



Dampf Grand Prix

Bericht Seite 13



Wolfgang Bahnert baute diverse Hartmann-Lokomotiven



▲ C n2 Tenderlokom 89 285 /sä. V T

Von 1872 bis 1920 beschafften die Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen 154 Maschinen dieser Gattung, die im örtlichen Rangierdienst wie auch im Streckendienst auf Nebenbahnen zum Einsatz kamen. Die Lok hatte innenliegende Steuerung.

Das Modell im Maßstab 1 : 45 entspricht der Lieferung von 1919 und erinnert schon an die Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das Vorbild für dieses Modell wurde 1965 ausgemustert. Das Modell besteht aus Messingblech verschiedener Dicken und wird von einem Mabuchi-Motor (12 Volt =) auf die Treibachse über Schneckengetriebe angetrieben. Die Radsätze stammen von einer T 3 aus dem Programm der ehemaligen „Biller Bahn“.



▲ 2'C h2 Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn

1909 wurden sieben Lokomotiven der Gattung XII H1 von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz (vorm. Richard Hartmann) gebaut und mit den Bahnnummern 15 bis 21 an die Sächsische Staatsbahn geliefert. Von der Deutschen Reichsbahn wurden die Bahnnummern 17 bis 20 als 17 801 bis 17 804 im Nummernschema aufgenommen. Drei Maschinen mussten nach dem Ersten Weltkrieg als Reparation an Frankreich abgegeben werden. Das Vorbild für das Modell wurde als letzte Lok ihrer Gattung im November 1929 ausgemustert. Die letzte SNCF-Maschine stand bis 1939 im Dienst.

Das Modell in der Nenngröße 0 (M 1 : 45) ist ein Handarbeitsmodell aus Messingblech verschiedener Dicken (0,3 bis 1,5 mm). Alle Teile wurden mit der Laubsäge ausgesägt und weich gelötet. Auf die Aluminiumräder sind eiserne Radreifen mittels Zweikomponentenkleber ringisoliert aufgeklebt. Vom 12-V-Mabuchi-Motor kommt die Antriebskraft über Schneckengetriebe auf die Treibachse. Puffer und Luftpumpe sind handelsüblich. Die Beleuchtung wird durch Petroleumlaternen dargestellt. Das Modell ist in den Farben der Sächsischen Staatsbahn gespritzt.

Leitartikel

Neue Männer braucht das Land!	2
-------------------------------	---

Berichte/Meldungen

Ein Fahrsimulator der Eisenbahn ist 40 Jahre in Betrieb	4
Projektarbeit im Kulturbereich	5
Modellbauseminar in Baiersbronn	6
Nachbetrachtung in Dankbarkeit	8
Gründung einer Jugendgruppe	9
FISAIC aktuell – Neuer Präsident der Technischen Kommission	10
Modellbahnanlage für die Kinder im „Haus Möwennest“	11
03 1010 zu Gast in Budapest	13

Vorgestellt

50 Jahre Modellbahnclub Bw Brandenburg	15
15 Jahre BSW-Gruppe „Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen“	19
30 Jahre Eisenbahn-ModellbauFreunde in Paderborn	20
EHRENAMT „... der Bahnert, Wolfgang“	22
Gert-E. Thalau – im Banne der kleinen und großen Eisenbahn	23
20 Jahre Oderland-Draisine	25
Max „Lok“ – Eisenbahner mit Leib und Seele und Hobbyfreund – geht in den Ruhestand	27

Porträt

Meine Lieblingslok – Baureihe 146	31
50 Jahre Baureihe 23 der DR	32
89 6009 – eine Dampflokrarität	34
V 100 003 – eine Legende der Deutschen Reichsbahn	36

Erfahrungsaustausch

Die Modelleisenbahn-Schauanlage des MEC Hannover	41
Kleine Details	44
Lagerung von Modellfahrzeugen	45

Bahnhistorie – aus Akten und Archiven

Winton-Zug fährt erneut von Praha nach London	47
Wustemark Rangierbahnhof wird 100	48
1. April 1949 — 1. April 2009	51
13. Dezember 2008 – 100-Jahr-Feier Hauptbahnhof Lübeck	57
Ein Unternehmer aus dem sächsischen Chemnitz, der in die heutige Zeit passen würde	62
Die Zugüberwachung auf der Werrabahn	66
Wendezugbetrieb auf der S-Bahn Rostock	73
Der Bildfahrplan – historisch betrachtet	74
Eduard Tretrop – Namenspate des MEC Zeitz – Konstrukteur der ersten deutschen Standseilbahn	81

Rezensionen

Renate Fölsch	84
Fahrkarten der Welt	85
Das Bw Leipzig Hbf West	87
Die Modernisierungswagen der Deutschen Reichsbahn	88

Veranstaltungen

Entschuldigung – Notwendige Sätze zu einer Rezension	96
Impressum	96

Neue Männer braucht das Land!

