zu dem Wunsch, eigene Sonderzüge zu chartern bzw. zu organisieren.

Nach einer Gruppenfahrt nach Nordfriesland, bei der auch die Küstenschutzbahn durch das Wattenmeer zu den Halligen Oland und Langeneß befahren wurde, rollte dann wenig später der erste für die Eisenbahnfreunde Witten gefahrene Sonderzug.

Die Märkische Museumseisenbahn, zu denen wir - wie auch zu den anderen Vereinen und Gesellschaften der Umgebung - ein freundschaftliches Verhältnis pflegen, hatte einen Schmalspurgüterzug im Stil der vergangenen Sauerländer Kleinbahnen zusammengestellt und mit der Dampflokomotive „Bieberlies“ für uns auf die Strecke geschickt. Herrlicher Sonnenschein und niedrige Temperaturen ließen Bilder mit spektakulären Dampffahnen entstehen.

Weitere Sonderfahrten folgten. Zu einer Institution im Ruhrgebiet haben sich die Weihnachtssonderzüge in Zusammenarbeit mit dem DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zu interessanten touristischen Zielen entwickelt. Egal, ob der Rattenfänger von Hameln die Fahrgäste vom Zug abholte oder der Matjes auf dem Schwimmenden Weihnachtsmarkt in Emden genossen werden konnte, die

Fahrgäste waren immer begeistert. Seit 2005 werden diese Fahrten von einem eingetragenen Verein gleichen Namens (Eisenbahnfreunde Witten e. V.) durchgeführt, um das BSW von dem Wagnis eines Eisenbahnbetriebes zu entlasten. Im Aw bzw. späteren Weichenwerk Witten verfügten die EFW über keine eigenen Räume, um eisenbahntechnische

Dach aus Brandschutzgründen für Versammlungen gesperrt. Unsere beliebten Vorträge mussten in Ausweichquartieren stattfinden.

Unser Glück im Unglück bestand in dem Auszug des Mieters in der ersten Bahnhofsetage. In Zusammenarbeit mit dem Bahnhofsmanagement und dem BSW entstand für uns eine mehr als gute Lö-



und -historische Sammlungen aufbauen zu können. Dies ermöglichte der Umzug in die nicht mehr benutzten Übernachtungsräume im Dachgeschoss des Witterer Hauptbahnhofs. Nach einer Vielzahl von freiwilligen Arbeitsstunden für Um- und Ausbauten ab Mai 1995 konnte Ende 1997 mit dem Weihnachtsabend erstmals eine öffentliche Veranstaltung im neuen Domizil stattfinden. In Folge des verheerenden Brandes im Flughafen Düsseldorf wurden die Räume unter dem

sung. Das BSW mietete die Räume an und errichtete dort eine Ortsstelle. Die übrigen Räume stellte man uns vorerst kostenfrei zur Verfügung. Umbau- und Ausbauarbeiten begannen von Neuem. Aber der Aufwand hat sich gelohnt; seit 2002 stehen uns ein recht großer Vortragsraum, eine Küche zur Bewirtung der Aktiven und Gäste sowie zwei weitere Räume für Sammlungen und Bibliothek mit mehr als 500 Schriften zu den Eisenbahnen in der Umgebung zur Verfügung.

In den öffentlich nicht zugänglichen Räumen der Dachetage können nun größere Sammlungstücke und die Modellbahnen gelagert werden.

Eine Modulanlage mit Nebenbahnmotiven aus dem angrenzenden Münsterland ist im Entstehen. Der Name des Bahnhofs „Wittrup“ kommt daher nicht von ungefähr, er ist eine Synthese aus Witten und der im Münsterland typischen Endung -trup. Aber unsere Sammlungstücke sollen nicht nur auf dem Dachboden verstauben. Obwohl etliche Teile noch aufgearbeitet werden müssen, schmücken viele Erinnerungsstücke an die gute alte Eisenbahn bereits das Treppenhaus sowie unsere Räume. Als sichtbares Zeichen unserer Anwesenheit im denkmalgeschützten Bahnhof steht neben unserem Eingang ein kleines zweiflügeliges Hauptsignal, das in naher Zukunft durch seine Stellung die Öffnung unserer Räume ankündigen soll.

Gesammelte Fotos, Vorschriften, Pläne und Dokumente werden dazu genutzt, Ausstellungen und Schriften zu ergänzen bzw. zu gestalten. Von Dezember 1998 bis zum Februar 1999 konnten wir mit unseren Sammlungstücken einen wesentlichen Teil der Ausstellung „150 Jahre Bergisch-Märkische Eisenbahn“ im Märkischen Museum in Witten stellen. Im Februar d. J. endete dann die Ausstel-

lung „100 Jahre Dortmunder Kleinbahn“ im Dortmunder Hoesch-Museum. Auch hier haben die Eisenbahnfreunde Witten einen entscheidenden Beitrag zum Ausstellungserfolg beigetragen. Nicht alle Aktivitäten der jüngsten Vergangenheit können im Rahmen dieses Beitrags genannt werden, aber neue Projekte werden sicher nicht lange auf sich warten lassen.

Das 10-, 20- und 25-jährige Bestehen der Gruppe wurden ebenso wie das 100-jährige Jubiläum des Wittener Hauptbahnhofs dazu genutzt, uns in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Wurde das 10-jährige Jubiläum noch im und mit dem Weichenwerk gefeiert, wurden die weiteren Veranstaltungen zum denkmalgeschützten Hauptbahnhof verlegt. Neben Ausstellungen im ehemaligen Wartesaal wurden weitere Attraktionen für Jung und Alt angeboten. Die gute Zusammenarbeit mit Museumseisenbahnen und -eisenbahnern sowie Eisenbahnunternehmen ermöglichte es, Sonderfahrten über den Wittener Viadukt anzubieten. Viele Besucher aus Witten und Umgebung hatten damit erstmals die Gelegenheit, die beiderseits der Ruhr liegenden Stadtteile aus einer neuen Perspektive zu sehen. Die positiven Reaktionen bestärken uns, den eingeschlagenen Weg auch zukünftig weiter zu gehen.

Gerhard Thamm wird 80 Jahre

Wolfgang Müller, Leipzig

Mehrere Eisenbahner betreuten seit 1976 die historischen Lokomotiven des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Leipzig Hbf West. Aus interessierten Lokführern entwickelte sich ein Traditionskollektiv, das im September 1992 zur BSW-Gruppe „Historische Ellok“ Leipzig wurde.

Seit dieser Zeit ist auch der Schmied und Dreher Gerhard Thamm dabei.

Anfang 1945 musste Gerhard Thamm, Jahrgang 1928, seine Heimat Schlesien verlassen. Er kam nach Leipzig und wurde noch im Februar 1945 mit 16 Jahren zum Arbeitsdienst eingezogen. Im Som-



mer 1945 entließen ihn die Amerikaner aus der Gefangenschaft, danach konnte er in Leipzig seine Lehre als Schmied abschließen. Erst 1949 fand er eine Anstellung im Bw Leipzig Hbf West als Kesselschmied und wurde alsbald für einige Monate zum Eisenbahn-Ausbeserungszug 4 nach Seddin abgeordnet. Anschließend arbeitete er sich im Bw in alle Tätigkeiten der Werkstatt und an den Dampflok ein. Im Jahre 1960 schloss er eine Fortbildung zum Spitzendreher ab und war danach für alle Arbeiten gefragt, die Fingerspitzengefühl und technisches Verständnis erforderten. Er fertigte komplizierte Drehteile an und konnte mechanische Rechenmaschinen wieder zum Rechnen bringen. Von 1956 bis 1993 war er 37 Jahre im Gerätewagen tätig, zuletzt als Brigadier. Hier kam immer mal wieder der Schmied durch, wenn er nötigenfalls zum großen Hammer griff. Ansonsten ließ sich Gerhard Thamm durch nichts aus der Ruhe bringen.

Seit vielen Jahren arbeitete er im Fotozirkel des Bw und fertigte Aufnahmen aus dem Bw-Leben von allen Gelegenheiten. Dabei entstanden viele historische Aufnahmen, die in mehreren Veröffentlichungen zu finden sind.

1993 ging Gerhard Thamm in den Ruhestand. Seitdem wirkt er in der BSW-Gruppe „Historische Ellok“ mit. Er hat stets eine Idee, wie ein technisches Problem zu lösen ist, und bei der praktischen Umsetzung ist er tatkräftig dabei.

Für diese aktive Mitarbeit bedanken sich die Mitglieder der Freizeitgruppe „Historische Ellok“ Leipzig bei Gerhard Thamm, der am 30. November 2008 sein 80. Lebensjahr vollenden wird. Dazu gratulieren wir ihm ganz herzlich und wünschen ihm weiterhin beste Gesundheit und Wohlergehen. Wir verbinden dies mit der Hoffnung, dass er auch künftig unserer Gruppe mit Rat und Tat zur Seite stehen und viel Freude an dieser sinnvollen Beschäftigung finden wird.

25 Jahre Modelleisenbahnclub Bremerhaven

Bernhard Waterholter, Bezirksbeauftragter Hannover

Der Modelleisenbahnclub Bremerhaven feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Hervorgegangen aus einer Interessengemeinschaft, war bald der Wunsch nach Gründung eines Vereins mit einer Großanlage vorhanden.

Mit Hilfe der Deutschen Bundesbahn konnten Räume im Obergeschoß der Güterabfertigung im Fischereihafen in Bremerhaven übernommen werden. Diese mussten zunächst saniert werden. Es entstand eine H0-Großanlage mit über 70 qm Fläche. Die Mitgliederzahl wuchs kontinuierlich. Mit Feuereifer wurde kräftig gewerkelt. Um dem Wunsch der meisten Mitglieder gerecht zu werden, wurde die Anlage so konzipiert, dass entweder im Dreileiter-Wechselstrom- oder Zweileiter-Gleichstrom-System gefahren werden konnte. Die Landschaftsgestaltung hatte bereits große Fortschritte gemacht, als uns die Nachricht erreichte, dass sich die Bundesbahn von dem Gebäudekomplex trennen wollte und ein Auszug unvermeidlich war. Nun war guter Rat teuer, denn eine geeignete Ersatzimmobilie konnte uns nicht angeboten werden. Das mühsam Aufgebaute musste demontiert

werden. Nach dem Abbau der Anlage und Einlagerung in einem wenig geeigneten Magazin im Bahnbetriebswerk Bremerhaven traf sich die Gruppe einmal im Monat wieder zum Erfahrungsaustausch „Thema Modelleisenbahn“. Die Mitgliederzahl ging in dieser Zeit erheblich zurück.

Als die letzten Aufrechten fast schon den Glauben an den Bezug neuer Räumlichkeiten für eine Clubanlage verloren hatten, meldete sich ein Vermieter, dessen großes Steckenpferd die Modelleisenbahn ist. Im Hinterhaus seines Wohngebäudes bat er uns Räume an, die bisher als Gaststätte und später als Werkstatt und Lager genutzt wurden. Obwohl es sehr aufwändig war, machten wir uns wieder ans Werk. Erfahrungen beim Bau der ersten Clubanlage flossen in die Arbeit ein. Es entstand eine neue Anlage, jetzt aber nur noch für den Betrieb im Zweileiter-Gleichstrom-System. Von der alten Anlage konnte leider nur wenig Material weiter verwendet werden, da die ungeeignete Lagermöglichkeit irreparable Spuren hinterlassen hatte.

In der Zwischenzeit wurden mehr als

700 m Gleis verlegt. Es wurde eine extra von unseren Elektronikern entwickelte Blockstellensteuerung geschaffen. Vom großen Durchgangsbahnhof „Grenzbürg“ mit Bahnbetriebswerk für alle Traktionsarten geht es aus der gläsernen Bahnhofshalle heraus, entweder über die zweigleisige, elektrifizierte Parodiestrecke mit selbst entworfenen Brücken und Dämmen oder über Gleiswendel hinab in zwei





unterirdische Schattenbahnhöfe. Ferner gibt es noch eine eingleisige Nebenbahnstrecke nach „Neuffen“, einen Ort mit romantisch anmutenden Fachwerkhäusern. Von hier hat der Reisende die Möglichkeit, mit der Zahnradbahn hinauf nach „Henkelsdorf“ zu fahren. Nicht weit vom dortigen Bergbahnhof entfernt haben die Modellfiguren von der Freifläche der Hotelgaststätte eine herrliche Aussicht auf die Landschaft.

Seit einiger Zeit beschäftigen wir uns auch mit dem Car-System der Firma Fall-er. Linienbusse und LKW fahren schon spurgeführt in Grenzbürg und Neuffen. Im Aufbau befindet sich derzeit eine LKW-Harfe für die wirklichkeitsgetreue Auffahrt zur „Rollenden Landstraße“.

Neben der beschriebenen H0-Anlage betreiben wir eine transportable N-Anlage mit dem Motiv „Bremerhaven Hauptbahnhof“ in Epoche 3, die wir schon auf mehreren Veranstaltungen in Bremerhaven und zuletzt beim 100. BSW-Jubiläum im Jahre 2004 in Schwerin zeigten. Die Anlage ist zur Zeit als Dauerleihgabe in der Modellstadt Bremerhaven zu sehen.



Aus Nah und Fern besuchen uns regelmäßig Gäste an unseren Fahrbetriebstagen. Jeweils am Karfreitag und an den Wochenenden erster und dritter Advent, jeweils in der Zeit von 11 bis 17 Uhr, laden wir in unsere Clubräume, Grenzstraße 7 in Bremerhaven, alle großen und kleinen Ei-

senbahnfreunde ein.

Während der Sommerferien präsentieren wir unseren Club im Rahmen der städtischen Ferienpassaktion und zeigen dabei den ganz jungen Bahnfans so manchen Trick, wie man die heimische Modellbahn perfektionieren kann. Oftmals sind die jungen Menschen und die begleitenden Erwachsenen so begeistert, dass sie es kaum abwarten können, wieder zu kommen. Das ist dann der schönste Dank, den sich die Mitglieder eines Modellbahnclubs vorstellen können.

Kontakt: Modelleisenbahnclub Bremerhaven, Clubheim Grenzstraße 7, 27568 Bremerhaven, Tel.: 0471-75455, Internet : <http://mecbremerhaven.de>

Jugendgruppe im MEC „Bw Dresden“

Hellfried Richter, Pirna

Der Modelleisenbahnclub „Bw Dresden“ existiert seit nunmehr über 40 Jahren. Im Jahr 2007 konnte das mit ca. 20 Mitgliedern und Gästen gefeiert werden. Einige Male musste der Club schon die Arbeits- und Clubräume wechseln, wie es Modelleisenbahnclubs des öfteren trifft. Nachdem 2004 neue Räume gesucht

der zur Zeit noch im Bau ist. Dort ist auch das Hauptbetätigungsfeld der zwar kleinen, aber rührigen Jugendgruppe, denn bereits 2002 begann das Clubmitglied Jörg Hennersdorf mit einigen Jugendlichen, gezielt Projekte zu erarbeiten und auszuführen, die die Lust und Kreativität am Hobby Modelleisenbahn anregen.



werden mussten (DB Regio Dresden baute auf dem Gelände des ehemaligen Bw Dresden-Alttadt ein neues Werk), und schließlich gefunden wurden, waren auch Chancen für die Entwicklung der Club- und vor allem Jugendarbeit gegeben.

Die weit über die Grenzen Dresdens hinaus bekannt H0-Gemeinschaftsanlage „Blankenheim“ wurde als Kernstück (ca. 24 m²) umgesetzt und durch einen Erweiterungsbaubau von ca. 22 m² ergänzt,

Fähigkeiten und Fertigkeiten im Modellbau werden zusätzlich an einem Tag in der Woche vermittelt. Gleisbau und detaillierte Geländegestaltung sind die beliebtesten Arbeiten.

Die Jugendfreunde Robert Hötzel, Lars Freitag und Marcel Wuschick leben diese Möglichkeiten gern aus und sind froh, im MEC

„Bw Dresden“ im Team ihrem Hobby nachgehen zu können, denn auch ein gelegentlicher Grillnachmittag fördert den Gemeinsinn.

Nach dem Umzug in die neuen Räume im Stadtteil Dresden-Zschachwitz konnten diese Ideen verwirklicht werden.

Einen weiteren Aspekt bei der Arbeit mit den Jugendlichen sehen die Freunde darin, Nachwuchsspenden für das BSW zu gewinnen, um den Gedanken der Solidargemeinschaft zu erhalten.

Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ - Erfahrungen aus Lesungen

Rudi Buchweitz, Pasewalk

Unmittelbar nach Erscheinen des Buches „Eisenbahndirektionen Stettin, Pasewalk und Greifswald“ im Dezember 2007 erboten sich die Autoren, in den Ordstellen der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) ihr Werk vorzustellen und organisierten drei gut besuchte Veranstaltungen an Orten mit ehemaligem Reichsbahnamt (Rba) und am Direktionssitz. Nicht nur Eisenbahner, sondern auch heimatkundlich interessierte Bewohner der Regionen und Mitarbeiter ehemaliger Anschlussbahnen, waren interessierte Teilnehmer. Sogar aus weiter entfernten Städten reisten Zuhörer an.

Mit diesen Präsentationen wollten die Autoren neben der Werbung für ihr Werk auch das Veranstaltungsspektrum der BSW-Gliederungen bereichern und die vom BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn initiierte und erarbeitete Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ (erscheint im Verlag Bernd Neddermeyer Berlin) als Ganzes bekannt machen.

Im Falle Stettin/Pasewalk/Greifswald war dies besonders notwendig, da im Jahre 2005 in einem örtlichen Verlag ein Buch unter dem Titel „Die Reichsbahndirektion Greifswald“ erschienen war, das in keiner Weise das beinhaltete, was der Titel erhoffen ließ. Deshalb entschlossen sich unsere Autoren auch von Anfang an, nicht nur die Rbd Greifswald, sondern auf alle Fälle ihre beiden Vorgängerinnen zu behandeln und besonders der territorialen Spezialität, dem Fährschiffdienst der DR, einen gebührenden Platz einzuräumen. Als kompliziert stellte sich die Information der BSW-Spender zu den Präsentationsveranstaltungen heraus. So scheiterte daran bis jetzt eine Veranstaltung in einem großen Dienort. Dennoch

fand die Herausgabe ein breites Echo. Zahlreiche Telefonanrufe, persönliche Gespräche auf der Straße, Buchbesprechungen in zwei Tageszeitungen, ein Bericht von der Präsentation sowie eine Wertung in einer geografisch-historischen Monatsschrift zeugen vom entgegenbrachten Interesse.

Gelobt wurden Aufmachung und Qualität sowie die Gliederung und die klare Darstellung der Geschehnisse ohne Verbrämung. Die durch zahlreiche Tabellen vermittelten Daten und Fakten fanden ungeteilten Anklang. Beklagt wurde, dass der angekündigte „Grundlagenband“ bisher noch nicht erschienen ist. *)

Die Autoren raten den Verfassern der weiteren Ausgaben der Reihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ und dem Herausgeberteam für die Folge, die Bücher rechtzeitig sowohl im BSWmagazin als auch im Fachblatt des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, „Bahn & Modell“, sowie in regionalen Medien anzukündigen und Vorbesprechungen zu veröffentlichen.

In Abstimmung mit dem sehr entgegenkommenden und zuvorkommenden Verleger Bernd Neddermeyer sollte das Verlagswerbematerial rechtzeitig vor Erscheinen in den jeweiligen Regionen verteilt und der Bestellmodus incl. Preis erklärt werden.

Schließlich dürfte vom BSW als Solidargemeinschaft eine geringfügige Unterstützung bei der Vermarktung dieser Reihe erwartet werden, wenn die Autoren schon Teile der Kosten für die Anfertigung der Manuskripte und etwaige Präsentationen selbst tragen und auf Honorar völlig verzichten.

Die Reihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ ist ein echter Dienst an unseren

Berufskollegen, die in diesen Büchern, wie in unseren Veranstaltungen mehrfach zum Ausdruck gebracht, ein gut Stück ihres Arbeitslebens wiedergefunden haben.

*) Anmerkung der Redaktion: Die Erarbeitung des „Grundlagenbandes“ stellte, wie die Autoren wissen ließen, vor allem wegen des enormen Quellenstudiums,

eine enorme Aufgabe dar. Die ursprüngliche Absicht, die Organisationsstrukturen im deutschen Eisenbahnwesen von 1835 bis 1993 in einem einzigen Band zu behandeln, konnte nicht verwirklicht werden, so dass der „Grundlagenband“ nunmehr in zwei Teilen erscheinen wird; der erste Teil (1835 bis 1945) vsl. noch in diesem Jahr.

Autoren gesucht

Insgesamt bestanden in Deutschland im Laufe seiner Geschichte 31 Reichsbahndirektionen. Die zeitweilige Arbeitsgruppe des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn „Deutsche Eisenbahndirektionen“ hat sich vorgenommen, die Geschichte jeder Direktion von ihren Vorläufern bis zum Ende ihrer Tätigkeit zu ergründen und in Buchform zu veröffentlichen. Eine immense Arbeit, für deren Bewältigung die Arbeitsgruppe Mitstreiter sucht: ehemalige Eisenbahner, geschichtlich Interessierte und in Wort und Schrift Begabte. Wer uns helfen möchte, wende sich bitte an die Redaktion von „Bahn & Modell“ (Anschrift, Telefon und E-Mail-Adresse im Impressum Seite 88).

50 Jahre Baureihe 22

Dieter Fischer, Dresden

Viele Jahre haben die Lokomotiven der Baureihe (BR) 39 auf den Strecken des Vor- und Nachkriegsdeutschlands, teilweise auch im Ausland, ihren Dienst in den unterschiedlichsten Einsatzgebieten versehen.

Eine Lok, geschaffen für die Strecken des Mittelgebirges, war unter der alten preußischen Gattungsbezeichnung P 10 überall sehr bekannt.

Von 1958 bis 1962 wurden von der Deutschen Reichsbahn in der DDR die Lokomotiven dieser BR rekonstruiert, weil ein großer Verschleiß an den unterschiedlichsten Bauteilen eingetreten war und eine Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsverbesserung angestrebt wurde. Zu damaliger Zeit konnte auf eine Dampflokomotive der Bauart 1'D1'h3 noch nicht verzichtet werden.

Insgesamt 85 Maschinen des damaligen Bestandes wurden mit neuen ge-

schweißten Hochleistungskesseln mit Verbrennungskammer, neuem mittleren Zylinder, Trofimoffschiebern und Mischvorwärmanlagen ausgerüstet. Mit dem neuen Kessel wurde der Mangel, die trapezförmige Rostfläche, der so genannte Flaschenhals, beseitigt. Eine notwendige Rahmenverlängerung gestattete den Einbau eines neuen Aschkastens mit zusätzlich seitlicher Luftführung. Weitere Veränderungen waren u.a. Einheitsführerhaus, auf einem Pumpenträger Doppelverbundluftpumpe und Doppelverbundspeisepumpe, Witte-Windleitbleche, Sicherheitsventile der Bauart Ackermann, Tieftonpfeife sowie Einheitstender der Bauarten 2'2' T 32 und 2'2' T 34.

Die Gestaltung der Lok ergab einen völlig neuen Anblick, formschön und ein an die Einheitsloks angepasstes Äußeres. Höhere Kesselleistung, sehr gute Leer-

laufeigenschaften und die Bedienung der Lok über Seitenzugregler waren grundlegende Verbesserungen.

Es war eine veränderte Lok zur Ursprungsausführung entstanden, die aufgrund veränderter Gewichtsverhältnisse ein neues Gattungszeichen - P 46.18 - erhielt und als neue Baureihe - eben Baureihe 22 - eingereiht wurde.

Eine Abweichung war die Lok 22 001, die mit Oberflächenvorwärmer sowie Gegendruckbremse ausgerüstet war und mit Kohlenstaubfeuerung ihren Dienst in der VES M Halle versah. Die fortschreitende Traktionsumstellung machte auch diese Baureihe entbehrlich, die Ausmusterung war die Folge; einige Maschinen versahen noch als Heizloks ihren Dienst.



Im Jahre 1970 nahm die DR die Tfz.-Umnummerierung vor. Zu dieser Zeit existierten noch verschiedene Maschinen dieser BR. Die BR 22 wurde wieder als BR 39 bezeichnet.

Heute erinnert die Treibachse der 22 001 im Eisenbahnmuseum Dresden-Altstadt noch an diese Baureihe.

03 1090 - die Einheitslok

Ronald Xanke, Schwerin

Der Begriff „Einheitslok“ ist vielen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden ein bekannter Begriff. Hier soll die Geschichte einer Lokomotive beschrieben werden, die in zweifacher Hinsicht **die** Einheitslok repräsentiert.

Die Entwicklung der Einheitslokomotiven

Mit der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen zum 1. April 1920 hatten die nun gebildeten Reichseisenbahnen etwa 210 unterschiedliche Lokomotivgattungen in ihren Bestand übernom-

men. Da eine solche Vielfalt in der Unterhaltung und Ersatzteilversorgung hohe Kosten verursachte, befasste sich die Reichseisenbahnverwaltung mit der Vereinheitlichung des Lokomotivparks.

Vom Reichsverkehrsministerium wurde dazu der „Engere Ausschuss für Lokomotiven zur Vereinheitlichung der Lokomotiven“ gebildet, dem Vertreter des Eisenbahn-Zentralamtes (EZA) Berlin und die Bauartdezernenten der ehemaligen Länderbahnen angehörten. Dieser Ausschuss führte seine erste Besprechung



vom 18. bis 20. Mai 1921 in Oldenburg durch. Eine zentrale Frage dieser Beratung lautete: „Welche neuen Bauarten sollen geschaffen werden?“ Den Vorsitz der ersten Runde führte Oberbaurat Höfinghoff vom EZA. In den folgenden Jahren fanden weitere Sitzungen des Ausschusses statt, auf denen die von der deutschen Lokomotivbauindustrie eingereichten Entwürfe begutachtet wurden. Die konstruktive Durchbildung der Einheitsloks wurde dem Vereinheitlichungsbüro übertragen, welches am 1. Oktober 1922 gegründet wurde. Dieses sollte alle Bemühungen in Richtung einer typisierten Reihe von Lokomotiven straffen, um dies nicht mehr den Lokomotivbauwerken zu überlassen. 1923 wurde Richard Paul Wagner Baudartdezernent des EZA und damit Mitglied des Ausschusses. Maßgeblich prägte er in den folgenden Jahren die Entwicklung der Einheitslokomotiven.

Bei den Entwürfen für eine Schnellzugmaschine kristallisierte sich die Achsfolge 2'C1' heraus, die auch als „Pazifik“ bezeichnet wurde.

Näher untersucht werden sollte, ob eine Zweizylinder-Heißdampf-Schnellzuglokomotive, die spätere Baureihe (BR) 01, oder eine Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Schnellzuglokomotive, die spä-

tere BR 02, gebaut und beschafft werden sollte.

Mit der Baureihe 01, die sich gegenüber der BR 02 durchsetzen konnte, war eine Schnellzuglokomotive mit 20 t Achslast geschaffen worden. Diese war aber nicht auf allen Strecken der am 1. Oktober 1924 gegründeten Deutschen Reichsbahn-

Gesellschaft einsetzbar. Dies betraf vor allem die norddeutschen Direktionen. So wurde die Entwicklung einer leichteren Schnellzuglok mit 17,5 t Achslast ausgeschrieben. Als Ergebnis entstand die Baureihe 03. Diese Maschine war eigentlich nur eine Kopie der BR 01 mit kleinerer Achslast. Sie stellte keinen konstruktiven Fortschritt dar, lediglich die anfänglichen Mängel der BR 01 waren behoben worden. Auf der 14. Beratung des Lokausschusses in Dresden fiel am 7. März 1929 die Entscheidung zum Bau der BR 03.

In Zusammenarbeit von Reichsbahn-Zentralamt und Vereinheitlichungsbüro wurden für die Beförderung schnell fahrender Züge die Stromlinienlokomotiven der BR 01.10 und 03.10 entworfen. Die Vorserienmaschinen für die BR 03.10, 03 1001 und 03 1002, lieferte die Firma Borsig-Lokomotivwerke Hennigsdorf 1939. Vorgesehen war der Bau von 140 Maschinen, jedoch kamen kriegsbedingt nur 60 zur Auslieferung. Außerdem konnten die Lokomotiven die für sie vorgesehenen Aufgaben nicht mehr übernehmen. Geliefert wurden die Nummern 03 1001 bis 03 1022 von Borsig, 03 1043 bis 03 1060 von der Friedrich Krupp AG Lokomotivbau Essen und 03 1073 bis 03 1092 von der Firma Krauss-Maffei.

Bei der BR 03.10 handelt es sich um eine Dreizylindermaschine mit einfacher Dampfdehnung. Der Innenzylinder wirkt auf die erste Kuppelachse, die beiden Außenzylinder auf die zweite. Waren als Höchstgeschwindigkeit zunächst 150 km/h vorgesehen, wurde diese mit Verfügung 31 Fkl 868 vom 25. Februar 1941 durch das Reichsverkehrsministerium auf 140 km/h begrenzt. Die Baulose der Hersteller Krauss-Maffei und Krupp wurden mit vollständiger Stromlinienverkleidung ausgeliefert. Beim Baulos Borsig war die Triebwerksverkleidung bis 225 mm über die Achsmitte im Bereich der Kuppelachsen hochgezogen. Die Stromlinienverkleidung an den Triebwerken führte zu Wärmestaus und Schäden an den Triebwerken. Deshalb wurde schon frühzeitig eine Freilegung des Triebwerkes angeordnet.

19 Lokomotiven der BR 03.10 verblieben nach Kriegsende bei der Deutschen Reichsbahn (DR). Die Aufarbeitung der Maschinen wurde im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Chemnitz und im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg durchgeführt. Dabei wurden bei allen Maschinen, außer 03 1087, die Stromlinienverkleidungen komplett entfernt und die Lokomotiven in Normalausführung umgebaut. Von den 19 Maschinen der DR wurden 16 in das Rekonstruktionsprogramm zur Neubekesselung einbezogen. Die 03 1079 war zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert, 03 1077 und 03 1088 hatten schon Nachbaukessel in Schweißausführung vom VEB Schwermaschinenbaukombinat „Karl Liebknecht“ (SKL) Magdeburg erhalten. Die neuen Rekokessel wurden vom Raw Halberstadt hergestellt.

Im Verlauf der 50er Jahre wurden fast alle noch vorhandenen Maschinen beim Bahnbetriebswerk (Bw) Stralsund zusammengezogen. Hier beförderten sie Schnellzüge auf der Relation Stralsund–

Berlin sowie die internationalen Reisezüge von und zur Fähre Sassnitz–Trelleborg. Die 03 1010 und 03 1074 waren als Bremsloks bei der Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn (VES-M) Halle eingesetzt. Danach wurden auch sie nach Stralsund umgesetzt. Ab 1965 wurden 16 Maschinen, außer 03 1087, die als Kohlenstaubversuchslok diente, auf Ölhauptfeuerung umgebaut. 03 1087 wurde wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut, auch 03 1057 behielt ihre Rostfeuerung.

03 1090

Die Lokomotive 03 1090 wurde mit der Fabriknummer 15842 von der renommierten Lokomotivfabrik Krauss & Comp. - J. A. Maffei A.G. in München-Allach im Jahre 1940 gebaut. Die Beschaffungskosten mit Ausrüstung und Tender betrugen 218 220 Reichsmark. Die Endabnahme fand vom 17. bis 21. Oktober 1940 im Raw Meiningen statt. Nach der Indienststellung am 25. Oktober 1940 durch die Reichsbahndirektion (RBD) Linz ist die Lok dem Bw Linz zugewiesen worden. Alle Stationierungen und Bezeichnungen der Bw wurden dem Betriebsbuch der Lokomotive entnommen.

Infolge eines schweren Unfalls wurde die Lok vom 5. September 1941 bis zum 15. Mai 1942 im Raw Meiningen im Rahmen einer Hauptuntersuchung, Schadgruppe L 4, wieder in Stand gesetzt. Dabei wurde die Stromlinienverkleidung teilweise entfernt. Die folgenden Stationierungen waren:

- Bw Linz 16.05.1942 – 28.07.1942
- Bw Posen 29.07.1942 –

Nach einem durch Fliegerbeschuss hervorgerufenen Schaden wurde die Lokomotive im Mai 1945 im Bw Neubrandenburg abgestellt. Der Betriebsbucheintrag vermerkt dazu: „Durch Kriegseinwirkung hier stehen geblieben.“ In Neubrandenburg verblieb die Lok bis zum 28. Juni

1947. Danach wurde sie zur RBD Halle umgesetzt. Die RBD Halle wies die 03 1090 zunächst dem Bw West Leipzig zu. Die dazu gehörenden und die folgenden Stationierungsdaten lauten:

- Bw West Leipzig 30.06.1947 - 03.12.1947
- Bw P Halle 04.12.1947 - 18.11.1948
- Bw West Leipzig 19.11.1947 - 10.09.1956
- Bw P Halle 11.09.1956 - 05.10.1956
- Bw West Leipzig 06.10.1956 - 19.02.1957.

Nach einem Raw-Aufenthalt in Karl-Marx-Stadt kam 03 1090 am 7. Juni 1957 zum Bw Stralsund. Hier war sie bis zu ihrer Ausmusterung am 24. Juli 1985 beheimatet. Dazwischen lag die Rekonstruktion im Rahmen einer Hauptuntersuchung im Raw Meiningen vom 11. Mai 1959 bis zum 17. Juli 1959. Der Umbau auf Ölhauptfeuerung geschah im Raw Meiningen in der Zeit vom 19. Oktober 1965 bis zum 11. Dezember 1965. Abgestellt wurde 03 0090-5, wie die Lok nun EDV-gerecht bezeichnet wurde, am 19. Juni 1979, in den Schadpark am 30. Juli 1980 übernommen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sie eine Laufleistung von ca. 2,8 Millionen km erreicht.

Abgestellt war die Lok dann u. a. in Saßnitz und in Tribsees. Stralsunder Lokomotivführer versuchten, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, die Lokomotive zu erhalten. Dazu wurde sie auch „versteckt“. In unzähligen Stunden und in mühevoller Kleinarbeit wurde 03 1090 äußerlich wieder aufgearbeitet und Ende Juni 1988 in Barth erstmals wieder öffentlich präsentiert.

Die Lokomotive überstand die deutsche Wiedervereinigung und die Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und gehörte ab dem 1. Januar 1994 zum Geschäftsbereich (GB) Traktion, Niederlassung (NL) Schwerin. Bei der weiteren Umsetzung der Bahnreform wurden 1996 im Rahmen der Zuordnung der Sachanlagen „Schienenfahrzeuge“ zu den Niederlassungen Fernverkehr, ab

1. Juni 1999 DB Reise & Touristik AG, auch die historischen Fahrzeuge der DB AG den zuständigen Regionalbereichen Fernverkehr zugeordnet. Somit verwaltete der Regionalbereich Nord-Ost die Lokomotive. Durch Vorstandsbeschluss der DB AG vom 30. Januar 2001 wurde die Lok dem DB Museum Nürnberg zugewiesen.

Lange Zeit mit anderen Fahrzeugen in Stralsund hinterstellt, wurde 03 1090 am 17. Juli 2001 mit Sonderzug E 92295 nach Schwerin überführt. Seit diesem Zeitpunkt ist die Lok in der ehemaligen Lokwerkstatt der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn untergestellt und wird von der BSW-Gruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“ betreut. Die Maschine befindet sich in einem ausgezeichneten äußeren Zustand.

Die Einheitslok

Der technische Begriff der Einheitslokomotive ist eingangs erläutert worden. Welche Bewandnis kann es also noch haben?

Dazu müssen wir die Loknummer - 03 1090 - noch einmal genauer betrachten. Denn diese Nummer symbolisiert den Tag der deutschen Wiedervereinigung, den 03.10.90! Darum ist es durchaus gerechtfertigt, diese Lokomotive als **die Einheitslok** zu bezeichnen.

Quellenverzeichnis

- Weisbrod, Manfred; Petznick, Wolfgang: *Baureihe 01 - Geschichte, Bau und Bewährung einer Schnellzuglokomotive*. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 2., durchgesehene Auflage, 1981.
- Weisbrod, Manfred; Müller, Hans; Petznick, Wolfgang: *Dampflok-Archiv 1*. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 3., bearbeitete und ergänzte Auflage, 1982.
- Hehl, Markus: *Baureihe 03.10 - Die leichte Stromlinienlok*. Weltbild Verlag - Sammler Edition, 2003.
- Betriebsbuch der Lokomotive 03 1090.*

Modellbauseminar oder Workshop?

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Eigentlich ist das egal, wie man es nennt, es muss auch nicht „neu-deutsch verengelt“ sein. Vor vielen Jahren haben wir im DMV-Bezirk Halle alljährlich einen „Altenburger Modellbautag“ veranstaltet. Sinn und Zweck dieser Veranstaltung waren, Modellbautechniken vorzustellen und damit Freunde für den Modellbau zu begeistern.

Das war und ist auch das Anliegen unserer Mehrtagesveranstaltungen im Kulturbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn. Viele Themen wurden dabei abgearbeitet und Techniken vorgestellt. Unter Anleitung konnten sich die Teilnehmer Modelle selbst bauen und für viele waren das die ersten von Grund auf selbst gebauten Modelle.

Kurt Götze aus St. Egidien sagte einmal, er hätte schon viel früher zum Modellbauseminar kommen sollen. Was für H0 gilt, kann für TT nicht schlecht sein. Unterdessen hat er die H0-Modelle auch in seiner Nenngröße TT gebaut. Oder Klaus Rein aus Offenbach, in Rohrbach das erste Mal Teilnehmer, meinte zum Abschluss: „Wir waren erst skeptisch, Modelle aus Karton zu bauen, und nun sind wir erstaunt, welche schönen Modelle zu bauen mit einfachen Mitteln möglich ist.“

In diesem Jahr stand der Bau eines Sitzwagens der Harzer Schmalspurbahnen (ex GHE Nr. 14) auf dem Programm. Das Oberteil aus Gießharz, das Fahrgestell aus Messing und die Drehgestelle von technomodel Dresden. Der größte Teil der Einzelteile war vorbereitet, weil es schlecht möglich ist, im Tagungsraum des BSW-FH „Haus Festenburg“ Bleche zu sägen oder einen Schraubstock an einen Tisch zu befestigen. Dazu gab es



▲ Teilnehmer des Workshops beim Bau eines KB 4-Wagens der HSB in der Nenngröße H0m
Foto: Bahnert

die entsprechenden Zeichnungen, eine ausführliche Baubeschreibung und einen Einführungstext über den Bau von Messingmodellen.

Wichtig beim Modellbau ist die Reihenfolge des Zusammenbaus der Teile; außerdem: Welche Hilfsmittel kann ich mir dazu anfertigen? Beim Seminar wurde es praktisch vorgeführt und kommentiert. Es ist doch wesentlich effektiver, wenn etwas vorgeführt wird, wie es funktioniert, als wenn es nur zu lesen ist. Vor über 30 Jahren brachten unsere Freunde vom Modellbahnklub im Lokdepot Usti nad Labem (Tschechische Republik). Wagenmodelle aus Karton zur Ausstellung mit. Das Material war mit Polystyrollösung imprägniert. Meine ersten Versuche schlugen fehl. Irgendetwas habe ich falsch gemacht. Bei einem Besuch in Usti zeigte mir unser Freund Zdenek Vais seine Technik. Seither klappte es auch bei meinen Modellen. Und das soll auch bei unseren Modellbauveranstaltungen so sein. Allerdings können wir auf Teilnehmer verzichten, die bei der Veranstaltung alles andere bauen als das, was

im Programm vorgesehen ist. Bedauerlich aber ist, dass einige Gruppenleiter diese Veranstaltungen vorenthalten oder der Meinung sind, bei uns baut Keiner Modelle selbst, da kann auch Keiner teilnehmen. In Gesprächen auf Modellbahnausstellungen oder der „Modellbau und Hobby“-Messe in Leipzig musste ich

sogar schon feststellen, dass Mitgliedern einer BSW-Gruppe unser Spartenheft „Bahn & Modell“ unbekannt ist. Fragen dazu müssten auch die BB beantworten können, denn zu jeder Arbeitstagung wurde ausführlich über die Modellbauveranstaltungen berichtet. Vielleicht klappt es 2009 besser...

Ein Stellwerk für Westfalen

Holger Brößkamp, BSW-Gruppe MEC Münster

Das Problem kennen alle, die ihre Modellbahnanlage keinem konkreten Vorbild nachempfinden wollen. Meist soll nämlich an der Gestaltung des Motivs trotzdem erkennbar sein, in welcher Region das Anlagenthema „spielt“. Bayerische Nebenbahn? Schweizer Alpenbahn? Sächsische Schmalspurbahn? Norddeutsche Rollbahn? Man sollte schon genau darauf achten, dass der Baustil der ausgewählten Gebäude zum Thema passt. Licht und Schatten liegen da im Angebot der Zubehörhersteller eng beieinander. Manchmal staunt man, wie gut ein bestimmter Bausatz passt. Andererseits kann man oft alle Kataloge durchblättern, und doch will irgendwie kein Gebäude richtig passen.

Für die Weichen auf der neuen Kehre meiner Nebenbahn-Modulanlage suchte ich ein schmales, aber doch recht großes Stellwerk. Schließlich sollte die Fahrdienstleitung für den Endbahnhof hier „einziehen“. Von hier aus sollten zudem die verzweigten Gleise auf dem Kehrmotiv gut einsehbar sein. Die Proportionen des Faller-Stellwerks „Donaueschingen“ passten ganz hervorragend. Nur mit der



Farbgestaltung des Bausatzes war ich überhaupt nicht einverstanden. Ob es in Donaueschingen dieses Stellwerk als Vorbild wirklich gibt, entzieht sich meiner Kenntnis. Auf jeden Fall gehört es so, wie es aus der Packung kommt, eher auf Anlagen mit süddeutschen Motiven. Der beigefarbene Klinker, die braunen Fenster und das helle Schieferdach sprechen eine deutliche Sprache (wahrscheinlich Schwäbisch...). Ich wollte das Gebäude aber nach Westfalen in 1:87 „verpflanzen“. Und so musste der Bausatz eine kleine Schönheitsoperation über sich ergehen lassen:

Im Münsterland ist so ein Stellwerk natürlich dunkelrot verklindert, die Fachwerkelemente sind grau angestrichen. Die Fenster haben weiße Rahmen und Sprossen, und das Dach ist auch dunkelgrau eingedeckt, wenn es nicht mit hellroten Pfannen belegt ist. Mit den entsprechenden Humbrol- und Revellfarben ist der Bausatz im Handumdrehen „eingenordet“. Noch vor der Montage sind die einzelnen Bauteile am Spritzling zu identifizieren. Die Bauanleitung liefert hier wichtige Hinweise. Dann werden die Teile mit ihren neuen Farben angemalt. Nach dem Trocknen kann der Bausatz ganz normal zusammengeklebt werden.

Dabei sind allerdings die Klebepunkte und -flächen wieder von der Farbe zu säubern, da der Kleber am besten direkt auf dem Kunststoff reagiert. Kleinteile und Fehlstellen können noch am fertigen Gebäude farblich korrigiert werden.

Die Wirkung ist auf jeden Fall verblüffend. Nur mit Farbe kann der Charakter eines Gebäudes völlig verändert werden. So kann es entweder einem bestimmten Vorbild angeglichen werden oder, wie in diesem Fall, in eine andere Region „verlegt“ werden. So steht jetzt ein Stellwerk aus dem Schwarzwald auf dem Bahnsteig eines münsterländischen Bahnhofs - und sieht aus wie dafür geschaffen.

Aquädukt: Wasser oben, Eisenbahn unten - Wirklichkeit und Modell

Günter Walter, Gotha

Beim Bau der Thüringer Eisenbahn von Halle über Apolda nach Gerstungen (Guntershausen) hatten die Baumeister einige Herausforderungen der Natur zu bezwingen. Nahe Gotha aber galt es, ein 500 Jahre zuvor von Menschenhand geschaffenes Wasserhindernis zu „unterwinden“. Westlich der Residenzstadt Gotha war der Leinakanal zu queren. Da Gotha aufgrund des Fehlens von natürlichen Wasserläufen stets unter Wassermangel litt, ließ Landgraf Balthasar von Thüringen zwischen 1365 und 1367 einen Kanal aus dem Leinatal, im westlichen Thüringer Wald gelegen, nach Gotha bauen.

Dieses Bauwerk zählt zu den technischen Meisterleistungen seiner Zeit und ist heute als Kulturerbe eingestuft. Beträgt die direkte Entfernung vom Abschlag bis nach Gotha nur 10 km, mäandert der Kanal mit einem Gefälle von höchstens 1,5 % auf fast 31 Kilometer Länge nach Gotha.

Eine Überquerung durch die Eisenbahn hätte aufgrund der schon vorhandenen Steigung von fast sieben Promille auf fünf Streckenkilometern weitere Dammbauten und Steigungen bedeutet. So fiel die Entscheidung, das Kanalbett teilweise zu verlegen und ein Aquädukt im Streckenkilometer 141,910 zu errichten.

Bau des Aquäduktes

Von Streckenkilometer 140,5 bis 142,8 musste, um den Memelberg zu überwinden, ein teilweise bis zu 22 Meter tiefer Einschnitt hergestellt werden. Wegen des anstehenden Bodensstoffes - Tonstein, der zum Gleiten neigt - konnte die Hangneigung nicht steiler als 45 Grad angelegt werden. Für die zu errichtende Kanalbrücke bedeutete dies eine Bauwerkslänge von knapp 50 Metern.

Analog mehrerer anderer im Streckenverlauf erforderlicher Überführungsbauwerke wurden für die drei Hauptöffnungen, wie auch für die anschließenden Spargewölbe, Segmentbögen gewählt.



▲ Aquädukt mit Stellwerk „Lw“ anlässlich einer Sonderfahrt der Frankfurter Eisenbahnfreunde mit 01 118
Foto: Jörg Dähn, Erfurt

Diese Bögen fügen sich harmonisch in das Landschaftsbild des westlichen Thüringer Waldes ein.

Als Baumaterial fand für Pfeiler und Gewölbe Kalkstein aus einem bahneigenen Bruch bei Mechterstädt, für die filigranen Schmuckelemente und die Gurtabdeckung Rättsandstein vom Seebergbruch bei Gotha, Verwendung. Nach Herstellung des östlichen Einschnitts und eines Umflutkanals in Richtung Großer Sülzengraben wurde im Herbst 1845 mit den Bauarbeiten begonnen und das Bauwerk im Mai 1847 nach der Fertigstellung des Umleitungskanals seiner Bestimmung übergeben, so dass der feierlichen Eröffnung des Streckenabschnittes Gotha—Eisenach der Thüringer Eisenbahn am 27. Mai 1847 nichts mehr im Wege stand.

Das Bauwerk bei Gotha ist das einzige Eisenbahnaquädukt in Deutschland aus dem 19. Jahrhundert.

Betriebliche Bedeutung

Für die Abwicklung des seinerzeit noch eingleisigen Eisenbahnbetriebs wurde nahe dem Aquädukt die Block- und Tele-

graphenstelle „Leinacanal“ eingerichtet. Weitsichtig wurden von den Ingenieuren bereits alle Bauwerke für den späteren Ausbau mit einem zweiten Streckengleises vorbereitet, welches auch schrittweise bis 1865 verlegt wurde.

Mit der Erteilung einer „Concession zur Errichtung einer elektrischen Überlandbahn von Gotha nach Großstabarz“ durch das Wirtschaftsministerium des Herzogtums Sachsen Coburg und Gotha - die Gothaer Herzöge standen seit Ernst dem Frommen technischen Neuerungen stets aufgeschlossen gegenüber - im Jahre 1894, entstanden für die Bahnanlagen am Aquädukt neue Anforderungen. Im östlich davor liegenden Ort Sundhausen war eine niveaugleiche Kreuzung mit der Landstrasse Gotha—Waltershausen durch eine Streckenüberführung zu beseitigen. Da die Strecke zwischen Gotha und Eisenach um 1900 bereits mit über 120 Zugfahrten pro Tag ausgelastet war, kam eine Vollsperrung nicht in Frage. Andererseits war die Entfernung zwischen den Bahnhöfen Gotha und Fröttstädt mit zehn Kilometern zu lang, um den Zug-

verkehr bei eingleisiger Betriebsführung abzuwickeln. Die Bahnverwaltung schlug der Gemeinde die Errichtung eines Bahnhofs am westlichen Ortsrand vor. Da die ansässigen Landwirte aber schon beim Bahnbau fast zehn Prozent ihrer Ackerflächen verloren hatten, wurde das Ansinnen der Bahnverwaltung abgelehnt. Diese war nun gezwungen, mit dem Bau eines Betriebsbahnhofs auf den bereits um 1840 im Bereich des Aquäduktes erworbenen „Dispositionsflächen“ auszuweichen.