Ronald Xanke, Schwerin, Hauptbeauftragter

Ein lustiger Spruch, möchte man meinen. Doch es gibt einen ernsten Hintergrund. Der Hauptbeauftragte und einige Bezirksbeauftragte unseres Kulturbereiches in der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) sind zum Jahresende „von Bord gegangen“. Zu aller erst sei ihnen an dieser Stelle für ihre ehrenamtliche Tätigkeit, die über viele Jahre hinweg währte, teils auch als die Männer der ersten Stunde, gedankt. Die nun entstandenen Lücken sind so schnell wie möglich mit neuen engagierten Mitstreitern zu füllen. Also doch, neue Männer, aber auch Frauen, braucht das Land!

Das Unvollendete, oder die unendliche Geschichte...

Reizthema „Ringordner“. Vor zwei Jahren endlich erschienen, ist dieses kompakte Nachschlagewerk noch nicht vollendet, weil nicht komplett. Viel Lob haben wir zwischenzeitlich für den „Ringordner“ erhalten. Aber auch Fragen wurden gestellt, wie: Gibt es da und dort keine BSW-Gruppen? Natürlich gibt es diese, aber eben nicht alle BB sind ihren ehrenamtlichen Verpflichtungen nachgekommen und haben ihre dafür erforderliche Zuarbeit geleistet. Und auch Gruppen stehen noch in der Pflicht, oder sollte man Bringschuld sagen, endlich auch etwas für ihre überregionale Popularität zu tun. Es muss doch zu schaffen sein, das Projekt „Ringordner“ endlich vollständig – mit allen Gruppen unseres Kulturbereichs – zu gestalten.

...und weitere Projektarbeit

Zur Projektarbeit gehört noch mehr als der „Ringordner“. Stichwort: die Buch-



▲ Ende 2008 erschien der Band „Grundlagen I“; der Band „Grundlagen II“ folgt Ende 2009

reihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“. Hier sollen im Jahr 2009 erstmals mehrere Ausgaben dieses geschichtsträchtigen Gesamtwerkes erscheinen. Es seien genannt: Altona/Hamburg, Cottbus, Dresden, Grundlagen II. Ein ehrgeiziges Ziel. Aber nur wer sich ehrgeizige Ziele stellt, kann auch etwas erreichen. Die Bereitschaft aller daran Beteiligten liegt vor. Dafür sei ihnen an dieser Stelle gedankt. Wie aber soll es weitergehen, kann es weitergehen? Unterstützer, Förderer, Vermittler werden gesucht. Und Autoren. Hier ergeht der Aufruf an alle, die uns unterstützen können und wollen: Wie gesagt, Autoren werden gebraucht, vor allem für den süd- und westdeutschen Raum.

Ein weiteres Projekt ist die „Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums“. Darüber berichtet in unserem Fachblatt an anderer Stelle der dafür zuständige Projektverantwortliche.

Das vierte Projekt mit dem schönen Namen „Flügelrad“ steckt im Anfangsstadium. Hier befinden wir uns noch in der „Findungsphase“. Was heißt das? Nun, Material wird gesucht und gesammelt zum Thema „Flügelrad“: Schematische Darstellungen, Bilder, Berichte, geschichtliche Entwicklungen und und und... Wer mithelfen will, Quellen zu erschließen, informiert bitte die Redaktion von „Bahn & Modell“.