Im Herbst 1912 wurde der Bahnhof Leinakanal mit vier Betriebsgleisen als Bedarfshaltestelle seiner Bestimmung übergeben. Man hatte sich aufgrund der sich in etwa drei Kilometer Entfernung befindlichen Pferderennbahn Boxberg vorsorglich auf Personenverkehr eingerichtet. Zwischen den durchgehenden Hauptgleisen und jedem zugeordneten Überholungsgleis befand sich je ein 300 Meter langer Bahnsteig. Dieser war über Treppen von einer Wegüberführung aus zu erreichen. An Renntagen wurden diese Anlagen rege genutzt. Es hielten sogar Schnellzüge der Verbindungen Ruhrgebiet—Dresden sowie Frankfurt—Leipzig. Selbst Rennpferde kamen per Überführungsfahrt von Gotha und wurden mit einer fahrbaren Rampe am Gleis 1 entladen.

In den Jahren 1934 bis 1938 wurde der Bahnhof umfassend ausgebaut. Der Fahrdienstleiter zog aus der ehemaligen Blockstelle in ein neues Stellwerk um. Der „Weichenturm“ am Aquädukt hatte ausgedient. Am Aquädukt wurde ein neues Endstellwerk errichtet. Alle Signale und Weichen waren nun von den Stellwerken der Einheitsbauart aus zu bedienen. Zuvor waren dem Fahrdienstleiter wie auch dem Stellwerksmeister auf „Lw“ je ein Weichenwärter beigeordnet, der die Fahrwege bildete, in dem er die ortsbedienten Weichen stellte und verschloss.

Über Schlüsselwerke der Bauart Bruchsal wurden die Signalabhängigkeiten hergestellt.

Zwei Bahnhofsgleise sowie das Hauptgleis der einen Richtung fielen nach Ende des Zweiten Weltkriegs der Reparation zum Opfer und wurden abgebaut. Fahrdienstleiter- und Endstellwerk wurden zu Blockstellen untereinander und zu den Streckenabschnitten degradiert. Da nun zwischen den Bahnhöfen Gotha und Fröttstädt wieder keine Ausweichmöglichkeit bestand, kam die Abfuhr der Reparationsgüter aus dem Westthüringer Raum ins Stocken. Die Transportabteilung der Roten Armee verfügte daher bereits drei Monate nach dem Ausbau die Wiederherstellung des Gleises 1.

Von 1965 an wurden das zweite Streckengleis und das Gleis 4 wieder eingebaut. Das Gleis 1 wurde noch einige Zeit als Abstellgleis für Schadwagen genutzt, wurde aber später entbehrlich. Gleisverbindungen in beiden Bahnhofsköpfen ermöglichten die Nutzung des Gleises 4 als Überholungsgleis in beiden Richtungen. Inzwischen hatten auch moderne Lichtsignale im Bahnhof Leinakanal Einzug gehalten. Für das Stellwerkspersonal fielen damit die Wartung und das Wechseln der Petroleumlampen weg.

Nach der Erneuerung aller Gleise 1990/91 folgte die Elektrifizierung. Das Problem: Fahrleitung unmittelbar unter Wasser. Im Scheitel der Brückengewölbe hätte der Abstand zwischen Fahrleitung und Kanalsohle weniger als einen halben Meter betragen. Eine Abschaltschleife musste wegen der Neigungsverhältnisse ausgeschlossen werden. Zusätzlich verhinderte die Krümmung im Einschnitt von 1.200 Metern Halbmesser höhere Fahrgeschwindigkeiten. Wie war das Problem zu lösen?

Nord- oder Südumfahrung des Aquädukts

Eine Südumfahrung und damit die Über-

querung des Kanals hätte eine Anhebung der Gleise um etwa zwölf Meter bedeutet. Diese Variante musste wegen der ohnehin schon komplizierten Neigungsverhältnisse abgelehnt werden. Für die dann realisierte Nordumfahrung war eine aufwendige Dükeranlage für den Leinakanal einzurichten. Nach dem System der kommunizierenden Röhren quert das Wasser nun U-förmig zwei Meter unter der Schienenoberkante die Eisenbahnstrecke. Ferner waren umfangreiche Erdarbeiten zur Herstellung eines Einschnittes erforderlich. Der Oberbau wurde als „Feste Fahrbahn“ auf einer Bitumentragschicht verlegt.

Nachdem die Arbeiten kurz vor der Fertigstellung standen, fand am 17. Dezember 1994 die letzte Zugfahrt unter dem Aquädukt statt. Nach Eingang der Rückblockung in Fröttstädt wurde das Streckengleis Fröttstädt—Leinakanal um 17.18 Uhr betrieblich gesperrt. Damit waren 147 Jahre Eisenbahnbetrieb unter diesem Bauwerk beendet.

Freunde des Aquäduktes und der Arbeitskreis Leinakanal bei der Urania-Bildungsgesellschaft Gotha hatten mit der Deutschen Reichsbahn zur Erhaltung des Denkmalensembles die Erhaltung des Stellwerkes „Lw“ sowie ca. 100 Meter Gleise und Weichen vereinbart. Aber Randalierer aus der Umgebung waren anderer Meinung. Wenige Tage, nachdem das Stellwerk nicht mehr besetzt war, begannen Vandalen, die Anlagen zu demolieren. Letztlich mussten die Anlagen aus Sicherheitsgründen abgebaut werden.

Für das Aquädukt begann erneut ein Streit um die Eigentumsfrage. Im Zuge einer Rechtsträgerbereinigung wurde die Kanalbrücke 1957 von der DR an die Wasserwirtschaft übergeben. Da seinerzeit jedoch Grund und Boden der Pfeiler des Bauwerks nicht den Eigentümer wechselten, kam man seitens der Stadt

Gotha, der das Fließgewässer Leinakanal nun gehört, auf die Idee, gegen die Übernahme Klage zu führen. Der Rechtsstreit wurde 2006 erstinstanzlich entschieden, die DB AG ist nicht Eigentümerin des 1970 unter Denkmalschutz gestellten Bauwerkes.

Modellbau

Ausgehend von der Überlegung, ein Modell nur für Ausstellungszwecke und nicht für den Einsatz in einer Anlage anzufertigen, wurden die Abmessungen festgelegt. Im Mittelpunkt sollte das Aquädukt stehen. Die rechts und links anschließenden Gleisanlagen sollten viel über die betrieblichen Abläufe aussagen. Es wurde der Maßstab 1:87 gewählt. Hierdurch wurde es auch möglich, industriell gefertigte Bauteile einzusetzen.

Für die Breite waren die Ausmaße der Kanalbrücke maßgeblich. Sie sollte komplett, der Zu- und der Ablauf teilweise dargestellt werden. Für die Länge waren der Standort des Einfahrsignals aus Richtung Fröttstädt sowie die Standorte der Ausfahrtsignale in diese Richtung ausschlaggebend. Die Signale waren zu diesem Zeitpunkt bereits an die künftigen Standorte versetzt, da durch die Anhebung der Streckengeschwindigkeit längere Durchrutschwege erforderlich wurden.

Nachgebildet werden sollte der Zustand um 1935. Zu jener Zeit begannen umfangreiche Arbeiten zur Erneuerung der Gleise und Sicherungsanlagen und die Vorbereitungen zum Bau neuer Stellwerke. Zur Belebung des Modells wurde der Eilzug 267, Kassel—Gera, der gerade im Bahnhof Leinakanal wieder auf das rechte Streckengleis wechselte, aufgestellt, wegen Oberbauarbeiten bestand zwischen Fröttstädt und Leinakanal zur dargestellten Zeit eingleisige Betriebsführung.

Der Westkopf des Bahnhofs verfügte neben den Weichenverbindungen zu

den Überholungsgleisen zusätzlich über eine Ausfahrt für Schiebelokomotiven. Von Eisenach wurden alle Züge bis zum Brechpunkt im Bahnhof Leinakanal nachgeschoben. Dort kuppelte der Lokführer die Maschine über einen Seilzug ab und fuhr bis zum Fahrdienstleiterstellwerk, hier wurde er nach Gleis 1 umgesetzt und konnte am Stellwerk „Lw“ auf Signal in das Streckengleis Leinakanal—Fröttstädt ausfahren. Diese Verfahrensweise garantierte ein Höchstmaß an Betriebssicherheit und erhöhte die Durchlassfähigkeit der Strecke.

Rohbau

Die abgebildete Bestandszeichnung der Kanalbrücke von 1920 wurde in den Maßstab 1:87 vergrößert, auf Sperrholz übertragen und ausgeschnitten. Die Pfeiler wurden als Kästen ausgebildet und erhielten vor der Verleimung die Aussparungen für die Wasserrinne. Diese wurde als Segment aus einem Plastikrohr angefertigt und die Seiten der tatsächlichen

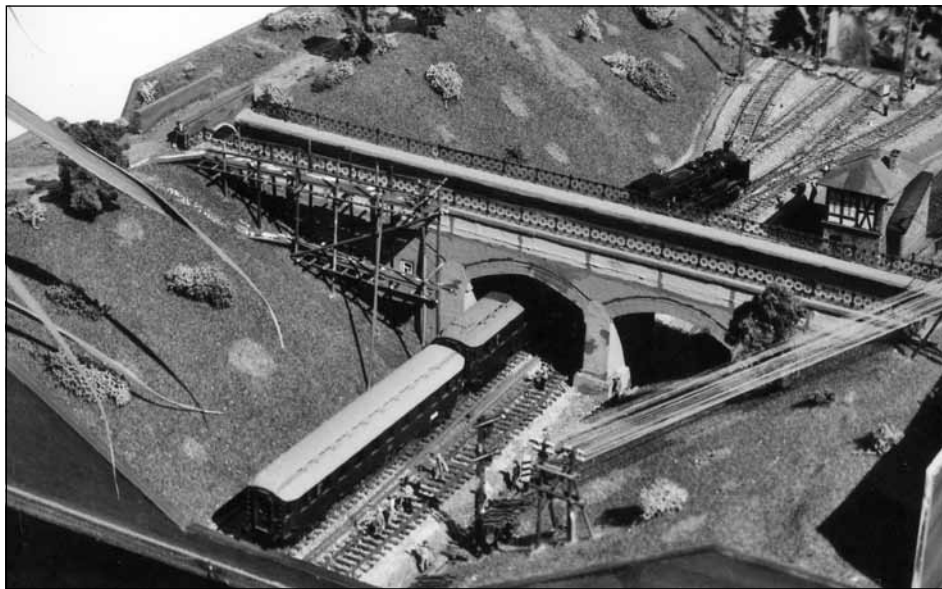
Krümmung des Gerinnes entsprechend thermisch verformt. Für die Untersicht der Gewölbe wurden auf einer Form drei Lagen Ahornfurnier verleimt und eingepasst. Auskleidung und Gurtabdeckung wurden aus handelsüblichen Weichholzleisten hergestellt. Vor dem Einbau auf die Platte wurden die Bohrungen für die Brüstungsstützen in die Gurtabdeckungen eingebracht.

Modulplatte

Als Unterbau wurde eine fünf mm dicke Sperrholzplatte mit zwei Leisten stabilisiert sowie mit einer Umrandung in der Höhe des Geländeanschlusses versehen. Entsprechend der Böschungsneigung wurden in diese Umrandung Aussparungen eingearbeitet. Der Weiterbau begann mit der Herstellung des Gleisbettes. Hierzu wurde fünf mm dicker Kork auf den gesamten Gleisbereich geleimt und entsprechend des Verlaufs der Schotterflanken ausgeschnitten. Ebenfalls in den Kork eingearbeitet wurden die Entwässerungsgräben. Die Böschungen

▼ Das fertige Modell

Foto: Walter



wurden aus verklebten Schaumstoffplatten hergestellt und entsprechend des Geländeverlaufs profiliert, mehrfach verspachtelt und geschliffen.

Entsprechend der abschließenden Farbgebung wurden alle Flächen mit Sprühfarbe grundiert.

Gleisbau, Signalanlagen

Weichen, Gleise und Signale stammen aus Bausätzen. Vor dem Einbau wurden alle Schienen, ausgenommen der Fahrspiegel, rostig eingefärbt. Nach der Fixierung des Oberbaus wurden die Gleisflächen mit handelsüblicher Bettung eingeschottert. Vor dem Beschottern wurde Bindemittel aufgebracht, nachträglich zusätzlich Bindemittel aufgesprüht.

Signalbakenstützen, Stege, Hangabfangungen und Treppenanlagen wurden, wie seinerzeit üblich, aus „Altschwellen“ angefertigt. Da zur nachgebildeten Zeit Gleisbauarbeiten stattfanden, wurden seitlich Schwellen, in der Bahnachse die neuen Fahrschienen gelagert.

Stellwerk

Das 1912 errichtete Stellwerk „Lw“ wurde nach einer Bestandszeichnung modelliert. Der zum Stellwerk führende Weg erhielt, wie ebenfalls seinerzeit üblich, eine Treppe aus Altschwellen. Die Treppe zum Oberbaumagazin im Brückenbogen wurde, wie beim Vorbild, aus Bruchsteinen nachgebildet.

Oberflächengestaltung

Fahr- und Rangierwege wurden aus zerriebenem Tonstein, wie er örtlich vorkommt, nachgebildet, Grünflächen mit handelsüblichen Rasenmatten „begrünt“. In die Darstellungszeit fällt die Schließung des nördlichen Beibogens zur Herstellung eines Materialmagazins sowie eines Aufenthaltsraumes. Für die „Baustelle“ wurde das erforderliche Arbeitsgerüst aus getrockneten Binsen, der Bohlenbelag aus Lindenurnier angefertigt.

Die Spurrinnen im Seitenweg entstanden durch mehrfachen linienförmigen Auftrag von Bindemittel und Bodenmaterial.

Sicherungs- und Fernmeldeleitung

Die bestehende Stangenreihe wurde um 1880 bei der Einführung der Streckenblockung zu einer Doppelstangenreihe erweitert. Zehn Leitungspaare waren zwischen Berlin und Frankfurt/Main an die Reichspost vermietet. Im Ersten Weltkrieg wurden die kupfernen Fernsprechleitungen abgenommen und durch Eisendraht ersetzt. Dieser wurde ab 1930 wieder gegen Kupferleitung ausgetauscht; in dieser Zeit fand auch eine Reparatur dieser Fernmeldeleitung statt. Zwischen den Stellwerken sowie zu den Kuppelstromschließern an den Signalen bestanden seit 1912 Sicherungskabel.

Zu deren Darstellung wurden handelsübliche Masten aus Plastik zu Doppelstangen verklebt und die Isolatoren weiß gefärbt. Vereinzelt, wie seinerzeit üblich, wurde eine abgängige Stange mit einem „Anschärfer“ aus altem Stangenmaterial versehen. Die Leitungen wurden mit Nähseide dargestellt, ein Grünton für die alten Leitungen, kupferrot für die neueren Leitungen verwendet.

Brüstung

Im Original ist die Brüstung komplett aus Gusseisen hergestellt. Um eine realistische Darstellung zur ermöglichen, wurde nach einem am PC bearbeiteten Foto die Brüstung in Neusilber geätzt. Die einzelnen Elemente wurden deckungsgleich mit Sekundenkleber nebeneinander fixiert.

Verbleib des Moduls

Nach der Präsentation auf mehreren Modellbahnausstellungen und der Auszeichnung mit einem 3. Platz anlässlich der „Intermodell 2005“ in Dortmund wurde das Modell als ständige Leihgabe dem Gothaer Museum für Regionalgeschichte überlassen.

100 Jahre Werk Delitzsch – ein geschichtlicher Abriss

Thomas Dießner, Delitzsch

Im Oktober dieses Jahres kann die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen am Standort Delitzsch auf eine einhundertjährige Geschichte zurückblicken.

„Durch Anlage eigener, angemessen auszustattender Werkstätten ist für den sicheren und schnellen Vollzug der Arbeiten zur Unterhaltung der Fahrzeuge zu sorgen. Diese Werkstätten sind an den Hauptpunkten des Verkehrs einzurichten; bei neuen Anlagen ist die Möglichkeit einer späteren Ausdehnung zu berücksichtigen.“ (Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 10, 2. Auflage, 1923, herausgegeben von Dr. Freiherr von Röll).

Unter diesen Prämissen entstand 1907 nördlich des Schnittpunktes der Strecken Leipzig—Bitterfeld (seit 1859 in Betrieb) und Halle—Sorau (seit 1872 in Betrieb) in Delitzsch eine Hauptwerkstätte zur

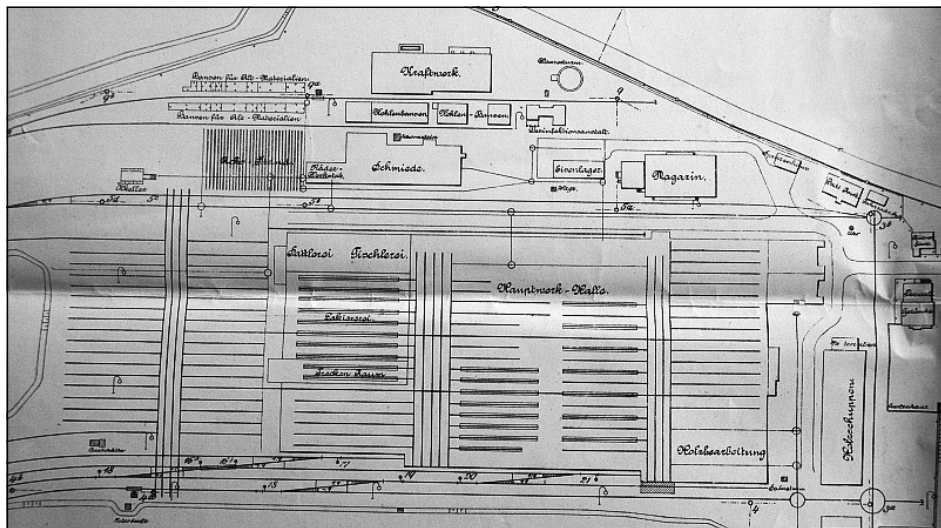
Auszug aus dem Bestandsplan der Hauptwerkstätte, Stand 1909.

Quelle: Sammlung DIE-Archiv ▼

Güterwageninstandhaltung. Die Delitzscher Stadtchronik Teil VII (1702 - 1934) berichtet dazu: „Am 01. Oktober 1908 wird die Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Betrieb genommen. Vorher schon ist mit dem Bau von Beamten- und Arbeiterhäusern nördlich des Schützenhofgeländes und am Westrande der Bitterfelder Landstraße begonnen worden.“

Der Bau der Hauptwerkstätte war erforderlich, da 1906 die Instandhaltungskapazitäten in Halle (Saale) nicht mit der wachsenden Industrialisierung und dem damit steigenden Schienenfahrzeugbestand Schritt halten konnten. Eine Erweiterung in Halle war wegen der geplanten Vergrößerung des Bahnhofsareals nicht mehr möglich. Die Königlich-preussische und Großherzoglich-hessische Staats-Eisenbahnverwaltung entschloss sich aus diesem Grund, die Hauptwerkstätte nach Delitzsch zu verlegen und in Halle den Bahnhof weiter auszubauen.

Der Lageplan der Hauptwerkstatt De-



litzsch, Zustand im Jahre 1909, aufgenommen und kartiert durch einen königlichen Landmesser im Januar 1910, zeigt ein Werkstattgelände von beachtlicher Ausdehnung:

Auf der rechten Seite der Zufahrtstraße zur Hauptwerkstätte befanden sich zwei Beamtenwohnhäuser und eine Kantine. Auf der linken Seite in Richtung Werkgelände standen gegenüber der Kantine das Pförtnerhaus, das Verwaltungsgebäude und ein Gartenhaus sowie die Lehrlingswerkstatt. Angrenzend in nördliche Richtung folgten zwei Holzschuppen und dann die Hauptwerkhalle, wo eingangs die Holzbearbeitung für die Wagen untergebracht wurde. Die Hauptwerkhalle mit 16 Arbeitsgleisen nördlich und 14 Arbeitsgleisen südlich bot für die Güterwageninstandhaltung reichlich Platz. Zwei den gesamten Hallenbau querende Gleise stellten den Verschluss der Wagen zwischen den einzelnen Arbeitsständen sicher. Der Hauptwerkhalle vorgelagert fanden Sattlerei und Tischlerei sowie die Lackiererei einschließlich Trockenraum Platz. Neben der Hauptwerkhalle verlief auf der östlichen Seite eine Werkstraße, an die sich - vom Pförtnerhaus ausgehend - zunächst ein Fahrradschuppen, ein Sanitätspunkt und das Spritzenhaus anschlossen. Es folgten dann Magazin, Eisenlager, Schmiede, Räderwerkstatt, der Achs-Stand und ein Ölkeller. In zweiter Reihe, weiter nach Osten folgend, bildeten Wasserturm, Desinfektionsanstalt und Kraftwerk mit vorgelagertem Kohlenbansen und zwei Bansen für Altmaterialien den Abschluss des Betriebsgeländes in Richtung der Gemarkung Werben.

Rund 700 Arbeiter - der größte Teil davon war von Halle nach Delitzsch umgesiedelt - waren zu dieser Zeit im Werk beschäftigt. Der Eisenbahnbauverein sorgte dafür, dass im Norden ein neuer Stadtteil für die Arbeiter entstand. Die

Zeichnungen des Eisenbahnbauvereins zeigen u. a. Arbeiterwohnhäuser für 14 Familien. Gleichzeitig entstanden Haus- und Schrebergärten, um mit einer zusätzlichen Pflanzen- und Tierproduktion das Gehalt der Eisenbahner aufzubessern.

Einige der für die Bahnverwaltung tätigen Beamten waren in unmittelbarer Nähe der Hauptwerkstätte in großzügig gebauten Dienstwohngebäuden untergebracht. Ein einstöckiges Dienstwohngebäude für zwei mittlere Beamte wies pro Eisenbahnerfamilie im Untergeschoss einen Gemüse-, einen Kohlenkeller und einen Lagerraum auf. Im Erdgeschoss befanden sich die Diele, eine Küche, zwei Zimmer (20 m² und 15 m² groß) sowie eine Veranda. Im Obergeschoss waren insgesamt vier Kammern unterschiedlicher Größe verfügbar.

Bis 1911 führten die Eisenbahner Reparaturen an Güterwagen sowie an zwei- und dreiachsigen Personen-, Post- und Gepäckwagen aus. Zu diesem Zeitpunkt kamen nun Reisezugwagen mit Drehgestellen hinzu, die wesentlich länger als die bisherigen Fahrzeuge waren. Die technische Weiterentwicklung der Eisenbahnwagen ging einher mit der baulichen und technischen Erweiterung der Hauptwerkstätte.

1913 wurde eine Ventilwerkstatt aufgebaut, 1914 kamen ein Federglühofen und eine Schmiegelschleifmaschine hinzu, 1917 beispielsweise ein Luftdruckhammer und eine Federnprüfmaschine. Bereits im Jahre 1909 wurde in der Haupthalle die Erweiterung des Waschhauses und der Kleiderablage vorgenommen. Nach der Erweiterung der Schmiede konnte sechs Schmiedefeuer genutzt werden, außerdem wurde ein Doppelschmiedefeuer aufgebaut. 1918 entstand ein Kesselhaus zur Verbesserung der Dampfversorgung und 1921 eine Waschküche.

Aus organisatorischer Sicht gesehen, bildete die Hauptwerkstätte 1908 eines von über 130 Werkstättenämtern des Eisenbahndirektionsbezirks Halle an der Saale. Das Werkstättenamt war dem Betriebsamt 1 in Dessau zugeordnet. 1922 wurde die Hauptwerkstätte zu einem Ausbesserungswerk. 1924 gehörte das Ausbesserungswerk zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Ab 1925 war die Bezeichnung Reichsbahn-Ausbesserungswerk geläufig.

Bis 1926 wurden am Standort Delitzsch Güter- und Personenwagen ausgebessert. Danach änderten sich bei der Reichsbahn die Organisationsstrukturen, und das Werk Delitzsch konzentrierte sich fortan auf die Ausbesserung von Personenwagen.

Am 07. Oktober 1933 feierte das Werk seinen 25. Geburtstag. Zu diesem Zeitpunkt wurden ausschließlich Reisezugwagen mit Drehgestellen instand gehalten. Die dafür notwendigen Bauarbeiten, wie der Aufbau einer Elektrowerkstatt und der Sattlerei, waren 1931 abgeschlossen.

Das Raw überstand den Krieg unbeschadet. Am 25. Mai 1945 wurde mit einer kleinen Belegschaft versucht, das Werk wieder in Betrieb zu setzen. Ab Juli 1945 gelang es, schrittweise die Anzahl der instand gesetzten Wagen zu erhöhen. Zum Teil waren die Fahrzeuge so schwer beschädigt, dass nur provisorische Arbeiten vorgenommen werden konnten.

Die Leistungsfähigkeit des Werkes wuchs ständig weiter, so dass im Jahr 1950 bereits Zusatzarbeiten in Form von Ausbesserungen an Salon- und Sonderwagen sowie Innenausrüstungen von



▲ Aufnahme aus dem Jahr 1951 von einem zum Unterhaltungsbestand des Werkes Delitzsch gehörenden Reisezuggepäckwagen. Foto: Sammlung Wunderlich, Leipzig

Schnelltriebwagen übernommen werden konnten. In einer Anzeige zum 50-jährigen Jubiläum des Werkes würdigte der Heimatkalender der Stadt Delitzsch für das Jahr 1958 das Werk als „Ausbesserungswerk der Deutschen Reichsbahn für alle vierachsigen Personenwagen (D- und Eilzugwagen)“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Reisezugwagenpark durch eine Vielzahl von Splitterbauarten gekennzeichnet. Ohne die Bahnpostwagen mit zu betrachten, waren allein mehr als 40 verschiedene Reisezugwagentypen in Delitzsch zur Instandhaltung beheimatet.

Mit dem Bau von einstöckigen Reisezugwagen der Bauart E 5 für den Berufsverkehr in der DDR kamen 1954 die ersten Neubaufahrzeuge nach dem Krieg in den Unterhaltungsbestand des Raw Delitzsch. Hersteller der insgesamt 200 Wagen war der VEB Waggonbau Bautzen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, dass im Jahr 1959 Delitzsch Heimat-Raw für 1.232 Eil- und Schnellzugwagen, 674 Wagen für Personenzüge, 33 Sonderfahrzeuge, 259 Packwagen und 271

Bahndienstswagen war. Im Jahr 1960 bauten die Werkstatteisenbahner fünf Doppelstock-Packwagen für die im Fernverkehr eingesetzten Doppelstock-Gliederzüge der Deutschen Reichsbahn. 1961 kamen weitere 15 Doppelstock-Packwagen hinzu.

Anfang der sechziger Jahre waren nicht selten noch D-Zugwagen aus Länderbahnzeiten bei der DR eingesetzt. Oftmals stieg mit dem hohen Einsatzalter der Fahrzeuge auch der Unterhaltungsaufwand für die in großer Vielfalt vorhandenen Wagentypen. Der Fahrzeugpark musste dringend verjüngt werden. Dies war durch reinen Neubau allein nicht zu schaffen, so dass im Jahr 1961 die Produktion von Modernisierungswagen im Raw startete. Die Wagen wurden zunächst auf alten Unterstellern aufgebaut. Ab 1965 geschah ein kompletter Neubau. Die Bezeichnung „Modernisierung“ war ab diesem Zeitpunkt nur noch formal zu verstehen.

1962 erhielt das Raw die vom volkseigenen Waggonbau gefertigten Einheitsreisezugwagen Typ B in den Unterhaltungsbestand. Schrittweise folgten die Einheitsreisezugwagen Typ Y und die Standardreisezugwagen vom Typ Y/B 70.

Ab 1968 wurden Reisezugwagen der Bauart E5 zu Steuer- und Leitungswagen für die S-Bahn Leipzig, die im Jahr 1969 ihren Betrieb aufnahm, umgebaut. 1970 konnten mit Abschluss des Modernisierungswagen-Programms nach neun Jahren 527 Modernisierungswagen gezählt werden.

Am 01. Januar 1971 wurde die Selbständigkeit des Raw Gotha aufgehoben. So kam es, dass die Werkstatt Gotha zu diesem Zeitpunkt dem Raw Delitzsch als ein Werkteil zugeordnet wurde. Der Werkteil Gotha war bis zu seiner Schließung im Jahr 1998 verantwortlich für die Instandhaltung von Liege- und Schlafwagen

sowie Büfett- und Speisewagen und die vierachsigen Bahnpostwagen der Deutschen Post.

Das Werk Delitzsch widmete sich immer wieder dem Ausbau und der Instandhaltung von Sonderfahrzeugen. Dazu gehörten beispielsweise die vierachsigen Messwagen der Deutschen Reichsbahn und die bei der DR eingestellten Salonwagen des Regierungszuges. Meisterhaftes Können bewiesen die Werkstatteisenbahner immer wieder bei der Aufarbeitung von historischen Reisezugwagen für museale Zwecke.

Zusätzlich in den Instandhaltungsbestand aufgenommen wurden die ab 1983 gelieferten 26.400 mm langen Reisezugwagen der Bauart Halberstadt mit Seitengang, die zunächst einige technologische Schwierigkeiten im innerbetrieblichen Fahrzeugverschieben mit sich brachten, da die Schiebebühne auf diese Länge über die Puffer nicht eingerichtet war. Bisher waren nur bis zu 24.500 mm lange Fahrzeuge zu unterhalten. Zum Verschieben der Fahrzeuge in der Halle mussten die Puffer abgebaut bleiben, um die Wagen mittels Schiebebühne von einem Arbeitsstand zum anderen umzusetzen.

Erst der Neubau der Haupthalle führte zu einer merklichen Verbesserung. Die Grundsteinlegung dazu war im März 1979. Die Haupthalle ging erst 1986 komplett in Betrieb.

Nach 1989 ging die Aufarbeitung von Reisezugwagen zurück. Es wurden neue Aufgabengebiete gesucht. In Anlehnung an das Umbauprogramm der so genannten „Silberlinge“ der damaligen Deutschen Bundesbahn begann die Deutsche Reichsbahn 1991, ältere Nahverkehrswagen umzubauen. Unter anderem erhielt das Werk Delitzsch den Auftrag für den Geschäftsbereich Nahverkehr der Bahn, vierachsige Reisezugwagen der Bauart Halberstadt mit Mittelgang (Bauart Bmh) umzubauen.



▲ Bildausschnitt vom Werksgelände mit Blick in Richtung Kraftwerk und historischen Wasserturm, aufgenommen im März 1998. Foto: Thomas Dießner

Für die Produkte City-Bahn, Regional-Schnellbahn und Regional-Express benötigte die Bahnverwaltung moderne Sitz- und Steuerwagen. Zwecks Umbaus zu Steuerwagen wurden ältere Fahrzeuge der Gattung Bmh als Spenderfahrzeuge genutzt. An einem Ende des Fahrzeugs wurde ein Kopfstück abgerüstet und der Steuerkopf aufgesetzt. Die Steuerköpfe wurden im Werk Wittenberge vorgefertigt - daher der Ausdruck „Steuerwagen mit Wittenberger Kopf“. Seit März 1996 galt das Werk als eigenständig im Geschäftsbereich Werke der Deutschen Bahn AG.

Nachdem im September 1998 das neunzigjährige Jubiläum mit einem Tag der offenen Tür gefeiert werden konnte, kam im Jahr 1999 die Zuordnung des Werkes zu DB Regio.

Im Jahr 1997 hatte das Werk 830 Beschäftigte, 150 Lehrstellen (Industriemechaniker, Energieelektroniker und Holzhandwerker) und gab Fortbildungskurse für Wagenmeister aus dem gesamten Bereich der Bahn AG.

Seit 1991 wurden im Delitzscher Werk Reisezugwagen der ehemaligen Reichsbahn modernisiert. Der 1.000. modernisierte Waggon dieser Art wurde am 10. April 1997 an den Geschäftsbereich

Nahverkehr Sachsen übergeben. Neben dem Tagesgeschäft wurden 1995 im Werk zwei Gepäckwagen für den Touristikzug der DB AG umgebaut und ausgerüstet.

Ab 1998 war Delitzsch zuständig für alle einstöckigen Nahverkehrswagen, deren Ursprungsbauarten bei der Deutschen Reichsbahn zu finden waren. Außerdem betreute man die modernisierten Nahverkehrswagen aus Teilen Bayerns und aus Hessen, die ihren Ursprung bei der Deutschen Bundesbahn hatten. Hinzu kam außerdem noch ein Modernisierungs- und Ausrüstungsprogramm für Nahverkehrswagen Schleswig-Holsteins.

Ergänzend seien die Umrüstung von IC-Reisezugwagen der Bauart Halberstadt (Bauart Bomz) für den Großen Belt-Verkehr und die Auffrischung von Reisezugwagen der Bauart Halberstadt mit Seitengang für den Nahverkehr (neue Bauarten ABomz und Bomz) erwähnt.

Ende der neunziger Jahre galten die Entwicklung und der Bau des Innovationszuges als historische Etappe. Der Bau von zwei Innovationszügen in den DB-Werken Delitzsch und Halberstadt aus alten „Silberlingen“ der DB sollte für die Modernisierung vorhandener Reisezugwagen neue Wege aufzeigen, technischen Vorlauf schaffen und die Akzeptanz am Markt testen (Eisenbahningenieur 12/2000).

Am 04. Januar 2000 konnte der Steu-

erwagen des Innovationszuges für die EXPO 2000 der Presse vorgestellt werden. Im Mai 2000 folgten die Präsentation der beiden Innovationszüge vor einem breiten Fachpublikum und die Übergabe an die DB AG. Die Züge verließen anschließend an zwei aufeinander folgenden Wochenenden das Werk in Richtung Braunschweig, dem Einsatzbahnhof der Züge während der EXPO. Von dort aus



waren die Züge im normalen Zugbetrieb nach Bielefeld im Einsatz.

Ab 01. Januar 2001 bündelte die DB AG ihre bundesweit 18 Instandhaltungswerke aus den Bereichen Nah- und Fernverkehr sowie DB Cargo in einem gemeinsamen Pool Fahrzeuginstandhaltung. Das Werk Delitzsch wurde darin integriert. Infolge der schrittweise in Erscheinung tretende neue Generation von Schienenfahrzeugen wurde die Belegschaft bis zum Jahr 2004 von 660 Mitarbeitern auf 450 bis 500 Mitarbeiter reduziert.

Am 26. Juni 2001 erreichte die Belegschaft die Nachricht, dass die DB AG ihre 18 so genannten Werke der schweren Instandhaltung um acht reduzieren wird. Der Beschluss, den der Vorstand als „Sanierungskonzept“ fasste, sah u. a. vor, die Reisezugwageninstandhaltung künftig auf die Werke Neumünster und Wittenberge zu konzentrieren. Die Werke in München Neuaubing und Delitzsch kamen in der Langfristigen Ordnung Werke nicht mehr vor.

Trotzdem sah das Werk noch Fahrzeuge der jüngsten Baujahre. Am 22. April 2002 rollte der erste ICE 3 aufs speziell vor-

▲ Einmaliges Erlebnis zum 100-jährigen Delitzscher Werksjubiläum für alle Besucher war das Zusammentreffen dreier SVT (v.l.n.r.): SVT 137 234 BA Leipzig, SVT 137 225 BA Hamburg und SVT 137 856 BA Köln.
Foto: Hoppe

bereitete Umrüstungsgleis, denn ab Montag, dem 13. Mai 2002, war für den ersten Zug der Starttermin für diverse Sonderarbeiten. Die DB AG veranlasste, alle 54 ICE-3-Züge um jeweils rund 50 Sitzplätze aufzustocken und die Speisewagen in Bistrowagen umzubauen. Die Arbeiten teilten sich das Delitzscher Werk und das Werk Hagen.

Zwischenzeitlich setzte sich auch der Kampf um den Erhalt des Bahnwerks fort. In Delitzsch und in der Region erhöhte sich der politische Druck. Die Bahn verpflichtete sich, „das Werk so produktiv zu machen, dass Investoren gefunden werden... Verkauf geht vor Schließung“, so die Leipziger Volkszeitung vom 26. Juli 2003. Ziel war letztlich die Privatisierung des Werks.

Seit der Übergabe des Werks von der DB AG in private Hände, die am 01. Januar 2005 geschah, gehört es nun zur

RSM Group und trägt den Namen SFW Schienenfahrzeugwerk Delitzsch GmbH (www.sfw-delitzsch.de).

Die Dienstleistungen an schienengebundenen Personenzügen umfassen Revision und Instandhaltung, Umbau und Re-Design sowie die Neufertigung von Komponenten. Erwähnenswert sind außerdem der mobile Instandsetzungsservice und die Berufsausbildung von Mechatronikern.

Im SFW arbeiten heute rund 230 Mitar-

beiterinnen und Mitarbeiter. Kernstücke des Werks bilden nach wie vor die beiden Fertigungshallen (19.280 m² und 27.000 m²) sowie 16,5 km Gleisanlage im Werksgelände. Einige Gebäude der historischen Bausubstanz sind heute noch in gut erhaltenem Zustand auf dem Werksgelände zu finden.

Das einhundertjährige Jubiläum wurde am 30. August 2008 mit einem „Tag der offenen Tür“ gefeiert.

Zivilcourage eines Engländers

CD-Zug der Erinnerung - der Winton-Train Prag—London 2009

D. Koschmann (nach Informationen der CD)

Die CD (Ceske drahy, a.s. - Tschechische Bahnen AG) wird im September 2009 einen „Zug der Erinnerung und Mahnung“ nach London fahren.

1939 hatte der in der Schweiz lebende britische Kaufmann Sir Nicholas Winton drei Sonderzüge bestellt, um jüdische Kinder aus dem damaligen Reichsprotektorat Böhmen und Mähren nach England in Sicherheit zu bringen. Der erste Zug verließ Prag am 14. März 1939. Insgesamt konnten 669 Kinder die vom Dritten Reich okkupierten Gebiete mit entsprechenden Papieren verlassen und damit überleben. Der letzte Zug (für 250 Kinder) stand bereit zur Abfahrt. Er erreichte sein Ziel, London, nicht. Die letzte Fahrt der Kinder endete im Vernichtungslager Auschwitz.

Sir Nicholas Winton ist heute 99 Jahre alt und wurde 2003 von Königin Elisabeth II. zum Ritter geschlagen.

2009 werden die noch lebenden Kinder von einst und deren Kinder an der Gedenkfahrt von Prag aus durch Mitteleuropa nach London teilnehmen.

Die Triebfahrzeuge werden die von SKO-

DA Pilsen hergestellten Dampflokomotiven 498.022 „Albatros“ und 486.007 „Anton“ sein. Abgangsbahnhof ist Praha hl. n. (Prag Hauptbahnhof). Europäische Eisenbahnunternehmen und Netzbetreiber wurden bereits jetzt um Unterstützung gebeten. Der Laufweg des Zuges führt über Pilsen, Cheb, Emmerich bis nach Hoek van Holland. Durch Deutschland soll der Zug mit der Lokomotive 41 018 bespannt werden, die von der Dampfgesellschaft München betrieben wird. Weiter wird der Wagenpark mit der 01 1075 (Baujahr 1940) von Stoom Stichting Nederland (SSN) bis zum Seehafen gefahren. Der historische Wagenpark stammt aus Ungarn und Deutschland. Die CD setzt auch den Salonwagen des ehemaligen Staatspräsidenten T.G. Masaryk ein. Soweit die derzeitige Planung. Leider dürfen die kontinentalen Wagen nicht nach England fahren (Lichttraumbegrenzung), so dass man britische Wagen (Mk 1) bis zum Ziel London nutzen muss.

(Weitere Details über die geplante Fahrt wird „Bahn & Modell“ in der Ausgabe April 2009 veröffentlichen.)

150 Jahre „Werrabahn“ - eine Hauptbahn im Wandel der Zeit

(4. Teil und Schluss)

Otto Mayer, Ortsstelle Eisenach, BSW-Gruppe „Historisches Bahnerbe“

In diesem Beitrag werden die Entwicklung der „Werrabahn“ (WB), der „Hinterlandbahn“ Eisfeld—Sonneberg, heute fester Bestandteil der WB, und des die WB tangierenden so genannten „Sonneberger Netzes“ nach der im Jahr 1994 begonnenen Eisenbahnstrukturreform und Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ab 01. Januar 1996 dargestellt. Die WB und das „Sonneberger Netz“ sind für den Wettbewerb auf Schienen Musterbeispiele, zumal es Fehler der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Thüringen gab und leider immer noch gibt, die unvermeidbare Folgen hatten, aber auch für einen spannenden Wettbewerb sorgten und sorgen. Thüringen nahm dabei lange Zeit einen Spitzenplatz bei der Vergabe von SPNV-Leistungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen ein, aber auch bei der Verbesserung der Schieneninfrastruktur durch öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU). Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind

bis heute gültig: Mehr Verkehr auf die Schiene zu lenken, bei nachhaltiger Entlastung des Bundeshaushaltes. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte der Wettbewerb auf der Schiene sein und dieser diskriminierungsfrei gestaltet werden. Thüringen übernahm hier eine Vorreiterrolle in der Bundesrepublik Deutschland und schloss u. a. den ersten Verkehrsvertrag mit der DB AG ab, was allerdings von dieser kaum honoriert wurde, insbesondere durch die für die Infrastruktur zuständigen Stellen, aber auch begünstigt durch die unzureichende Einflussnahme des Eigentümers, der bis zum heutigen Tag nicht mit Nachdruck eine bestimmte Netzqualität fordert. Dies hatte Folgen für die Transportbereiche der DB AG. Im Landesverkehrsprogramm des Freistaates Thüringen vom Juni 2007 wird hierzu u. a. festgestellt:

„Trotz umfangreicher Investitionen befriedigt die Qualität des Regionalnetzes nicht. Ende 2006 gab es auf ca. 62 km des vom SPNV genutzten Schienen-



◀ **Bahnhof Bad Salzungen:** Die Diesellokomotiven der Baureihen 771/772 („Ferkeltaxen“) der DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Thüringen, verkehrten bis zur Einstellung des SPNV zwischen Bad Salzungen und Vacha.

netzes Mängelstellen, die Geschwindigkeitsreduzierungen und Aufgabe von Halten zur Folge hatten. Seit der Regionalisierung wurden in Thüringen Eisenbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 382,5 km auf Antrag der DB Netz AG stillgelegt. Die vorgesehenen Stilllegungen der Strecken Eisfeld—Sonneberg und Sonneberg—Ernstthal (Sonneberger Netz) und der Strecke Straußfurt—



Großheringen (Pfefferminzbahn) wurden mit der Betriebsübernahme durch die Thüringer Eisenbahn GmbH als öffentliches nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgewendet.“

Schauen wir zunächst einige Jahre zurück. Aus dem staatlichen Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und aus der „Deutsche Reichsbahn“ wurde mit dem 01. Januar 1994 die DB AG. In diesem Zusammenhang wurde das „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (RegG) in Kraft gesetzt.

Der Freistaat Thüringen übernahm auf der Basis dieses Gesetzes am 01. Januar 1996 die Aufgabenträgerschaft für den SPNV. Ziel der Verkehrspolitik in Thüringen war es, den die Fläche des Landes erschließenden SPNV als Rückgrat des ÖPNV zu gestalten. Dieses Ziel wurde durch das Handeln innerhalb der DB AG nicht in vollem Umfang erreicht und entgegen den Beteuerungen des Geschäftsbereiches Netz im April 1995 (BahnZeit Spezial) intensiv das Netz reduziert, aber auch die Instandhaltung der Infrastruktur vernachlässigt. Davon betroffen war u. a. die WB, aber auch Strecken im Einzugsbereich dieser für

▲ Start der Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB) im Bahnhof Sonneberg (Streckenöffnung Sonneberg—Neuhaus am Rennweg)

das Werratal bedeutenden Schienenverbindung. Die Zahl der Langsamfahrstellen stieg, und es kam sogar zu zustandsbedingten Streckensperrungen, da der so genannte Instandhaltungsvorrat aufgezehrt war. Das führte zu einer ernsten Interessenkollision, denn das Grundproblem der Regionalisierung besteht darin, dass der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den SPNV zwar die Bestellung der Zugleistungen erbringt, nicht jedoch keinen direkten Einfluss auf den qualitätsgerechten Fortbestand der Infrastruktur hatte und hat. Diese unbefriedigende Situation führte dazu, dass am 22. Januar 1997 um 13.59 Uhr der wohl mit Abstand schwerste Eingriff in den Bahnbetrieb in Thüringen geschah, indem die Strecken Eisfeld—Sonneberg (Thür) Hbf und Sonneberg (Thür) Hbf—Ernstthal am Rennsteig—Probstzella mit einer Gesamtlänge von rund 82 km zustandsbedingt gesperrt wurden, obwohl die SPNV-Leistungen mit der DB AG langfristig in einem Verkehrsvertrag ver-

einbart waren. Im Vorfeld waren durch die Betriebsstandorte Erfurt (zuständig für den Abschnitt Ernstthal am Rennsteig—Probstzella) und Würzburg (zuständig für den Abschnitt Eisfeld—Ernstthal am Rennsteig) vorsorglich Schienenersatzverkehre (SEV) bestellt worden, bevor man mit der Messwagenfahrt startete. Das Ergebnis stand offensichtlich schon vorher fest. Dieser Affront gegenüber dem Vertragspartner hatte Folgen, auch für die gesamte WB und den Nahverkehr der DB AG in Thüringen, denn die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen wurden dadurch abgeblockt. Schon am nächsten Tag reagierte der Freistaat mit einem geharnischten Brief und forderte die Vertragstreue ein, denn insgesamt waren durch diese Aktion in Thüringen rund 8% des SPNV-Netzes unbefahrbar, und die Langsamfahrstellen hatten ein unerträgliches Ausmaß erreicht.

Geplant waren u. a. die:

- Sanierung der gesperrten Strecken, denn die Kreisstadt Sonneberg war plötzlich vom übrigen Thüringer Eisenbahnnetz abgeschnitten,

- Wiederinbetriebnahme der Strecke Ernstthal am Rennsteig—Neuhaus am Rennweg,
- langfristige Bestellung der SPNV-Leistungen mit modernen Fahrzeugen und Festlegung attraktiver Tarife,
- Realisierung des Umweltbahnhofs Sonneberg als Modellbeispiel für Thüringen,
- Schaffung neuer Zugangsstellen entlang der Strecken und
- Koordination von SPNV und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) auf vertraglicher Basis mit dem Landkreis Sonneberg (Pilotprojekt für Thüringen).

Verhandlungen mit der DB AG (Holding) führten dazu, dass nach wenigen Tagen der Containerumschlagplatz Sonneberg Ost (29. Januar 1997) und das Hartsteinwerk in Hüttengrund (17. März 1997) an der Strecke Sonneberg—Lauscha wieder bedient werden konnten (im Übereifer hatten die Entscheidungsträger der DB Netz AG in Erfurt und Würzburg vergessen, dass es diese Güterverkehrsstellen gab und diese noch genutzt wurden) und am 26. September 1998 nach eini-



◀ **Selbst die „Dampfer“ kamen 2007 in Thüringen im Güterverkehr vor Ganzzügen zum Einsatz, hier an der Zugspitze 44 1486-8, dahinter 41 1144-9, bei der Kiesverladung im Kieswerk Immelborn.**

gen Reparaturarbeiten am Oberbau der SPNV nach Lauscha mit lokbespannten Zügen wieder aufgenommen wurde (der Freistaat Thüringen hatte hierfür einen Baukostenzuschuss von 5 Mio. DM zur Verfügung gestellt).

Zum 03. Oktober 1999 wurde dieser unattraktive Pendelverkehr eingestellt, da keine Aktivitäten der DB Netz AG erkennbar waren, die noch gesperrten Streckenabschnitte grundlegend in Stand zusetzen.

Um den Forderungen des Freistaates Thüringen den notwendigen Nachdruck zu verleihen, wurden zu Beginn des Jahres 1998 eine Reihe von Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen eingeleitet (u. a. die Forcierung der Arbeiten am Umweltbahnhof Sonneberg, Einleitung eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens für die langfristige Bestellung des gewünschten SPNV-Programms mit Betriebsaufnahme im Juni 2001 und Bezuschussung der notwendigen Investitionen in das Schienennetz durch den Freistaat Thüringen in Höhe von 16,6 Mio DM).

Obwohl vom Vorstand der DB AG eine feste Zusage und ein Zeitplan für die Wiederinbetriebnahme aller Strecken zugesichert worden war, verfügte der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG im Herbst 1999 die Einstellung aller Planungen und Arbeiten zur Wiederinstandsetzung des Restnetzes. Diese Entscheidung fiel unmittelbar nach der Vergabe der SPNV-Leistungen an die Süd•Thüringen•Bahn GmbH (STB), die am 10. Dezember 1999 in Meiningen gegründet worden war.

Der damalige Netzvorstand, Peter Münchschwander, formulierte dazu in einem Schreiben vom 27. September 1999 folgenden interessanten Satz:

„Wir werden dies auch sehr offen mit dem Freistaat Thüringen diskutieren, da wir die zur Verfügung stehenden Investi-

tionsmittel nicht in Strecken investieren können, die für die Netz AG Verluste einfahren, zumal wir auch dort, wo der Freistaat Thüringen nicht bei Regio bestellt hat, keine Konzernwirtschaftlichkeitsberechnung machen können.“

Das war eine verkehrspolitisch gewagte Äußerung, zumal das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die DB Netz AG nachdrücklich zur Sanierung des Netzes aufgefordert hatte. Der Freistaat Thüringen handelte schnell. Die neu gegründete Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) legte ein schlüssiges Konzept zur Übernahme des „Sonneberger Netzes“ vor. Die Strecken Sonneberg—Neuhaus am Rennweg und Sonneberg—Eisfeld gingen am 31. Juli 2001, 24.00 Uhr, für knapp 16 Jahre (mittels Pachtvertrags) auf die ThE über. Damit war auch der Eisenbahnknoten Sonneberg gerettet, der in diesem Jahr ebenfalls 150 Jahre alt wird, aber sehr modern geworden ist.

Mit übernommen hat die ThE die gesamten Gleisanlagen des Bahnhofs Sonneberg (Thür) Hbf und die elektrifizierte Hauptbahn Sonneberg—Neustadt b. Coburg bis zur bayerischen Landesgrenze. Am 30. August 2001 erhielt die ThE die Genehmigung zum Betreiben der Infrastruktur sowie den entsprechenden Bewilligungsbescheid für die Investitionszuschüsse für die Schaffung einer modernen Infrastruktur sowie den Bau eines höchsten Anforderungen entsprechenden elektronischen Stellwerks (ESTW) in Sonneberg. Die vereinbarten Termine und Qualitätsparameter wurden gehalten. Am 03. Oktober 2002 wurde die Eisenbahnstrecke Eisfeld—Sonneberg (Thür) anlässlich des „Tages der deutschen Einheit“ und des „Thüringentages“ in der Spielzeugstadt Sonneberg mit großen Volksfesten feierlich eröffnet. Die Ehrengäste, an der Spitze der Thüringer Ministerpräsident Dr. Vogel, fuhren mit dem aus fünf RegioShuttles RS 1 gebildeten

Eröffnungszug von Eisfeld nach Sonneberg. Jeder in der großen Zuschauerzahl am Eisfelder Bahnhof hatte das Gefühl, dass bereits zu dieser nachmittäglichen Stunde der Thüringentag 2002 eröffnet worden sei. Am 14. Dezember 2002 folgte die Streckeneröffnung Sonneberg (Thür) Hbf—Neuhaus am Rennweg, und damit nahm das „Wunder am Rennsteig“ seinen Lauf, wie eine Schweizer Zeitung berichtete: Die durchgehende Verbindung Eisenach—Neuhaus am Rennweg war erstmals hergestellt. Diese Entwicklung auf der „Hinterlandbahn“ und im Landkreis Sonneberg strahlte natürlich auf die gesamte WB aus.

Bereits am 04. Februar 2000 war der Verkehrsvertrag zwischen dem Freistaat Thüringen und der STB zur Übernahme der SPNV-Leistungen zwischen Eisenach und Neuhaus am Rennweg sowie Wernshausen—Schmalkalden abgeschlossen worden. Damit wurde der Start zu einer neuen Ära auf dem Gebiet des SPNV nicht nur auf der WB vollzogen. Dieser Vertrag führte dazu, dass es im Freistaat Thüringen zu einer Investitionsinitiative kam, ausgelöst durch den Wettbewerbsdruck. Die sich entwickelnde Eigendynamik war enorm. Am 28. November 2000 wurde anlässlich der Einweihung des Servicezentrums der Erfurter Industriebahn (EIB) der erste RegioShuttle an die STB übergeben. Zu Beginn des Jahres 2001 übernahm dann die STB schrittweise die Leistungen von der DB Regio AG, so wie die Fa. Stadler die Fahrzeuge auslieferte. Begonnen wurde mit den Leistungen auf der Strecke Wernshausen—Schmalkalden (KBS 573). Es folgte dann die Strecke Eisenach—Meiningen—Eisfeld (KBS 569/575), und zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 wurde der gesamte Verkehr übernommen, nachdem alle bestellten RegioShuttle pünktlich ausgeliefert worden waren. Zu diesem Zeitpunkt war

das „Sonneberger Netz“ nicht befahrbar, so dass die STB die überzähligen Triebwagen auf der Strecke Erfurt—Grimmenthal—Meiningen einsetzen musste. Diese Leistungen verblieben bis zum heutigen Tag bei der STB - eine direkte Folge der zu Beginn des Jahres 1997 durch die DB Netz AG geschaffenen Tatsachen.

Zum Komplex „Infrastruktur“ im „Sonneberger Netz“ ist nachfolgende Bilanz interessant, die leider für die Stammstrecke der WB schlecht ausfällt.

Am 09. September 2005 wurde die letzte rekonstruierte Verkehrsstation feierlich auf dem Bahnhof Steinach und im Bürgerhaus der Nutzung übergeben. Dabei wurde folgendes Resümee gezogen:

- Drei Verkehrsstationen wurden neu gebaut und der Bahnhof Neuhaus am Rennweg von der ThE käuflich erworben.
- 19 Verkehrsstationen wurden umfassend erneuert, davon sechs von der ThE.
- Alle Bahnhöfe und Haltepunkte haben eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm, sind barrierefrei und modern ausgestattet (Wetterschutz, Bike&Ride und Park&Ride-Anlagen, einheitliche touristische Informationstafeln).
- Saniert wurden 61 km Gleis, 19 Brücken, ein Viadukt, neun Durchlässe und 23 Stützmauern.
- Neubau eines ESTW (Ak 07) durch die ThE auf dem Bahnhof Sonneberg (Thür) Hbf.
- Technische Sicherung von 25 Bahnübergängen.
- Umsetzung eines Pilotprojektes „Selbsttätige Streckensicherung für den Zugleitbetrieb auf der „Hinterlandbahn“.

Damit genügt das „Sonneberger Netz“ höchsten Anforderungen.

Mit dem Start der Mittelstandsoffensive und deren Bestandteilen Regionalnetze

und RegioNetze im Jahr 2000 wollte die DB AG einen Ansatz finden, das strukturelle Problem im Zusammenhang mit der regionalen Schieneninfrastruktur und deren Betrieb zu lösen. Ziel der RegioNetze ist es, für Sanierung, Modernisierung und Betrieb der Infrastruktur standardisierte Low-Cost-Techniken einzusetzen und andere kostenreduzierende Verfahren anzuwenden. Dieses Organisationsmodell gilt seit dem 01. Januar 2002 leider auch für die Stammstrecke der WB, denn sie wurde der Geschäftseinheit Regionalnetze der DB Netz AG zugeordnet. Zuständig ist damit die Niederlassung Südost mit Sitz in Leipzig. Die WB gehört zum Regionalnetz „Thüringer Becken-Südthüringen“ und damit zum Nebenbahnnetz, ebenso wie die Strecke Neudietendorf—Grimmenthal—Meiningen/Rentwertshausen. Während diese Strecke im Rahmen eines besonderen Programms vollkommen erneuert und für den NeiTech-Verkehr ertüchtigt wird, wurden auf der WB nur punktuelle Verbesserungen wirksam. Im Vordergrund standen hierbei Maßnahmen, unter der Überschrift „RZ 2000“, die zur Einsparung von Kosten und Personal führen sollen. So wurden z. B. die Kreuzungsmöglichkeiten in Breitungen, Wasungen und Veilsdorf beseitigt und Blockstellen aufgelassen. In Walldorf wurden wesentliche Teile der Gleisanlagen abgebaut und elektrisch ferngesteuerte Weichen in ortsbediente Weichen umgewandelt, was das Rangiergeschäft auf diesem Bahnhof erschwerte. In Wernshausen wurde der Gleisplan verändert, so dass dort nur noch der SPNV abgewickelt werden kann. Völlig umgebaut wurde der Bahnhof Grimmenthal. Er wurde zu einem reinen SPNV-Umsteigebahnhof zurückgebaut. Ähnliche Bestrebungen sind für den Bahnhof Bad Salzungen bekannt. Hier soll auch die örtliche Infrastruktur an das veränderte Güterverkehrspoten-

zial angepasst werden, denn der Kaliverkehr aus dem Raum Unterbreizbach/Vacha wurde am 30. Januar 2000 auf die Strecke Heimboldshausen—Heringen/Werra—Gerstungen verlagert. Die Strecke Oberrohn—Abzw Leimbach war bereits am 29. Januar 1996, die Strecke Vacha—Unterbreizbach am 29. Februar 2000 und die Strecke Bad Salzungen—Vacha am 31. Dezember 2003 stillgelegt worden.

Ein wesentlicher Eingriff in die Infrastruktur auf der WB vollzog sich im Jahr 1999. Unter dem irreführenden Stichwort „Neubau Tunnelsicherung Förtha der DB-Strecke Eisenach—Lichtenfels von km 6,186 bis 6,730“ wurde die Eingleisigkeit des ältesten Eisenbahntunnels Thüringens und damit die Eingleisigkeit der Strecke Eisenach—Förtha für immer zementiert.

Unter Verantwortung der DB Netz AG, Netz Projekt- und Realisierungszentrum Südost in Erfurt, sanierte der Schachtbau Nordhausen nach Planungen des Ingenieurbüros für Tunnel- und Felsbau aus Erfurt den nicht ausgemauerten Teil des Tunnels. Das Richtungsgleis Eisenach—Förtha war bereits am 01. April 1996 endgültig stillgelegt worden, was im Planungsauftrag zum Ausdruck gebracht wurde, obwohl der Freistaat Thüringen gegen diese die Kapazität einschränkende Maßnahme seit 1994 protestiert hatte. Ob unter heutigen Bedingungen das EBA dieser Maßnahme zustimmen würde, darf angezweifelt werden, denn jetzt müssen bestimmte Prämissen bei der Stilllegung von Infrastrukturteilen beachtet werden. Der Neubau der Tunnelsicherung wurde erforderlich, da nur 57 m des Tunnels in den Jahren 1957 bis 1959 im Bereich des Eisenacher Portals mit einem Klinkermauerwerk ausgekleidet worden waren und die zu Beginn der 1980er Jahre begonnenen Planungen zur Sanierung des Tunnels wegen feh-



▲ Ganzzug mit Diesellok der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) in Hauenhof bei Immelborn

lender Baukapazitäten nicht realisiert wurden. Der ausgemauerte Tunnelabschnitt befand sich 1997 in einem guten Zustand.

Der neu zu errichtende südliche Portalblock, die Portalstirnwand und Kaskaden dienten der Fassung und Ableitung des Oberflächenwassers, das bis dahin unkontrolliert in den Tunnel abfloss und in den Wintermonaten eine betriebsgefährdende Eisbildung zur Folge hatte, die öfters Streckensperrungen und Sprengungen der Eismassen erforderte.

Der Ausbau des Tunnels erfolgte nach der Prämisse, die Ausbruchsarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren, was natürlich den Rückbau des Richtungsgleises Eisenach—Förtha erforderte. Dies wurde im Zuge der damaligen Stilllegungs- und Rückbauphase der Netzverantwortlichen im DB-Konzern als das geringste Übel angesehen. 1.140 m Gleis wurden

neu gebaut und damit die Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h möglich. Abschließend heißt es in der Projektbeschreibung: „Mit einer Erstellung eines tragenden Gewölbes im 487 m langen nicht ausgebauten Teilabschnitt des Tunnels wird die Sicherheit des Verkehrsweges und der Streckenstandard wieder hergestellt. Der Neubau der Tunnelsicherung ermöglicht einen eingleisigen Eisenbahnbetrieb ohne Geschwindigkeitsreduzierung“. Bleibt zu hoffen, dass das Ziel, die WB für Geschwindigkeiten von 120 km/h zu ertüchtigen, in absehbarer Zeit erreicht wird. Abschließend muss jedoch festgestellt werden, dass auf der WB ständig zehn bis zwölf Langsamfahrstellen den Betriebsablauf behindern, die teilweise schon über Jahre bestehen. Darunter befinden sich zwei Langsamfahrstellen (km 0,9 - 1,1, und in km 9,8), die von lokbespannten Zügen nur mit 10 km/h befahren werden dürfen.

Völlig unbefriedigend ist der Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte. Hier wurde



▲ Holzzug mit Dampflokomotive 44 1486-8 im Bahnhof Meiningen

bis auf den Bahnhof Grimmenthal und den Haltepunkt in Harras praktisch keine einzige Verkehrsstation umfassend erneuert: Ein krasser Gegensatz zur Situation im „Sonneberger Netz“. Der Zustand der Bahnhofsgebäude ist überwiegend kritikwürdig. Besonders negativ fällt hier der Bahnhof Meiningen auf, der erst seit wenigen Tagen wieder über eine DB-Agentur verfügt. Bad Salzungen verfügt über einen DB Service Store, und ansonsten gibt es keine Serviceleistungen mehr für die Reisenden auf der WB bis Eisfeld. Erfreulich ist, dass sich die Kur- und Kreisstadt Bad Salzungen für das Empfangsgebäude interessiert, um einen Verfall zu verhindern. Die meisten Empfangsgebäude wurden an ein Investorenkonsortium, bestehend aus Patron Capital, einer britischen Gesellschaft, und Procom aus Hamburg verkauft.

Auf der WB wird seit 2001 SPNV mit modernen RegioShuttle RS 1 durch die STB angeboten. Auf der KBS 575 verkehren die Züge im Ein-Stunden-Takt und zwischen Eisenach und Bad Salzungen in der Hauptverkehrszeit sogar im Halb-Stunden-Takt. Auf der KBS 569 verkehren die Züge im Ein-Stunden-Takt bis Eisfeld und zweistündlich zwischen Eisfeld und Sonneberg. Zur Absicherung des Schülerverkehrs zwischen Eisfeld und Hildburghausen verkehren zusätzlich Schülerzüge. Dieses von der STB mit dem Landkreis Hildburghausen vereinbarte System ist in Thüringen beispielhaft, jedoch leider nur in zwei weiteren Landkreisen umgesetzt worden, da die verkehrspolitischen Entscheidungen hierzu ausblieben. Kurze Übergangs-

zeiten zu anderen Zügen bestehen in Eisenach, Wernshausen, Meiningen, Grimmenthal und Sonneberg. Von besonderer Bedeutung ist die regionale Präsenz der STB. U. a. haben fast alle Triebwagen Namen von Städten und touristischen Einrichtungen. Zuletzt wurde am 29. Juni 2008 in Bad Salzungen ein Triebwagen auf den Namen „Bad Salzungen - grüne Stadt mit starker Sole“ getauft: Eine schöne Tradition! Der krasse Gegensatz zwischen den modernen Schienenfahrzeugen und der vernachlässigten Infrastruktur ist jedoch nicht zu übersehen. Die in Thüringen von der EB und STB angebotene Qualität im SPNV führte dazu, dass auch in den Nachbarländern Bayern und Hessen die RegioShuttle gern gesehen sind und zur Steigerung der Reisendenzahlen geführt haben. 32 dieser spurtstarken Fahrzeuge sind allein bei der STB in Südthüringen im Einsatz.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass die Eisenbahnstrecken in Südthüringen auch ein Refugium für die Dampflokkfans darstellen. Besonders beliebt ist der seit zehn Jahren in Kooperation zwischen der DB Regio AG und IGE „Werrabahn“ Eisenach e.V. von Eisenach über Schmalkalden nach Oberhof und Arnstadt verkehrende „Rodelblitz“. Dieses touristisch orientierte Angebot zieht Dampflokkfreunde aus vielen Bundesländern, aber auch aus dem Ausland, an. Ergänzt wird die Dampflokknostalgie durch Plandampfveranstaltungen, thematische Sonderfahrten, aber auch den Einsatz von Dampflokkomotiven im Regelbetrieb vor Güterzügen.

Erfreulich ist, dass der Schienengüterverkehr (SGV) auf der WB wieder an Bedeutung gewinnt. Auf Initiative des Thüringer Ministers für Bau und Verkehr wurde im Jahr 2006 damit begonnen, den regionalen SGV auf der WB neu zu organisieren (ähnlich dem SPNV). Die

Voruntersuchung und Ausarbeitung konzeptioneller Lösungsansätze übernahm die Fachhochschule Erfurt. Die Ergebnisse wurden am 09. Mai 2007 auf einer Güterverkehrskonferenz (Werrabahn) in Bad Salzungen vorgestellt und tiefgründig diskutiert. Als Kooperationspartner der Railion Deutschland AG trat die Werra-Eisenbahngesellschaft mbH (WG) in Erscheinung und bündelte das Aufkommen der Güterverkehrsstellen Ritschenhausen, Walldorf, Immelborn, Bad Salzungen und der Anschlussbahn Merkers. Übergabebahnhof wurde der Bahnhof Bad Salzungen. Weitere Kooperationspartner im Holzverkehr waren u. a. IGE „Werrabahn“ Eisenach e.V. und die PBSV-Verkehrs GmbH mit Sitz in Merkers. Besondere Aufmerksamkeit erfuhr dabei die Tatsache, dass vom 28. Januar bis 04. Mai 2006 mit einer Dampflokk 18 Ganzzüge mit Holz für Österreich abgefahren wurden. Interessant ist auch, dass im Jahr 2006 in Walldorf eine Schrottverladeanlage in Betrieb ging und die Holzverladung ständig ausgebaut werden konnte. Nach dem Sturmtief Kyrill wurde in Immelborn die Ladestraße wieder reaktiviert und seit März 2007 teilweise sogar die Panzerverladeanlage der Bundeswehr in Immelborn zur Verladung von Holz genutzt. Auch das Stahlwerk Thüringen, das DB Dampflokkwerk Meiningen sowie die Rennsteigbahn GmbH sind auf der WB unterwegs.

Im Sommer 2006 wurde mit der Reaktivierung der Anschlussbahn des Kieswerkes Immelborn begonnen. Am 18. Mai 2007 gab der thüringische Minister für Bau und Verkehr, Andreas Trautvetter, per Knopfdruck offiziell die Kiesverladeanlage des Werkes frei, die seit 1997 geruht hatte. Ziel war es, regelmäßig Kieszüge aus dem thüringischen Werk in Richtung Berlin abzufertigen. Die Betreibergesellschaft Kieswerk GmbH & Co. Immelborn, Betriebs-KG, eine Beteili-



gungsgesellschaft der CEMEX Deutschland AG, Ratingen, und die Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH, Bad Hersfeld, gehören zum weltweit operierenden Baustoffhersteller CEMEX.

Bevor 2006 erste Probezüge eingesetzt werden konnten, standen für die Kieswerkbetreiber umfangreich Investitionen an. So musste die komplette Gleisanlage in Stand gesetzt und die betriebseigene V 22 wieder aktiviert werden. Auch ein Elektroschubfahrzeug wurde wieder betriebsfähig hergerichtet.

Zur Beladung der Züge richteten die Kieswerkbetreiber eine Verladestation mit einer Kapazität von 250 Tonnen pro Stunde ein, die nur eine Bedienungskraft erfordert. Gefahren werden Ganzzüge, bestehend aus 30 vierachsigen Spezialwagen, mit einem Bruttogewicht von 2.400 Tonnen, die natürlich für die Traktion eine anspruchsvolle Aufgabe darstellen. Die infrastrukturellen Maßnahmen unterstützten die Vertreter der DB Netz AG in Eisenach und die WG. Letzter zeichnete auch für die gesamte Logistik verantwortlich. Kooperiert wurde mit der IG „Werrabahn“ Eisenach e. V., da auch Dampflokomotiven eingesetzt werden mussten. Erschwerend für die

▲ Wiederaufnahme des Großcontainerumschlags in Sonneberg Ost

Durchführung dieser Güterzüge war die Tatsache, dass auf der Strecke ein anspruchsvoller Taktverkehr der STB im Stundentakt bzw. in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt stattfindet und zwischen Marksuhl und Eisenach zwei Langsamfahrstellen von 10 km/h bestehen. Die Kieszüge werden der Railion Deutschland AG in Eisenach übergeben. Ab 2008 bespannt diese Züge wieder die Güterverkehrssparte der DB AG.

Berechtigte Hoffnung besteht, dass durch private Aktivitäten die Strecke Bad Salzungen—Vacha wieder für den Güterverkehr reaktiviert wird. Im Werratal könnte man den „Masterplan Logistik“ hinsichtlich seiner Wirksamkeit testen und den LKW-Verkehr erheblich reduzieren.

Blicken wir also optimistisch in die Zukunft und hoffen, dass die WB eines Tages wieder aus dem Schatten heraustritt, vielleicht sogar in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt—Ebensfeld—Nürnberg im Jahr 2017, nach fast 20-jähriger Planungs- und Bauzeit. Bundesautobahnen werden schneller in die Landschaft gesetzt und unter Verkehr genommen.

200. Geburtstag Professor Schubert – eine Reminiszenz

Prof. Dr.-Ing. habil. Harry Rose, Dresden

Am 19. März 2008 jährte sich zum 200. Mal der Geburtstag von Johann Andreas Schubert, der sich in der Anfangsphase der Industriellen Revolution zu einem bedeutenden Ingenieur, Architekten, Hochschullehrer und Unternehmer entwickelte und dessen herausragende Leistungen demzufolge in diesem Jubiläumsjahr besonders in seinem Geburtsland Sachsen, gleichzeitig sein überwiegender Wirkungsbereich, in mannigfaltiger Weise gewürdigt wurden.

Durch glückliche Umstände hinsichtlich Unterkunft und Betreuung als Pflege Sohn von Polizeidirektor Hofrichter von Rackel in Leipzig bedingt, konnte der in Wernesgrün/Vogtland geborene und aus frönbäuerlichen Verhältnissen stammende Johann Andreas Schubert nach einem zweijährigen Besuch der Leipziger Thomasschule anschließend die Garnison-Schule auf dem Königstein und dann die Knabenschule des Freimaurer-Instituts zu Dresden-Friedrichstadt besuchen. Zusammen mit seiner Zielstrebigkeit ließen ihm diese Bildungsvoraussetzungen 1827 sein dann folgendes Studium an der Bauschule der Kunstakademie in Dresden zum Architekten mit Erfolg abschließen. Ein danach absolviertes einjähriges Praktikum in der Dresdner Mechanischen Werkstatt Blochmanns in Dresden in den grundlegenden Fachgebieten Konstruktion und Fertigung von Maschinen und seine ab 1828 anerkannte technisch-pädagogische Tätigkeit als Lehrer für Mathematik und Buchhaltung (ab 1839 auch für Baukunde, Straßen- und Wasserbau) an der Technischen Bildungsanstalt Dresden (der späteren Polytechnischen Schule) führten ihn bereits 1832 im Alter von 24 Jahren zur

Verleihung des Professorentitels, den er als Lehrer der mathematischen und technischen Wissenschaften erhielt. Damit waren ihm zusammen mit seinem Elan und Talent sowie seinen erworbenen theoretischen und praktischen Kenntnissen und Fähigkeiten in den Grundlagenwissenschaften, der Technik, Konstruktion und Fertigung wichtige Voraussetzungen zum Erreichen seiner später gestellten anspruchsvollen Zielsetzungen gegeben. Das erreichte er mit seinem ausgeprägten Arbeitsstil.

So verband Johann Andreas Schubert stets seine ingenieurtechnischen Arbeiten einerseits mit der Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen und andererseits mit der gezielten Verbesserung vorliegender Konstruktionen und Fertigungsverfahren. Das beweisen das von ihm verfasste und 1842 herausgegebene populäre Lehrbuch „Elemente der Maschinenlehre“ mit 22 großen Steindrucktafeln und die Schaffung funktionstüchtiger und lehrreicher Getriebemodelle aus damals handgefertigten Zedernholz- und Metallteilen zur Veranschaulichung in der Lehre und zur Anregung für die Konstruktion.

Die sinnvolle Nutzung vorliegender Erfahrungen in Konstruktion und Fertigung sowie von bewährten Baugruppen beim Entwurf weiterentwickelter Erzeugnisse zeigte sich schon in dem von Johann Andreas Schubert konstruierten und unter seiner Leitung gebauten ersten Oberelbe-Dampfschiffes KÖNIGIN MARIA, wobei er auf in Nachbarländern vorliegende Erfahrungen zurückgriff und in der Maschinenbau-Anstalt Übigau u.a. den Bau des Dampfkessels sowie den Einbau der angelieferten Dampfmaschine leitete. Im Jahr 1837 lief dann dieses erste säch-

sische Personendampfschiff vom Stapel, dessen erste öffentliche Fahrt nach Rathan im Elbsandsteingebirge führte.

Die von Johann Andreas Schubert angestrebte Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen auf Basis praktischer Erfahrungen in Konstruktion und Fertigung zeigte sich ganz ausgeprägt beim Entwurf der 574 m langen und 78 m hohen Göltzschtalbrücke, die in den Jahren 1846 bis 1851 beim Bau der Eisenbahntrasse von Leipzig über Plauen und Hof nach Nürnberg errichtet und von ihm erstmals statisch berechnet und auf dieser Grundlage entworfen wurde. Als Leiter einer Prüfungskommission zur Auswertung von im Rahmen eines Wettbewerbes eingegangenen 81 Entwürfen, die sämtlich keine statischen Berechnungen aufwiesen und damit keine Sicherheitsnachweise erbringen konnten, entschloss sich Johann Andreas Schubert, auf Basis seiner eigenen Erfahrungen im Brückenbau und mit statischen Berechnungen sowie unter Berücksichtigung aller verwendbaren eingegangenen Anregungen und Vorschlägen selbst einen mit einer von ihm entwickelten statischen Berechnung belegten Entwurf vorzulegen.

Diese oben 9 m und unten 23 m breite mit 26 Millionen Ziegeln erbaute Brücke mit ihren 4 Etagen und 98 Gewölben gilt auch heute noch als die höchste und erstmals statisch berechnete Ziegelsteinbrücke der Welt. Der damals für derartige Brücken nicht übliche Zugriff auf den Ziegel-Baustoff ergab sich aus den kostengünstigen und rasch verfügbaren baustellennahen Lehmvorkommen.

Die Universalität von Johann Andreas Schubert in seiner wissenschaftlich-technischen Tätigkeit, seine Vielseitigkeit als Ingenieur in Konstruktion und Fertigung sowie seine Systematik und Zielstrebigkeit bei der Überführung neuer naturwissenschaftlich-technischer Erkenntnisse

zeigten sich besonders eindrucksvoll in seinen langjährigen Bemühungen um die Nutzung der Dampfkraft auch für den Schienenverkehr, die schließlich 1839 zur Indienststellung der ersten in Deutschland gebauten betriebstüchtigen Dampflokomotive SAXONIA bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn führten.

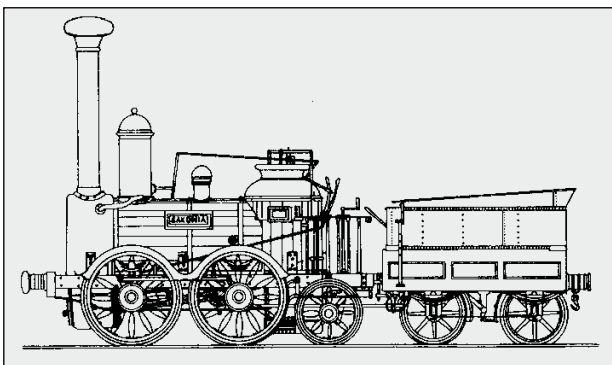
Die entwicklungsfähigen Voraussetzungen hierfür waren damals durch die sichere Erkenntnis der in der Praxis bestätigten technisch rationellen und energetisch effektiven Verbindung von Stahlrad und Schiene und durch die Nutzung des Dampfes als Antriebskraft in der Dampfmaschine bereits gegeben. Wie später bei keiner anderen Kraftmaschine und Traktionsart hat sich die Dampfmaschine in enger Verbindung und Wechselwirkung mit der Dampflokomotive entwickelt. Als überzeugende technische und technologische Leistung der Anfangsentwicklungen - natürlich noch behaftet mit technischen und energetischen Mängeln solcher ersten Konstruktionen - kann Stephenson's ROCKET aus dem Jahre 1829 als die "Stamm-Mutter der Dampflokomotive" angesehen werden, die alle Hauptbaugruppen der später hoch entwickelten Dampflokomotiven in ihrem Ursprung enthielt. Vom gleichen Konstrukteur wurde davon die bekannte Dampflokomotive ADLER abgeleitet und in England gebaut, die am 7. Dezember 1835 auf der Strecke Nürnberg—Fürth den ersten Eisenbahnzug in Deutschland beförderte.

Wenn auch Sachsen damals als eines der führenden Zentren galt, so lag es doch mit seinem technologischen Vermögen und Erfahrungen gegenüber den schon Dampflokomotiven bauenden Ländern, vor allem England, abgestuft aber auch den USA, Belgien und Frankreich, erheblich zurück. Offenbar erkannte Johann Andreas Schubert schon früh, dass eine zügige Entwicklung des Eisenbahn-

verkehrs in Sachsen und darüber hinaus in Deutschland auch an die Entwicklung und Fertigung der hierfür notwendigen Lokomotiven und Wagen gekoppelt war. Für den Entwurf einer eigenen Dampflok führte ihn das folgerichtig in einem ersten Schritt in Form einer von August bis Oktober 1834 durchgeführten Studienreise nach England zum Studium der

bis dato in Konstruktion, Fertigung und Betriebseinsatz von Dampflokomotiven gesammelten Erfahrungen und zur Gewinnung einer sicheren Grundlage für die Entwicklung einer in Sachsen zu bauenden Lokomotive, die darüber hinaus auch für den sächsischen Maschinenbau wertvolle Erkenntnisse brachte. Es ging für den Entwurf und den Bau einer ersten sächsischen Dampflok, die speziell für die neu in Betrieb zu nehmende Fernstrecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahn geeignet sein sollte, prinzipiell im Gegensatz zu anderen Arbeiten von Johann Andreas Schubert nicht um die Schaffung eines neuartigen Fahrzeuges oder Produktes, sondern um die Anpassung und Weiterentwicklung eines bekannten und - hier in Grenzen - schon bewährten Erzeugnisses.

In realistischer Einschätzung der damals in Sachsen noch eingeschränkten technologischen Möglichkeiten und zur Gewinnung von Entwicklungszeit fügte er als zweiten Schritt seiner Dampflok-Entwicklung den Nachbau einer für den Einsatz bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn vorgesehenen englischen Dampflokomotive ein. Hierzu diente ihm die erste, von der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Compagnie 1837 erworbene und in England von Rothwell u. Co. gebaute Dampflokomotive COMET, eine konstruktiv der 1A1-Lokomotive ADLER



▲ Skizze der SAXONIA

angelehnte, aber mit der B-Radsatzanordnung ausgeführte Maschine, der noch im gleichen Jahr vier weitere Lokomotiven derselben Bauart folgten. Widerwillig und mit Verzögerungen bekam Schubert von der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Compagnie die COMET zum Vermessen zur Verfügung gestellt. Sie wurde nach ihrem Einsatz im Streckenbau im Leipzig-Althener Trakt erst im späten Frühjahr 1838, in mehrere Teile zerlegt, auf Pferdefuhrwerken nach Dresden transportiert und von den Übigauer Technikern unter Professor Schuberts Leitung vermessen, skizziert und gezeichnet. Dies musste schnell geschehen, da die COMET für die Abschlussarbeiten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Dresden dringend benötigt wurde. Die zerlegte COMET stand somit nur für sehr kurze Zeit als Modell zur Verfügung. Zusätzlicher Zeitdruck entstand durch das Vorhaben von Johann Andreas Schubert, die erste in Übigau gebaute Lokomotive bereits für die zu Beginn des Jahres 1839 geplante Eröffnung der Gesamtstrecke Leipzig—Dresden zur Verfügung zu haben.

Mit diesen Grundlagen und Vorhaben fügte Johann Andreas Schubert nun den dritten Schritt seiner Dampflok-Entwicklung, den Bau der SAXONIA, ein. Es gelang ihm, nicht nur in der aus

heutiger Sicht unglaublich kurzen Entwicklungs- und Bauzeit von wenig mehr als einem halben Jahr 1838 die SAXONIA auf die Schienen zu stellen, sondern getreu seinem Arbeitsstil diese gegenüber der COMET konstruktiv zu verbessern und leistungsfähiger zu gestalten.

So wählte er für die in der Maschinenfabrik Übigau gebaute SAXONIA zur Verbesserung der Laufeigenschaften und zur Erhöhung der Entgleisungssicherheit bei den noch häufig auftretenden Radsatzwellenbrüchen die damals neue B1-Radsatzanordnung mit nachlaufendem Laufradsatz zur Abstützung der weit überhängenden Feuerbüchse des Rundkuppelkessels. Gegenüber ihren Vorbildern erhielt die SAXONIA ein bewegliches Rost, eine Urform des späteren Kipprostes, eine Einrichtung zur besonders im Winter wichtigen Erwärmung des im Schlepptender befindlichen Kesselspeisewassers und schmiedeeiserne anstelle der bis dahin verwendeten sehr bruchanfälligen gusseisernen Radreifen. Verbessert wurden weiter von Schubert der Dampfregler und seine Betätigungselemente. Die im Jahr 1838 gut verlaufenen Probefahrten ermöglichten es ihm, trotz weitgehender Widerstände durch das englische Fachpersonal und der Eisenbahngesellschaft, am 08. April 1839 anlässlich der Eröffnung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die SAXONIA den englischen Konstruktionen hinsichtlich der Qualität der Ausführung, Leistung und Brauchbarkeit als ebenbürtig vorzustellen. Damit weist es die hervorragende Leistung Schuberts aus, dass sich die weitgehend aus einheimischen Werkstoffen in Übigau gefertigte SAXONIA als betriebsstüchtig er-

Lokomotivname		Rocket ¹	Der Adler ²	Saxonia ³
Jahr der Indienststellung		1829	1835	1838
Radsatzanordnung		A 1	1 A 1	B 1
Leistung	kW	7,4	29	40
Bekanntgewordene max Fahrgeschwindigkeit	km/h	46,5 1 Wagen, 36 Pers	40	60 Probefahrt ohWg
Dienstmasse	t	4,5	14,2	15
Kesseldurchmesser	mm	1 020		910
Kessellänge	mm	1 830		2 120 (Heizröhrlänge)
Heizfläche	m ²	12	18,3	24,2
Anzahl der Heizröhre	-	25		88
Rostfläche	m ²	0,56	0,48	0,56
Kesseldruck	kPa	350	330	4 22
Zylinderdurchmesser	mm	240 (203)	229	279
Kolbenhub	mm	300 (419)	406	406
Treibraddurchmesser	mm	1 220 (1 434)	1 372	1524

▲ Parameter der Lokomotiven ROCKET, ADLER und SAXONIA im Vergleich

wies, eine Lebensdauer von 18 Jahren (einschließlich ihres späteren nur Bahnhofs- und Reservedienstes) erreichte und anfangs im wesentlichen den damaligen technischen und betrieblichen Erwartungen entsprach.

Vergleicht man die in der Tafel oben enthaltenen technischen Parameter der stellvertretend für die Kennzeichnung der Entwicklung ausgewählten drei bekannten Lokomotiven ROCKET, ADLER und SAXONIA, so stellt man für den nur kurzen Zeitraum von etwa zehn Jahren einen erheblichen Fortschritt fest. Das zeigen für die SAXONIA besonders der Leistungsanstieg (basierend auf der vergrößerten Heizfläche und einem ebenfalls größeren Zylinderdurchmesser) sowie

der Übergang zur B-gekuppelten Lokomotive. Ein damals allen Lokomotiven anhaftender Hauptmangel war energetischer Natur. Bei einem ausgesprochen hohen spezifischen Steinkohlenkoksverbrauch von über 7,1 kg/kWh oder auch indizierten spezifischen Dampfverbrauch der noch als Volldruckmaschine ausgebildeten Lokomotivdampfmaschinen von mehr als 40 kg/kWh lag der Wirkungsgrad dieser Lokomotiven bei nur 1,5 bis 2 %. Das traf im vollen Maße auch auf die SAXONIA zu, für die gerade die im Dampflokomotivbau so wichtigen wärmetechnischen Erfahrungen naturgemäß noch fehlten. Wenn es trotzdem möglich war, mit derartigen Lokomotiven von etwa 40 kW Leistung z. B. auf ebener und nahezu krümmungsfreier Strecke fünf Wagen mit 90 Passagieren mit einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/h zu be-

fördern, so drückten sich schon hier die Vorteile des Eisenbahntransportes mit seinem gegenüber anderen Transportarten niedrigen Fahrwiderstandskräften sehr deutlich aus.

Erfreulicherweise gelang es, in Anerkennung der Leistungen von Professor Schubert, seiner Techniker und Handwerker, die vorher nie ein Schienenfahrzeug konstruiert und gebaut hatten, im April 1889 aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums der ersten deutschen Fern-eisenbahn Leipzig—Dresden durch eine Arbeitsgruppe der Deutschen Reichsbahn unter Leitung von Dipl.-Ing. Heinz Schnabel unter weitgehender Wahrung des Originalzustandes einen regelspurigen, antriebs- und fahrtüchtigen Nachbau der SAXONIA vorzuführen und auch damit Professor Johann Andreas Schubert ein würdiges Denkmal zu setzen.

Vom Straßendorf zum Eisenbahnknoten

160 Jahre Eisenbahn Falkenberg/Elster

Heinz Welisch, Leiter BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Falkenberg

Vorgeschichte

Eine wichtige Grundlage für die Industrialisierung Deutschlands bildete nicht zuletzt der in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts einsetzende Eisenbahnbau.



Das neue Verkehrsmittel stand im Zentrum weitreichender Veränderungen. Die Eisenbahnen schufen Voraussetzungen für große Bevölkerungsmigrationen, welche die städtischen Ballungsgebiete entstehen ließen. Sie sorgten für schnellen Nachrichtenaustausch und machten Waren und Menschen mobiler. Das deutsche Eisenbahnnetz entstand größtenteils im Zeitraum von 1840 bis 1880.

Politische Spannungen zwischen Preußen und Sachsen beeinträchtigten zeitweilig den Eisenbahnbau in unserem Gebiet. In der Literatur wird sogar von einem „Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieg“ gesprochen.

◀ Erste Eisenbahn in Falkenberg



▲ Eingang zum Bahnhofsgebäude

Die erste Eisenbahn

Obwohl schon 1836 ein Ausschuss den Bau einer Zweigbahn von Jüterbog über Falkenberg nach Röderau zum Anschluß an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn beantragte, gelang es der Berlin-Anhaltinischen Eisenbahngesellschaft (BAE) erst 1845, die Konzession zu erlangen. Am 02. September 1845 stimmte König Friedrich Wilhelm IV. dem Nachtrag der Gesellschafter der Berlin-Anhaltinischen Eisenbahn zum Bau einer Zweigbahn von Jüterbog nach Riesa zu. Mit der Erteilung der Konzession kam nunmehr Bewegung in die Region.

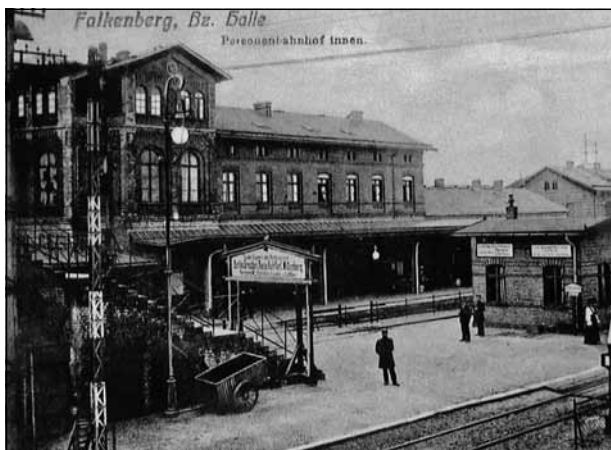
Die BAE untersuchte für die Zweigbahn von Jüterbog nach Riesa drei Trassenvarianten.

- Eine östliche Trasse am rechten Ufer der Schwarzen Elster, östlich von Herzberg und Liebenwerda vorbei und bei Nieska die Grenze nach Sachsen erreichend.

- Eine westliche Trasse mit dem Elsterübergang bei Schwanitz und weiter über Annaburg in die Nähe von Torgau und dann durch das Elbtal zur sächsischen Grenze bei Drebis.
- Eine direkte, etwa in der Mitte liegende, westlich an Herzberg (heutiger Bahnhof Herzberg-West) und Liebenwerda vorbei nach Drebis führende Trasse.

Die direkte Trasse war die kürzeste und mit Baukosten von etwa 1,85 Millionen Talern auch die billigste Variante.

Am 3. November 1845 genehmigte der



Untere Bahnsteige ►



◀ Obere Bahnsteige

terbrochene Verbindung herstellen, sondern auch dergestalt mit der Berlin-Anhaltinischen und Leipzig-Dresdener Bahn unmittelbar in Verbindung gebracht werden, daß die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Berlin und Dresden ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können“.

König endgültig die von der BAE bevorzugte mittlere Trasse. Die Bauarbeiten begannen im Mai 1847 und kamen sehr schnell voran. Im Mai 1848 verkehrten bereits Bauzüge von Jüterbog bis zur Schwarzen Elster, und am 01. Juli 1848 eröffnete die BAE die Teilstrecke Jüterbog—Herzberg für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr.

Um ihre Bahn von Jüterbog nicht vor der sächsischen Grenze enden zu lassen, hatte die BAE bereits im Januar 1848 bei den Königlich-Sächsischen Behörden beantragt, die Konzession für die Anschlussstrecke auf sächsischem Gebiet nicht der Leipzig-Dresdener Eisenbahn (LDE) sondern ihr, der Berlin-Anhaltinischen Eisenbahn, zu erteilen. Sachsen entsprach diesem Antrag mit der Konzessionsurkunde vom 09. Juli 1848.

Bereits am 09. Juni 1848 hatten Preußen und Sachsen einen Staatsvertrag über den Bau dieser grenzüberschreitenden Eisenbahn geschlossen.

In diesem Vertrag heißt es im Artikel 2: „Die Eisenbahn von Jüterbog über Prensendorf und Falkenberg bis zum Anschlusse an die Leipzig-Dresdener soll nicht nur in ihrer ganzen Ausdehnung zwischen Berlin und Dresden eine unun-

Auf Grund der sächsischen Konzession konnte die BAE ihre Zweigbahn bis nach Röderau am östlichen Elbufer gegenüber von Riesa und in unmittelbarer Nähe der LDE verlängern.

Vom Endbahnhof Röderau baute die BAE eine östliche und westliche Anschlusskurve an die LDE, um den auch in der sächsischen Konzession geforderten direkten Wagendurchlauf von Berlin sowohl nach Dresden als auch nach Leipzig zu ermöglichen.

Am 01. Oktober 1848 nahm die BAE auch die Teilstrecke Herzberg—Röderau sowie die beiden Anschlusskurven zur LDE in Betrieb. An jenem Tag verließ ein mit etwa 500 Personen besetzter Eröffnungszug morgens um 7.30 Uhr den Anhaltinischen Bahnhof in Berlin und traf um 2.00 Uhr nachmittags in Dresden ein.

Für Falkenberg begann die Eisenbahnzeit.

Weitere Streckeneröffnungen

Wenn dann noch mehr als 20 Jahre vergehen mussten, bevor die Eisenbahngeschichte Falkenbergs ihren großen Aufschwung erlebte, so war dies ebenfalls auf die preußisch-sächsische Zwietracht zurückzuführen. Von jeher war



▲ Bahnbetriebswerk mit Lokschuppen I

der Verkehr von Halle nach dem Osten Deutschlands über Leipzig durch Sachsen gegangen. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts tauchten erste Pläne auf, durch eine innerhalb der preußischen Grenzen verlaufende Bahnlinie das alte Verkehrsverrecht Sachsen zu brechen.

Nachdem der Bau der Strecke Kassel—Nordhausen—Halle genehmigt war, ergab sich als Konsequenz die Weiterführung von Halle in östlicher Richtung. Schließlich erhielt die 1867 gebildete Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft (HSG) im Februar 1868 die Konzession und eröffnete am 01. Dezember 1871 die Strecke Cottbus—Falkenberg. Mit Inbetriebnahme des Abschnittes Falkenberg—Eilenburg am 01. Mai 1872 wurde Falkenberg endgültig Umsteige- und Kreuzungsbahnhof, wodurch die Entwicklung des Eisenbahnstandortes Falkenberg bedeutsame Impulse erhielt. Am 30. Juni 1872 war dann der durchgehende Verkehr von Halle über Falkenberg bis Sorau möglich.

Weitere Stationen des Ausbaus des Streckennetzes waren dann die Übergabe der Strecke Kohlfurt—Falkenberg am 01. Juni 1874 und die Aufnahme des

Gesamtbetriebs bis Wittenberg am 15. Oktober 1875 durch die Oberlausitzer-Eisenbahngesellschaft (OLE). Bereits 1875/76 entstand der erste Lokschuppen auf dem unteren Bahnhof (BA).

Der Bau eines neuen großen Bahnhofsgebäudes fand 1882 seine Vollendung.

Mit der Eröffnung der Strecke von Falkenberg nach Uckro am 15.

März 1898 wurde die Niederlausitz an die bestehenden Hauptstrecken angeschlossen, und Falkenberg entwickelte sich zum bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkt im östlichen Teil Mitteldeutschlands.

In der Folgezeit wurden die Bahnhofsbereiche auf dem unteren (BA) und oberen (HSG) Bahnhof mit weiteren Lokbehandlungsanlagen (zwei weitere Lokschuppen), Gleisen, Stellwerken, Telegrafengebäuden, drei Wassertürmen und sonstigen Hochbauten großzügig ausgebaut.

Von 1866 bis 1911 wurden alle Strecken (außer der Niederlausitzer Eisenbahn) zweigleisig ausgebaut.

Im Jahr 1912 waren bereits ca. 1.200 Eisenbahner im Dienstort Falkenberg beschäftigt.

Der Eisenbahndienstort Falkenberg hatte vor dem Ersten Weltkrieg bereits sechs eigenständige Dienststellen.

Im Jahre 1930 sind von Falkenberg über 2.110 000 Personen abgefahren. Zu dieser Zeit verkehrten täglich acht D-Züge, sechs Eilzüge und 42 Personenzüge. 66 Güterzüge wurden zerlegt und 64 zusammengestellt.

Am 18. und 19. April 1945 zerstörten amerikanische Bomberverbände die

Bahnanlagen. Der Wiederaufbau und Neubau von Bahnanlagen erstreckten sich bis 1960. Ab 1965 begann der Traktionswechsel von Dampf- auf Diesellok-betrieb im ehemaligen Bahnbetriebswerk Falkenberg.

Der Einbau von hydraulischer und elektrodynamischer Gleisbrems-technik, beginnend ab 1971, trug zur Mechanisierung des Ablaufbetriebs auf dem oberen Bahnhof Stellwerkbezirk W11 bei.

Mit einer Güterwagenbehandlung von täglich über 5.000 Wagen im Ausgang war der Rangierbahnhof Falkenberg einer der bedeutendsten bei der Deutschen Reichsbahn.

Von 1985 bis 1990, mit Eröffnung des Umformerwerkes Falkenberg am 01. Juli 1987, wurden der Bahnhofsbereich Falkenberg und alle Hauptstrecken elektrifiziert.

Durch Strukturveränderungen nach Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 wurde die Bedeutung des Eisenbahnstandortes Falkenberg stark eingeschränkt.

Im Eisenbahnmuseum Falkenberg im ehemaligen Bahnbetriebswerk wird durch die BSW-Gruppe „Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg“ die Eisenbahngeschichte der Region Falkenberg anschaulich dokumentiert und der Nachwelt erhalten.



▲ Zerstörtes Bahnhofsgebäude

▼ Lokschuppen nach Bombardierung



*Das Eisenbahnmuseum ist Mo - Fr von 8 bis 16 Uhr geöffnet, am Wochenende nach telefonischer Vereinbarung unter 035365-36997. Kontakt: www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de
E-Mail: eisenbahnmuseum-fak@gmx.de*

Das Ungewöhnliche: Über den Gleisabschluss gefahren

D.-G. Barnim, Bernau

Am 24. September 1989 verunfallte um 2.04 Uhr ein S-Bahnzug, aus Berlin kommend, im Bahnhof Bernau bei Berlin. Der nüchterne Fakt des Ereignisses vor 20 Jahren: Der Zug fuhr ungenügend gebremst über den Gleisabschluss hinaus und ins Bahnhofsgebäude.

Die Signalgebung für den Triebfahrzeugführer war eindeutig, gemäß Signalbuch (SB, DV 301): Geschwindigkeit auf 40 km/h verringern, „Halt“ erwarten.

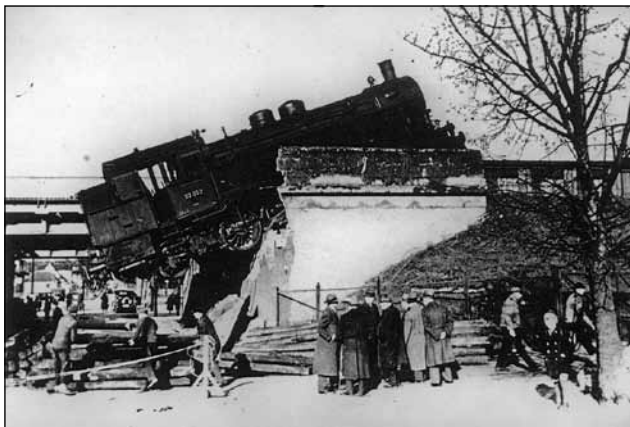
Details wurden damals nicht bekannt, auch heutige Ursachenforschung verlief im Sand...

Der „Neue Tag“ (Zeitung des früheren Bezirks Frankfurt/Oder, Bernau war Kreisstadt im Bezirk) hielt sich auf Seite 2, Montag, dem 25. September, recht bedeckt. – Geschichte...

Gleichfalls im Barnim geschah Mitte der zwanziger Jahre des zurückliegenden Jahrhunderts ein anderes Unglück. Ort: Bahnhof Zepernick, Strecke Berlin—Stettin/Stralsund. Auch hier war das Triebfahrzeug, die Lokomotive 93 053, stärker als der „Prellbock“ (historisches Foto oben). Die Ursache war leider nicht exakt ermittelbar, Zeitzeugen fanden sich nicht. Dafür aber interessante Werdegänge dieser Lokomotivbaureihe.

Vorläufer der BR 93 war die Gattung T 14 der Preußischen Staatsbahn. Die erste T 14 stammt aus dem Jahr 1914 (Entwicklungswerk: Union Gießerei, Königsberg). Bis 1915 bezog die Preußische Staatsbahn 98 (!) dieser Heißdampflokomotiven aus Königsberg in Ostpreu-

ßen. Die ersten 62 Maschinen kamen ausnahmslos in die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. 1918 rollten bereits 547 Lokomotiven dieser Gattung auf den deutschen Gleisen. Neben Königsberg bauten auch Hanomag, Henschel, Hohenzollern (Düsseldorf/Grafenberg) die T 14. Ihre Einsatzbereiche waren vorran-



gig der schwere Personenzug-Nahverkehr und der schwere Nahgüterzugverkehr im Flachland.

Nach 1919 mussten abgegeben werden: 50 Maschinen an Frankreich, 56 an Belgien, 23 an Polen, neun an die Saar-Bahnen, vier an Danzig.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm 406 Maschinen, 93 001 bis 93 406, in ihren Bestand. Die RBD Berlin verfügte 1933 über 136 derartige Lokomotiven. Den Zweiten Weltkrieg „überlebten“ 300 Maschinen, davon 155 bei der DR (SBZ, DDR). 1968 waren im Berliner Raum noch 33 Loks der BR 93 im Streckendienst aktiv - bis etwa 1972. Dann folgte für sie der Weg allen alten Eisens: Verschrottung.

Foto: Sammlung Barnim

Eisenbahnen auf dem Teltow

170 Jahre Eisenbahngeschichte zwischen Lichterfelde, Teltow und Ludwigsfelde

Curt Zschille, Leipzig

Von Peter Bley, 272 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, Festeinband, ca. 450 Abbildungen, teilweise in Farbe, VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin, 2008, 34,80 EUR, ISBN 978-3-933254-92-4.

Ein neues Buch von Peter Bley ist auf dem Redaktionstisch gelandet und widmet sich ausführlich einem kleinen Bereich in der großen, weit verzweigten Schienenlandschaft des Berliner Raumes. Bevor die Chronik beginnt, wird dem interessierten Leser die Verwendung des Städte- und Flurnamens Teltow kurz erläutert, illustriert mit einem Kartenausschnitt aus den 1950er Jahren.

Dann geht es gleich los mit dem Eisenbahngeschichtsunterricht mit der Frühzeit des deutschen Eisenbahnbaus in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Gleich auf den ersten Seiten bestechen die sich durch die ganze Publikation ziehenden technisch hervorragend wiedergegebenen Karten, Tabellen und Faksimiles aus

zeitgenössischen Dokumenten. Grundlage solcher Bebilderung ist eine streng themenbezogene Archiv-Recherche.

Das erste Kapitel ist dem knappen halben Jahrhundert der Privatbahnzeit gewidmet und erzählt von den ersten „Anhalteplätzen“ der Eisenbahn in der Region, verkehrlichen und betrieblichen

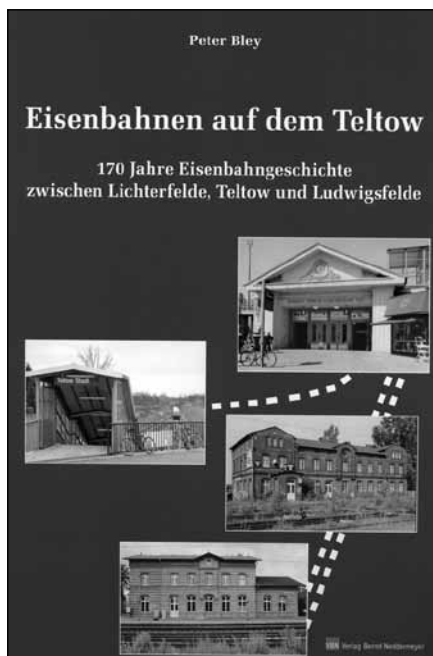
Aspekten mit all ihren Facetten. Im zweiten Teil wird die Zeit „bei Preußens“ bis zur Verreichlichung der Bahn in Deutschland 1920 beleuchtet. Es bereitet ästhetischen Genuss, die historischen Karten zu betrachten (oft braucht man nicht mal eine Lupe), die Fahrplantabellen einfach einmal aus einer Laune heraus mit den gegenwärtigen Angeboten zu vergleichen. Die Entwicklung der Gleisanlagen

in Wechselwirkung mit der fortschreitenden Industrialisierung und Besiedelung am Rande Berlins wird detailliert beschrieben.

Im nächsten Kapitel, dass bis ein Jahr vor Beginn des Zweiten Weltkrieges reicht, wird deutlich, dass die gegenwärtigen Probleme mit der Südanbindung der Hauptstadt, die wir in den Jahren nach der Wende miterlebten, nicht neu sind und eine lange Vorgeschichte haben.

Das größte Kapitel des Buches ist das folgende, das die

„Planungen und Bauausführungen der Reichsbahnbaudirektion Berlin ab 1937“ schildert, die eng mit den „Germania“-Plänen der NS-Führung und vor allem den paranoiden Visionen Hitlers zusammenhängen, die einer architektonischen „Vergewaltigung“ der Reichshauptstadt glichen. Diese Projekte hätten u. a. einen



rigorosen Umbau der Eisenbahnanlagen nicht nur im Süden Berlins zur Folge gehabt.

Die letzten rund 100 Seiten der Chronik sind der Nachkriegsgeschichte vorbehalten, die in einer ganz anderen Richtung politisch geprägt war, und die meisten potentiellen Leser haben zumindest einen Teil dieser Zeit selbst erlebt und könnten

zu dem einen oder anderen Sachverhalt eigene Beobachtungen gemacht haben.

Den Abschluss bildet ein übersichtliches Quellenverzeichnis mit über 350 Positionen (!), dass für diese hervorragende historische Darstellung – eine wahre Fleißarbeit – Beleg für intensives Quellenstudium ist.

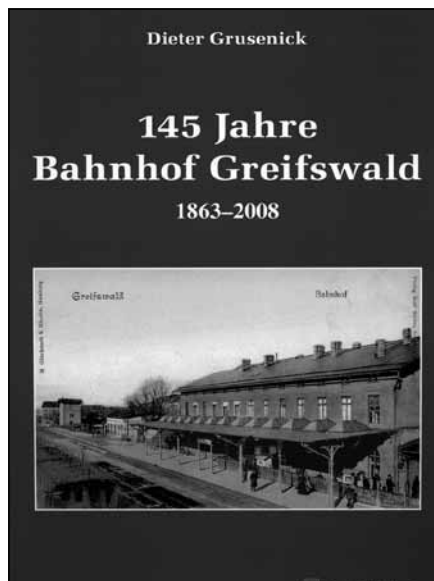
145 Jahre Bahnhof Greifswald 1863-2008

Arthur Rau, Zwickau

Von Dieter Grusenick, 88 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, Festeinband, 167 Abbildungen, VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin, 2008, 15,80 EUR, ISBN 978-3-933254-91-7.

Entschuldigend untertitelt mit „Beiträge zur Greifswalder Eisenbahngeschichte“, wird dem kritischen Rezensenten damit gleich der spitze Bleistift entschärft, denn es will und kann keine umfassende Darstellung vorgelegt werden, was allein bereits der schnapszahlige Umfang dieser Arbeit unter hundert Druckseiten belegt. Der Autor beginnt mit einem geschichtlichen Abriss, der den Bogen elegant von den Anfängen der Eisenbahn in Greifswald bis in die Zeit nach der Bahnreform 1994 spannt. Kurzweilig werden historische Aufnahmen aus den Archiven und privaten Sammlungen mit vorwiegend weitwinkligen Bildern des Autors aus der jüngeren Vergangenheit gemixt.

Den Rest des Buches füllen auf mehr oder minder bekannten Ereignisse aus der Greifswalder und norddeutschen Eisenbahngeschichte fokussierende „Streiflichter“, die vom Umfang her eher wie für Zeitungs- und Zeitschriften oder frühere Buchveröffentlichungen geschriebene Artikel aus dem eigenen Archiv wirken.



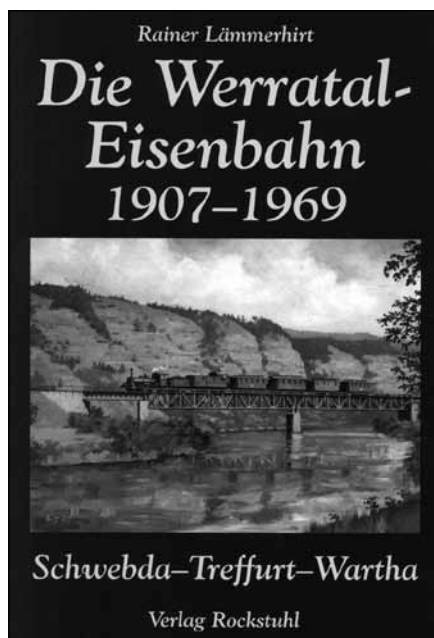
Auf den Punkt gebracht, ist es eine anschauenswerte, mit überschaubaren Leseaufwand verbundene, im Prinzip durchaus kurzweilige Zweitverwertung einer länger andauernden Sammelarbeit eines ambitionierten Heimathistorikers mit gehöriger Eisenbahn-Affinität und mit gerade noch akzeptablem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Außerdem auf dem Redaktionstisch:

Die Werratal-Eisenbahn 1907 – 1969 Schwebda—Treffurt—Wartha

Von Rainer Lämmerhirt, 128 Seiten, 119 Fotos, 12 Zeichnungen, 3 Tabellen und 6 Abbildungen, Verlag Rockstuhl Bad Langensalza, 2007, 19,80 €, ISBN 978-3-938997-94-9.

Im „Rockstuhl-Stil“ gehaltene Verquickung von Heimat- und Eisenbahngeschichte im nostalgischen Rückblick, geschickt garniert mit den üblichen Aufnahmen aus privaten und kommunalen Archiven und der Spurensuche in der gleislosen Gegenwart. Aufgrund der geographischen Lage der Bahn wiederum auch ein Stück Geschichte der deutsch-deutschen Teilung. Für den Heimatfreund!
ih



Zug um Zug

Von der königlichen Hauptwerkstätte zum Schienenfahrzeugwerk Delitzsch – hundert Jahre in Geschichten

Von Dietmar Bender und Andreas Hergeth, 270 Seiten, Broschur, zahlreiche Abbildungen, Verlag Rohnstock Biografien Berlin, 2008, 13,- €, ISBN 978-3-00-025351-5.

Hinter dem sprachlich oft gehörten, aber dennoch hintersinnigen Titel, verbirgt sich eine tolle Werksbiographie, von einem Nichteisenbahnverlag gekonnt umgesetzt. Das Buch wird dem Untertitel gerecht, was manch anderem Titel fehlt, ist hier konsequent umgesetzt: Erlebte Geschichte - Zeitzeugen kommen zu Wort!
ih



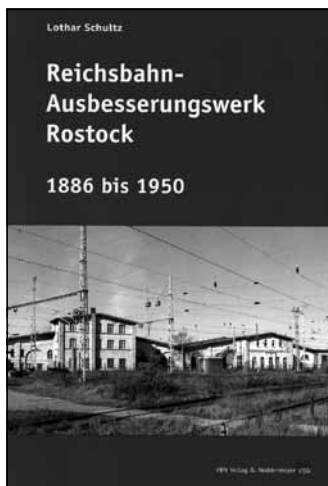
Reichsbahn-Ausbesserungswerk Rostock 1886 bis 1950

Immo Hoppe, Berlin

Von **Lothar Schultz**, 64 Seiten, Format 16,5 x 21 cm, Festeinband, 83 Abbildungen, VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin, 2008, 14,80 EUR, ISBN 978-3-933254-90-0.

Einen Ausflug in die Geschichte einer technischen Dienststelle, die bereits über ein halbes Jahrhundert Vergangenheit ist, brachte der Postbote in die Redaktionsstube.

Im Gegensatz zu manch anderen Publikation des geschätzten Verlages



aus der Hauptstadt ist die Abbildungsqualität nicht berauschend, was aber durchaus an den gelieferten Vorlagen liegen kann. Dem Rezensenten fiel die Dominanz der „Architekturaufnahmen“ auf, ist sie der Quellenlage geschuldet?

Im großen und ganzen ein in seiner Kürze durchaus stimmiges Bändchen, eher für Spezialisten oder Rostocker, deren Opa im Ausbesserungswerk oder späteren Dieselmotorenwerk gearbeitet hat.

Die „Große Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 1928/29

Manfred Lauchardt, Berlin

Die BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn hat zum Anlass der „Großen Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Berlin vor 80 Jahren ihre Aktivitäten in vielerlei Hinsicht diesem Ereignis im Juni 2008 gewidmet. Von der BSW-Gruppe wurde eine Dokumentation erarbeitet, gestaltet und als Jubiläumsausgabe herausgegeben.

In Zusammenarbeit mit einer BSW-Gruppe Philatelie wurde ein Sonderstempel gestaltet und in Verbindung mit historischen Bildmotiven eine fünfteilige Sonderbriefserie herausgegeben.

Mit einer von der BSW-Gruppe organisierten Festveranstaltung am 13. Juni 2008 und einer von der S-Bahn Berlin GmbH ermöglichten Traditionsfahrt auf

der Stadtbahn im historischen S-Bahnzug am 14. Juni 2008 wurde dieses Ereignis gewürdigt. In der Jubiläumsausgabe wird auf 120 Seiten die „Große Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Berlin, mit den Inbetriebnahmen vor 80 Jahren, in Bild und Schrift den Lesern vorgestellt.

Im **Abschnitt I** wird die verkehrspolitische und technische Vorgeschichte der „Großen Elektrisierung“ beschrieben. Diese Vorgeschichte war unvermeidlich für die Entscheidungsfindung zur weiteren Entwicklung des elektrischen Zugbetriebs auf der Stadt-, Ring- und den Vorortbahnen.

Im **Abschnitt II** werden Bau und Ausrüstung der Strecken sowie die Etappen

der „Großen Elektrisierung“ behandelt. Da vor 80 Jahren die zu elektrisierenden Strecken schon lange Zeit vorher mit Dampflokomotiven betrieben worden und fast alle Bahnhöfe an diesen Strecken vorhanden waren, wird die „Große Elektrisierung“ mit besonderer Sicht auf die Bahnstromversorgung mit dem damaligen Stand der Technik und ihrer Betriebsführung beschrieben. Die neuen elektrischen Fahrzeuge, betriebliche Regelungen und die historischen Ereignisse der Inbetriebnahmen werden dokumentiert. Ebenfalls wird über Stimmungen und Meinungen der Fahrgäste aus dieser Zeit berichtet.

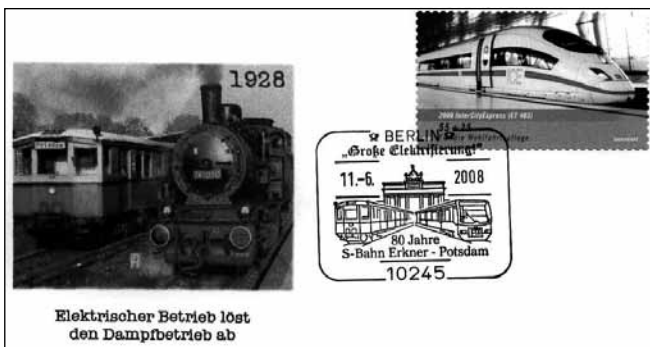
Wenn auch der erste elektrische Zug der heutigen S-Bahn bereits 1924 öffentlich verkehrte, ist die „Große Elektrisierung“ die eigentliche Grundlage des gesamten Berliner elektrischen S-Bahnnetzes in unserer Zeit. In einer historisch kurzen Zeitspanne wurden Bauwerke und Anlagen der Bahnstromversorgung in bisher nie gekannter Anzahl und Funktionalität geschaffen und ein völlig neuer Fahrzeugpark für den elektrischen Betrieb in Dienst gestellt. Diese außerordentliche wirtschaftlich-technische Leistung nach einer weit-sichtigen verkehrspolitischen Entscheidung unter den damaligen Verhältnissen in Deutschland und den Gegnern eines elektrischen Betriebs mit den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen wird mit dieser Jubiläumsausgabe gewürdigt. Nach umfangreichen Recherchen aller uns zugänglichen Quellen und Archive haben wir die einzelnen Etappen der „Großen Elektrisierung“ detailliert dargestellt.

Im **Abschnitt III** wird aus Anlass des Jubiläums „80 Jahre Bahnstromwerk“ die



Entwicklung von der Dienststelle Fahrleitungsmeisterei Markgrafendamm bis zur Organisationseinheit I.NP-O-6 S beschrieben. Hierbei werden Einblicke in die Leistungsfähigkeit der „Bahnströmer“ und ihre Kreativität bei der Bahnstromversorgung gegeben.

Die Dokumentation und die fünfteilige Sonderbriefserie können jeweils für 7,50 Euro bei der BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin (Leiter: Manfred Lauchardt, Arnouxstraße 43, 13127 Berlin) erworben werden.



Elektrischer Betrieb löst den Dampfbetrieb ab

Kontaktadressen BSW-Bereich Eisenbahnerbe/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
19063 Schwerin
Telefon: 0385-2000486
r.xanke@arcor.de

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.net

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
Bahnhofsplatz 2
96114 Hirschaid
Telefon: 09543-7562
norbertheidrich@yahoo.de

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
karl.wecker@bahn.de

Uwe Pütz
Muhrgasse 11
51381 Leverkusen
Telefon: 02171-733322
uwe.puetz@bahn.de

Martin Bläß
Lämmerspieler Str. 63a
63165 Mühlheim/Main
Telefon: 069-26519366
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

In dieser Veranstaltungsübersicht werden möglichst alle bei der Schriftleitung bis zum Redaktionsschluss eingegangenen Termine der BSW-Gruppen Eisenbahnerbe/ Modell-eisenbahn (EBE / MEB) veröffentlicht. Außerdem sollen Veranstaltungen der DB AG aufgenommen werden, um den BSW-Gruppen eine Teilnahme an diesen Veranstaltungen zu ermöglichen. Eine Gewähr für die Termine wird nicht übernommen. Die Redaktion bittet alle BSW-Gruppen um rechtzeitige Mitteilung ihrer Termine für Veranstaltungen, auch für die wöchentlichen/ monatlichen Clubabende/ Treffpunkte/ Öffnungszeiten usw.

Region Ost

Regionalbüro Berlin

08. November 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Pulsnitz zum Besuch des Pfefferkuchenmarktes mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

29. November 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt über Zossen und Elsterwerda nach Dresden zum Striezelmarkt mit Dampflokomotive 52 8177 und historischem Schnellzug.

30. November 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Neubrandenburg zum historischen Weihnachtsmarkt der Viertorstadt „Weberglockenmarkt“ mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

06. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt durch den Berliner Osten als Nikolausrundfahrt mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

06. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrten nach Brandenburg zur Weihnachtsmannparade mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

07. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt durch den Berliner Osten als Nikolausrundfahrt mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

07. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Potsdam zum Alt-Potsdamer Weihnachtsmarkt mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

07. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Potsdam als Nikolausrundfahrt mit Dampflokomotive 52 8177 und Traditionszug Berlin.

13. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Schwarzenberg zum traditionellen Weihnachtsmarkt und zur Bergmannsparade mit Diesellokomotive 119 158 Berlin - Chemnitz - Berlin und Dampflokomotive 52 8047 ab Chemnitz.

14. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt des „Marzipan-Express“ nach Lübeck mit Diesellokomotive 119 158 und historischem Schnellzug.

20. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt des „Glühwein-Express“ nach Leipzig zum Weihnachtsmarkt und der traditionellen Bergmannsparade mit Dampflokomotive 52 8177 und historischem Schnellzug.

21. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionszug Berlin - Sonderfahrt nach Annaberg-Buchholz zum Weihnachtsmarkt mit Parade der sächsischen Bergknapp- und Bruderschaften (1.200 Trachtenträger aus der Bundesrepublik) mit Diesellokomotive 119 158 Berlin - Chemnitz - Berlin und Dampflokomotive 52 8079 und historischem Schnellzug.

Information und Buchung bei Traditionszug Berlin - Servicebüro Nostalgiefahrten, Postfach 6013136, 14413 Potsdam. Tel. 0331-6006706 (Mo - Fr von 9 bis 16 Uhr); Fax 0331-6006708.

E-Mail: traditionszug.berlin@gmx.de.

In Berlin Sonnabend und Sonntag

Fahrten der Panorama-S-Bahn Berlin - Besonders wichtig für Berlin-Besucher: Pro BSW-Spender können bis zu 4 Karten für die Panorama-S-Bahn zum reduzierten Preis erworben werden. Die Fahrkarten sind nur unter Vorlage des Original-BSW-Spenderausweises in folgenden S-Bahn-Verkaufsstellen erhältlich: Kundenzentren Alexanderplatz, Friedrichstraße, Lichtenberg, Nordbahnhof, Ostbahnhof, Potsdam Hbf, Spandau, Zoologischer Gar-

ten sowie den S-Bahn-Fahrkartenausgaben Hennigsdorf, Köpenick, Schönhauser Allee, Schöneeweide, Wittenbau, Zehlendorf, Trepower Park. Die Panorama-S-Bahn startet jeden Sonnabend und Sonntag in Berlin Ostbahnhof, Gleis 10. Wegen umfangreicher Bauarbeiten am S-Bahnhof Ostkreuz bitte vor Fahrtantritt telefonisch Information einholen unter 030-297 43444 und im Internet: www.s-bahn-berlin.de.

Berlin

BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn - Besichtigung der S-Bahn-Modellanlage H0 jeweils mittwochs von 9 bis 14 Uhr in Markgrafendamm 24 (Haus 13), 10245 Berlin. Besichtigung für Gruppen auch an anderen Wochentagen möglich bei Anmeldung unter Tel.: 030-47 48 48 38, Fax: 030-47 48 48 38.

Belzig

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming - Jeden Dienstag Treffen ab 16 Uhr auf dem Vereinsgelände am Bahnhof Belzig.

Cottbus

BSW-Gruppe Lausitzer Modellbahnclub - Jeden Montag Treffen von 18 bis 22.30 Uhr in Cottbus, Info unter Tel. 0355-471132.

Frankfurt (Oder)

BSW-Gruppe „Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“ - Jeden 2. Montag im Monat Treffen 9.30 Uhr Posener Hof 2.. Info: www.eisenbahnfreunde-ffo.de.

Kargow

BSW-Gruppe „Warener Eisenbahnfreunde“ - Jeden Sonntag Treffen im Heim am Bahnhof Kargow von 9 bis 12 Uhr zum Bau von Modulen in H0.

Schwerin

BSW-Gruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin - Letzter Sonnabend im Monat ab 9 Uhr Gruppentreff in der ehemaligen Lokwerkstatt des Bw Schwerin. Info: Frank Fischer, Ahornstraße 12, 19057 Schwerin. Tel.: 0385-486 34 38.

Stralsund

BSW-Gruppe Stralsunder Lokführer - Jeden 1. Dienstag im Monat Gruppentreff ab 14.30 Uhr im InterCity-Hotel Stralsund. Info: Heini Venz, Waldmeisterstraße 17, 18546 Sassnitz. Tel.: 038392-503 76.

Waren (Müritz)

BSW-Gruppe „Warener Eisenbahnfreunde“: Sonntags Arbeitstreffen von 9 bis 12 Uhr im

Bahnhof Kargow. Ansprechpartner (auch für Veranstaltungen): Günther Neumann, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow. Tel. 03991-670202. Fax 03991-674961. E-Mail: neumann-kargow@t-online.de.

Warnemünde

Modellbahnausstellungen der BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde jeweils von 10 bis 18 Uhr am 29. November (1. Advent) und 30. November (2. Advent) sowie am 01. Januar 2009 (Neujahrstag) im ehem. Stellwerk B3 Bahnsteig 6 Bf Warnemünde.

Jeden Mittwoch Arbeitstreffen der BSW-Gruppe ab 17 Uhr im ehem. Stellwerk B3 am Bahnsteig 6 Bf Warnemünde. Info: Uwe Lindow, Korl-Beggerow-Weg 41, 18055 Rostock. Tel.: 0381-6861118.

Wismar

BSW-Gruppe Lokomotivführer Wismar - Viermal jährlich Gruppentreff. Info: Paul Kopitzki, Irisweg 13, 23966 Wismar. Tel.: 03841-703645.

Wustermark

BSW-Gruppe „Stellwerk Rs IV“ - Jeden Mittwoch (von Mai bis Oktober) Arbeitstreffen Bahnhof Wustermark Rbf von 9 bis 12 Uhr auf dem Stellwerk Rs IV. Angeboten werden Führungen über den Rangierbahnhof. Anmeldung: Joachim Stein (Tel. 033234/89133).

Außenbüro Leipzig

03. und 04. Oktober 2008

Elstertal-Express von Gera Hbf über Adorf/V. - Bad Brambach - Františkovy Lázně nach Cheb und zurück mit der Dampflokomotive 41 1144-9 und dem Traditionszug Thüringen. Ansprechpartner und Ticket-reservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-505 55 05. E-Mail: sonderzugthueringen@bahn.de. Internet: www.bahn-nostalgie-thueringen.de.

3. - 5. Oktober 2008

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt - Saisonabschlussfest von 10 bis 17 Uhr mit Gastlokomotiven und Dampflokmithfahrten im Eisenbahnmuseum Dresden.

5. Oktober 2008

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Fahrt in den goldenen Herbst mit Schloßführung Moritzburg und Fasanenschloßchen.

Rotkäppchen-Express von Altenburg über Gera nach Freyburg an der Unstrut in das nördlichste Weinanbaugebiet Deutschlands mit Dampflok 41 1144-9 und Thüringer Traditionszug. Abfahrt Altenburg 8.24 Uhr. Ansprechpartner und Ticketreservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-5055505. E-Mail: sonderzug-thueringen@bahn.de. Internet: www.bahnnostalgie-thueringen.de.

12. Oktober 2008

Sormitztal-Express von Erfurt über Weimar - Jena West - Göschwitz - Kahla - Rudolstadt - Saalfeld (Saale) - Wurzbach (Thür) - Lobenstein (Thür) nach Blankenstein (Saale) und zurück mit der Dampflok 41 1144-9 und dem Traditionszug Thüringen. Ansprechpartner und Ticket-reservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-505 55 05. E-Mail: sonderzug-thueringen@bahn.de. Internet: www.bahnnostalgie-thueringen.de.

18. Oktober 2008

IG Dampflok Nossen - 9 bis 20 Uhr Dampfloksonderzug Nossen - Döbeln - Chemnitz - Freyburg und zurück zum Herbstausflug nach Freyburg. Abfahrt Bf Nossen ca. 9 Uhr.

25. Oktober 2008

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Pendelzüge nach Moritzburg zum Abfischen (3x).

26. Oktober 2008

Rotkäppchen-Express von Altenburg über Gera nach Freyburg an der Unstrut in das nördlichste Weinanbaugebiet Deutschlands mit Dampflok 41 1144-9 und Thüringer Traditionszug. Abfahrt Altenburg 8.24 Uhr. Ansprechpartner und Ticketreservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-5055505. E-Mail: sonderzug-thueringen@bahn.de. Internet: www.bahnnostalgie-thueringen.de.

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Pendelzüge nach Moritzburg zum Abfischen (3x).

30. November 2008

IG Dampflok Nossen - 8.15 bis 21.15 Uhr Adverts-dampfloksonderfahrt Döbeln - Nossen - Freiberg - Flöha - Pockau - Marienberg - Pockau - Flöha - Chemnitz - Döbeln - Nossen mit Besuch des Weihnachtsmarktes in Marienberg.

05. Dezember 2008

Nikolaus-Express von Erfurt über Arnstadt - Stadtilm - Rottenbach - Bad Blankenburg (Thür Wald) nach Saalfeld (Saale) mit Dampflok 41 1144-9 und Thüringer Traditionszug. Rückfahrt mit regulärem Nahverkehr enthalten.

06. Dezember 2008

IG Dampflok Nossen - 14.15 bis 17 Uhr Nikolausfahrt auf der Zellwaldbahn Nossen - Freiberg - Nossen mit Nikolausbesuch im Bahnhof Großvoigtsberg.

Wartburg-Express von Saalfeld (Saale) über Rudolstadt- Jena West- Erfurt Hbf - Gotha nach Eisenach und zurück mit Dampflok 41 1144-9 und Thüringer Traditionszug. Abfahrt Altenburg 8.24 Uhr. Ansprechpartner und Ticketreservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-5055505. E-Mail: sonderzug-thueringen@bahn.de. Internet: www.bahnnostalgie-thueringen.de.

IG Traditionslok 58 3047 - Nikolausfahrt durch das Erzgebirge mit Vt 650 Regio Shuttle Glauchau (ca. 12.50 Uhr) - Zwickau (Sachs) Schwarzenberg - Annaberg-Buchholz - Zschopau - Flöha.

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Nikolausfahrt

07. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Advertsfahrt

08. Dezember 2008

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul - Advertsfahrt für Kindergärten und Grundschulen

14. Dezember 2008

Mit der „Ferkeltaxe“ Baureihe 2273 von Jena Saalbahnhof über Göschwitz - Rudolstadt - Saalfeld (Saale) - Rottenbach durchs Schwarztal bis nach Katzhütte und zurück. Ansprechpartner und Ticketreservierung: DB Regio AG, Tel. 0180-5055505. E-Mail: sonderzug-thueringen@bahn.de. Internet: www.bahnnostalgie-thueringen.de.

Anfragen und Bestellungen:

IG Bw Dresden-Altstadt: Daniel Reitmann, Tel. 0351-40 43 824; BwDresden@aol.com.

IG Dampflokomotiven Nossen: Döbelner Str. 19; 01683 Nossen; Tel. 035242-439684; www.BwNossen.de.

IG Traditionslokomotiven 58 3047: Kohlenstrasse, 08371 Glauchau; Info-dampflokomotiven-glauchau@web.de.

IG Historische Lokomotiven Löbau: Maschinenhausstrasse 2; 02078 Löbau; Tel. 03585-219 378; eisenbahnfreunde.e.v.@web.de.

Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz: An der Dresdener Eisenbahnlinie 130 c; 09131 Chemnitz; Tel. 0371-49 32 765; Fax 0371-49 32 773; sem-chemnitz@arcor.de.

Freunde der Eisenbahn Langenau: Am Bahnhof 4; 09618 Brand-Erbisdorf OT Langenau; Tel. 037322-3706; eisenbahnverein-langenau@gmx.de.

Museumsbahnhof Großvoigtsberg: Zellwäldring 8; 09603 Großschirma ST Großvoigtsberg; www.zellwaldbahn.de.vu.

Traditionsbahn Radebeul Ost, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul Ost. Tel. 0351-2134461, Fax: 0351-2134464. E-mail: verein@trr.de.

Gotha

Dienstags und samstags 09.30 bis 11.30 Uhr
Öffnungszeiten des Archiv Eisenbahn-Heimat
Gotha, 99867 Gotha, Kunstmühlenweg 14.
Ansprechpartner: Erich Oberthür. Tel. 03621-855601.

Eisenach

Mittwochs Clubabend 18 bis 20 Uhr der BSW-Gruppe Modelleisenbahnfreunde Eisenach West im Hp Eisenach-West, Kasseler Straße 20, 99817 Eisenach. Ansprechpartner: Wolfgang Fischer. Am Gebräun 5. 99817 Eisenach, Tel. 03691-612121.

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

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

Aschersleben

BSW-Gruppe Eisenbahn Club Aschersleben - 1. Wochenende im September Schuppenfest Bw Aschersleben anläßl. Stadtfest in Aschersleben.

Gruppentreffen dienstags und samstags 15 Uhr.

Bernburg

Mittwochs Arbeitstage und Gruppentreffen der Modell- und Eisenbahnfreunde Bernburg von 15 bis 19 Uhr.

Brandenburg

Mittwochs von 13 bis 21 Uhr Treffen der BSW-Gruppe Modelleisenbahn im Clubheim, Zanderstraße 1, Brandenburg (Nähe Bahnhof Altstadt). Ansprechpartner: Herbert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770 Brandenburg.

Dresden

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

Halle (Saale)

BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P - Jeden 1. u. 3. Samstag im Monat Gruppentreffen im Bw Halle P.

Klingenthal

Jeden Sonntag von 10 bis 16 Uhr Besichtigung der Ausstellung der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Klingenthal im Bahnhof Schöneck/V. (an anderen Tagen nach Vereinbarung).

Leipzig

BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayrischer Bahnhof zu Leipzig - Jeden Mittwoch von 13 bis 21 Uhr Gruppentreffen zur Pflege von Eisenbahnfahrzeugen und Arbeiten an der Modellbahn im ehemaligen Bw Plagwitz, Schönaauer Straße 113, 04207 Leipzig.

Wernigerode

Jeden Freitag von 17 bis 21 Uhr Treffen der BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode im Bahnhof Wernigerode. In dieser Zeit kann auch das Modell der Harzquer- und Brockenbahn besichtigt werden.

Region SüdRegionalbüro Nürnberg**Lichtenfels**

BSW-Gruppe E 44119 - Treffen jeden Samstag ab 10.00 Uhr im Museumsstandort Lichtenfels, Wöhrdstr. 25, für Arbeitseinsätze und Gruppentreffen. Ansprechpartner: Horst Ambos, Tel. 09562-8622.

Bamberg

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte - Treffen nach Absprache in Bamberg oder Lichtenfels. Ansprechpartner: Norbert Heidrich, Tel. 09543-7562.

Nürnberg

BSW-Gruppe V 200 002 - Treffen in unregelmäßigen Abständen nach Absprache. Ansprechpartner: Frank Riegler, Tel. 0911-2194718.

Kronach

BSW-Gruppe Historisches Stellwerk - Treffen jeden letzten Mittwoch im Monat im ehemaligen Wärterstellwerk in Kronach. Ansprechpartner: Bernd Geiger, Sonnenstraße 2, 96332 Pressig-Rothenkirchen. Tel. 09265-5956.

Außenbüro Karlsruhe**Haltingen**

Jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff 10 Uhr im Clubraum. Ansprechpartner: BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen.

Jeden 1. Freitag im Monat Klubtreffen der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Info: 07628-2428.

Offenburg

Freitags Clubabend ab 20 Uhr im Clubhaus des Modell-Eisenbahn-Clubs Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 77, 77582 Offenburg. Bei Bedarf Arbeitstage im Museumsstellwerk 31 im Bahnhof Offenburg. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Modell-Eisenbahn-Club Offenburg.

Außenbüro München**Lindau**

Montags und donnerstags 19 Uhr Treffen der Mitglieder zum Clubabend in im Klubheim, den beiden ehemaligen Bahnpostwagen, abgestellt in Lindau Hbf am Bahnsteig 6, Gleis 8. Ansprechpartner: Reinhard Hummer, Tel. 08382-24681.

Kempten

Mittwochs 19 Uhr Treffen der Mitglieder zum Club-abend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge. Ansprechpartner: MEC Oberallgäu-Kempten.

München

Jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat Gruppentreff der BSW-Gruppe ET 491 Gläserner Zug im BSW-Außenbüro München. Arbeitseinsätze beim Bahnpark Augsburg. Info: Werner Meisl, StainingerstraÙe 11, 86157 Augsburg. Tel.: 0821-542236.

Bellenberg

Freitags Clubabend der BSW-Gruppe Modellbauclub Bellenberg 19 Uhr im ehemaligen Bahnhof Bellenberg, Bahnhofstraße 11. Ansprechpartner: Raimund Martin, Am Bahndamm 9, 89287 Bellenberg. Tel./Fax: 07306-5968; mobil 0171-3604746. www.bsw-modellbahnclub-bellenberg.de

Außenbüro Stuttgart**Kirchheim unter Teck**

BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club - Treffen freitags ab 20 Uhr im Bahnhof Kirchheim, Seitengebäude Güterabfertigung. Info: Lothar Wissler, Tel. 07021-49653.

Stuttgart

BSW-Gruppe Modellbahn '65 Stuttgart - Treffen dienstags und freitags ab 17 Uhr in den Clubräumen in der Unterführung Kronen-/Lautenschlagerstraße an der S-Bahn-Station Stuttgart Hbf (tief) hinter „Kaufhof“. Info: Hans-Peter Klein, Tel. 0711-20922742, Mobil: 0160-97467573. E-Mail: kleinlok@t-online.de.

Neu-Ulm

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm - Treffen freitags 19.30 Uhr im Clubraum, Hirthstraße 3, 89231 Neu-Ulm. Am letzten Mittwoch im Monat 20 Uhr offener Stammtisch im Landgasthof Engel, Offenhausen. Info: Gerhard Broschek, Tel./Fax: 0731-82236.

Region WestRegionalbüro Duisburg**Arnsberg**

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn Arnsberg. eMail: vorstand@ef-obere-

ruhrthalbahn.de). Klönabend jeden 1. Dienstag im Monat und Modellbahnarbeiten alle weiteren Diensttage im Monat jeweils ab 19:00 Uhr in den Vereinsräumen im Bürgerzentrum Bahnhof Arnberg. Info: H. Rüschenbaum, Tel. 02932-32975.

Duisburg

Gruppentreffen jeden 1. und 3. Donnerstag ab 14.30 Uhr im Archiv Duisburg. Ansprechpartner: BSW-Gruppe Bahnarchiv Duisburg. Info: E. Bruns. Tel. 021-724 47 431 (dstl.).

Hagen

Treffen jeden Montag ab 16.00 Uhr im Stellwerk Hagen-Vorhalle. Ansprechpartner: BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik. Info: H.-W. Fuest Tel. 0160-97441626.

Oberhausen

Freitags ab 14 Uhr Clubtreffen in den Vereinsräumen Keller DB-Gastronomie Oberhausen-Osterfeld, 46045 Oberhausen, Cheruskerstraße 25. Ansprechpartner: BSW-Gruppe MEC Oberhausen, Hans Weiß, 46117 Oberhausen, Märkische Straße 8, Tel.: 0208-893140. E-mail: MEC Oberhausen@aol.com.

Samstags Arbeitstreffen im Oberhausener LKschuppen. Interessierte kommen einfach vorbei und helfen mit, oder vorher anrufen unter 0208-8997372. Hausmeister ist meistens ab 9 Uhr vor Ort. Ansprechpartner: Thomas Noack, Tel. 0172-2833008, Fax 0208-8997377.

Münster

Jeden 1. Samstag im Monat von 14.30 bis 17.30 Uhr Treffen der Jugendgruppe in den Clubräumen der BSW-Gruppe MEC Münster. Jeden Mittwoch 19 Uhr Mitgliederabend zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Klönen. Besucher willkommen.

Witten

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Witten, Bergerstraße 35, 58452 Witten (Tel./Fax: 02302-1710399. e-mail: efwitten@t-online.de. Jeden 1. Mittwoch im Monat Dia- oder Filmvortrag ab 19 Uhr im Wittener Hbf, danach gemütliches Beisammensein. Jeden dritten Samstag im Monat Modellbahn- und Archivarbeit ab 10.30 Uhr in den Räumen im Wittener Hbf. Vierteljährlich am dritten Mittwoch im Monat Lokführer-Frühschoppen. Ansprechpartner: Willi Stratmann, 02330-4435.

Opladen

Jeden Dienstag ab 17 Uhr Clubabend der

Modellbahngruppe AW Opladen im Jugendhaus, Am St. Remigius 5, 51379 Leverkusen. Info: Thomas Pawletta Tel. 0173-2708205.

Krefeld

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

Außenbüro Frankfurt/Main

28./29. März 2009

BSW-Gruppe MEC Dill - Modellbahnausstellung im Stellwerksanbau Herborn (am 28. ab 13 Uhr, am 29. ab 10 Uhr) mit US-Anlage und Ruhr/Sieg-Anlage in Betrieb. Weitere Angaben: Bahn& Modell Ausgabe 19/2008.

Darmstadt

BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“. Treff jeden Donnerstag ab 17 Uhr in der Bismarckstraße 15, 64293 Darmstadt (im Hinterhof unter der Schule). Info: r.stork@signalmeistereide.de.

Gießen

„Stammtisch“ der BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde jeweils 18 Uhr. Arbeitseinsatz jeden Samstag ab 9 Uhr auf dem Gelände.

Herborn

BSW-Gruppe MEC Dill, Bastel- und Arbeitstage jeden Donnerstag und Freitag ab 18 Uhr in den Clubräumen im Anbau des Stellwerks Bf Herborn, In der Littau 5, 35745 Herborn. Monatsversammlung am 1. Freitag im Monat. Info: 02772-42494.

Koblenz

BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge - Treffen samstags von 10 bis 16 Uhr im DB Museum Koblenz, Schönbornslusterweg 3, 56070 Koblenz. Info: Wolfgang Ihrlich, Tel. 0261-3961339. E-Mail: wolfgang.ihrlich@bahn.de

Korbach

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen - jeden Sonntag 10 bis 12.30 Uhr Treffen im Clubraum Bf Korbach, Am Hauptbahnhof, 34497 Korbach. Info: Helmut Schmidt, Tel.: 05631-66295.

Mainz

BSW-Gruppe MCM 70 Mainz - Bastel- und Arbeitstage donnerstags 16 bis 18 Uhr im Clubwagen (Mainz Güterbahnhof, ehem. Gleis 198). Info: Tel. 06704-1001; E-Mail: MCL-HPR@t-online.de.

Offenbach am Main

BSW-Gruppe Miniaturbahnclub Stellwerk
- jeden Freitag ab 20 Uhr Bastelabend im
Keller der ehemaligen Güterabfertigung
Offenbach/M, Grenzstraße 12, 63075 Offen-
bach am Main (Nähe S-Bahn Offenbach-Ost).
Info: www.stellwerk-offenbach.de.

Außenbüro Saarbrücken**Saarbrücken**

Montags Gruppenabend der BSW-Modell-
bahngruppe Saarbrücken, 16 Uhr, im Emp-
fangsgebäude, 4. Etage, Zimmer 448, Am
Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken. Info:
Siggi Gottschall, Tel. 0681-41625328.

Trier

Dienstags Gruppenabend der BSW-Modell-
bahngruppe Trier (H0), 19.30 Uhr, Christo-
phstraße 1 (AZG-Gebäude im Keller). Info:
Martin Peters (1. Vorsitzender) Tel. 07247-
888322.

Region NordRegionalbüro Hannover**29./30. November 2008**

Modellbahnausstellung des MEC Bremerha-
ven von 11 bis 16 Uhr.

30. November 2008

Modellbahnausstellung der Modellbahngrup-
pe Oldenburg von 9 bis 13 Uhr.

06./07. Dezember 2008

Modellbahnausstellung des MEC Nordenham
von 10 bis 18 Uhr.

07. Dezember 2008

Modellbahnausstellung der Modellbahngrup-
pe Oldenburg von 9 bis 13 Uhr.

13./14. Dezember 2008

Modellbahnausstellung des MEC Bremerha-
ven von 11 bis 16 Uhr.

14. Dezember 2008

Modellbahnausstellung der Modellbahngrup-
pe Oldenburg von 9 bis 13 Uhr.

21. Dezember 2008

Modellbahnausstellung der Modellbahngrup-
pe Oldenburg von 9 bis 13 Uhr.

Braunschweig

BSW-Gruppe VT 08, Triebwagen z.Z. nicht
betriebsfähig, Treffen nach Absprache. An-
sprechpartner: Manfred Kühn, Tel. 0531-
82657.

Bremerhaven

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

Hannover

Dienstags und freitags Treffen der BSW-Grup-
pe Modelleisenbahnclub Hannover ab 19.30
Uhr Clubheim Fernroder Straße, unter Gleis
14 Ostseite Hannover Hbf.

Nordenham

Donnerstags Treffen der BSW-Gruppe Mo-
delleisenbahnclub Nordenham ab 19.30 Uhr
im Clubheim Bahnhof Nordenham.

Oldenburg

Donnerstags Treffen der BSW-Modelleisen-
bahngruppe Oldenburg ab 19.30 Uhr im Club-
heim Donnerschwerstraße 4.

Außenbüro Hamburg**Bad Schwartau**

03. - 05. Oktober 2008 Modellbahnfahrtage
der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad
Schwartau im Feuerwehrgerätehaus Bad
Schwartau, Rantzauallee/Fünfhausen.

05. November 2008 und 03. Dezember 008
jeweils um 19 Uhr Monatsversammlung im
Stellwerk „Sn“.

30. November 2008 - 3. Modellbahnbörse 10
bis 15 Uhr.

Mittwochs ab 18 Uhr Treffen der BSW-Gruppe
Eisenbahnfreunde Bad Schwartau im Club-
heim im Museumsstellwerk „Sn“, Geibelstra-
ße 13, 23611 Bad Schwartau. Zusätzlich 1x
im Monat samstags. Tel. 04502-302414.

Cuxhaven

BSW-Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven -
donnerstags ab 15 Uhr Treffen im Clubheim im
Stellwerk Süd, Auskunft: Tel. 04722-940003.

Glückstadt

BSW-Museumsgroupe Besichtigung des
Stellwerks; Anmeldung: Tel. 04124-3014 (Jür-
gen Friese).

Niebüll

BSW-Modellbahngruppe - Clubabende bitte
erfragen bei Rüdiger Sönnichsen, Tel. 04661-
3383.

Rendsburg

BSW-Museumsgruppe Rendsburg: Jeden 1. Sonntag im Monat Besichtigung des Museumsstellwerks "Rn" in Rendsburg von 14 bis 17 Uhr. Auskunft: Tel. 04331-89820.

Nach Redaktionsschluss:

UBB nunmehr bis Świnoujście Centrum

Grosser Bahnhof in Ahlbeck Grenze am 21. September 2008. Der erste grenzüberschreitende 1,4 Kilometer lange Neubauabschnitt einer Eisenbahnstrecke nach Polen wurde in Anwesenheit von Dr. Otto Ebnet, Minister für Bau und Verkehr des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, Janusz Żmurkiewicz, Stadtpräsident von Świnoujście, Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor Gemeinschaft Europäischer Bahnen, Jörgen Boße, Geschäftsführer der UBB, und weit über tausend Bürgern Polens und Deutschlands, feierlich eröffnet.

Jörgen Boße im Gespräch mit „Bahn & Modell“: „Künftig werden täglich 30 Züge der UBB zwischen unseren Ländern verkehren und so das Miteinander in der Region weiter verbessern.“

Diese Bahnverbindung stellt eine in Europa bisher einzigartige Maßnahme im Rahmen der EU-Osterweiterung dar. Bauherr war die Usedomer Bäderbahn, ein Tochterunternehmen der DB Regio AG. Sie wird gemeinsam mit der UBB POLSKA den Betrieb der Strecke übernehmen.

Über die Usedomer Bäderbahn informierte „Bahn & Modell“ in der Ausgabe Nummer 18/07 (Seiten 15 - 18) ausführlich. Die UBB ist mit den BSW-Objekten auf der Insel verbunden - für Exkursionsbesuche und Fachvorträge steht das Unternehmen gern zur Verfügung.

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter, Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Bahn & Modell

Nr. 20/Oktober 2008

Herausgeber

Stiftung Bahn-Sozialwerk

Redaktion

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

Immo Hoppe Tel. 030-534 04 08

Arbeitsausschuss

Dieter Koschmann, Wolfgang Bahnert, Dieter Fischer, Immo Hoppe, Helga Kuhne, Helfried Richter, Helmut Schmidt, Bernhard Waterholter, Gert-E. Thalau, Ronald Xanke

Anschrift der

Redaktion

Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin

E-Mail: hans.kirsche@arcor.de

Erscheinungsweise

2 x jährlich

Redaktionsschluss

31. August 2008

Satz

BSW-Gruppe Redaktion Bahn & Modell, Berlin

Layout

Günter Jazbec, Wandlitz

Druck

Meiling Druck GmbH, Haldensleben

Eine Mitarbeit (Meldungen, Fotos, Anregungen) ist stets willkommen. Alle Beiträge werden ehrenamtlich erstellt. Beiträge werden als Word-Datei auf Diskette oder CD-ROM (mit einem Ausdruck) erbeten. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen wird keine Haftung übernommen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder auszugsweise und ungekürzt veröffentlicht werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Verfasseramen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (Stiftung BSW) oder der Schriftleitung übereinstimmen.

Fachblatt des BSW-Bereichs

Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Redaktionsschluss für das Heft 21: 15. Februar 2009



Foto: Emersleben

Allen Spendern
unseres BSW-Bereiches
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn
ein frohes Weihnachtsfest und ein
gesundes neues Jahr!