Zu guter Letzt (den Begriff „Last but not least“ wollte ich nicht gebrauchen) verfolgt unser Kulturbereich auch immer das Ziel, die Ergebnisse unserer Arbeit möglichst vielen Spenderinnen und Spendern zu vermitteln bzw. näher zu bringen. Daher auch der Titel „Bildungsveranstaltungen/Informationsveranstaltungen seitens des Kulturbereiches“. Zunächst sind für das Jahr 2009 Vorträge zum Thema „Friedrich List – Eisenbahn pionier, Visionär des Verkehrswesens, deutscher Nationalökonom. Entwicklung bis zur ersten deutschen Ferneisenbahn“ geplant. Weitere werden sicher folgen. Und unsere Buchlesungen zum Projekt „Deutsche Eisenbahndirektionen“ gehören ohnehin jetzt schon zu vielbesuchten und geachteten Veranstaltungen. Wissensvermittlung ist immer eine gute Sache, und Lesen schadet nicht.

Internationale Arbeit in der FISAIC

Der Landesverband Deutschland in der FISAIC nimmt an der 11. Landesausstellung der UAICF in Crail (Frankreich) am 30. und 31. Mai 2009 mit zwei Modulen

teil. Die Erbauer dieser Module kommen von der Kulturgruppe „Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde“. Wir wünschen den Teilnehmern viel Erfolg und gutes Gelingen!

Außerdem tagt am 1. Juni 2009 die Technische Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn. Der neue Hauptbeauftragte wird diese Gelegenheit nutzen, sich in diesem Kreis vorzustellen.

Festenburg Modellbautage

Auch in diesem Jahr finden die „Festenburg Modellbautage“ statt, diesmal in der Zeit vom 24. bis zum 28. Juni 2009. Unser ehemaliger Bezirksbeauftragter für Modelleisenbahn im Außenbüro Leipzig der Region Ost, Wolfgang Bahnert, wird wieder mit bewährtem Anleitungsmaterial zur Verfügung stehen. Verantwortlich für die Organisation zeichnet der Bezirksbeauftragte für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Region Nord, Bernhard Waterholter.

Was gibt es sonst Neues?

Wie aus diesen Zeilen ersichtlich ist, zeichnet ein neuer Verfasser verantwortlich. Als ehemaliger Bezirksbeauftragter, immerhin 15 Jahre, ist diese Aufgabe eine neue Herausforderung für mich. Das ganze kann aber nur gelingen, wenn die Bezirksbeauftragten, sowohl die „alten“ als auch die „neuen“, tatkräftig zur Seite stehen. Deshalb mein Aufruf an alle, Unterstützung und Anregung für meine neue Tätigkeit zu geben.



Ein Fahrsimulator der Eisenbahn ist 40 Jahre in Betrieb

Manfred Lauchardt, Berlin

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde von der damaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft in Halle/Saale im Jahr 1969 ein Fahrsimulator für die Ausbildung der Diesellokführer gebaut. Er wurde bis Ende der siebziger Jahre genutzt. Dann wurde der Fahrsimulator zeitweilig stillgelegt, da die Ausbildung von Lokführern für Diesellokomotiven wegen des zunehmenden Einsatzes von Elloks eingestellt wurde.

Mitte der achtziger Jahre entstand der Plan, den Fahrsimulator für die Ausbildung der Triebfahrzeugführer der Berliner S-Bahn komplett umzubauen und nach Berlin umzusetzen. So kam der Fahrsimulator im Jahr 1988 nach Berlin und wurde in der zentralen Ausbil-

dungsstätte der Deutschen Reichsbahn in Berlin-Marzahn (heute am S-Bahnhof Raoul-Wallenberg-Straße) beheimatet.

Hier konnten dann die Triebfahrzeugführer S-Bahn bis 1996 Fahrten simulieren und die technischen Einrichtungen eines Führerstandes real kennen lernen und bedienen. Dazu ist ein Bremssystem mit Originalaggregaten vorhanden, das ein Simulieren der Bremsvorgänge gestattet. Ein Bildsystem für die Streckenwiedergabe steht für verschiedene Strecken zur Verfügung.

Eine bewegliche Führerstandskabine, in der bis zu fünf Personen Platz finden, um die Fahrt live miterleben zu können, sowie ein während der Fahrt frei programmierbares Lichtsignalsystem und

▼ Wie im „echten Triebwagen-Führerstand“ – die Kabine des S-Bahn-Fahrsimulators



eine entsprechende Geräuschkulisse realisieren die wirklichkeitsnahe Fahrsimulation.

Nach 1996 stand der Fahrsimulator verwaist in der Ausbildungsstätte. Durch Initiative von Lutz Tannigel wurde der Fahrsimulator nach Schließung der Ausbildungsstätte 1999 erhalten und kann seit dieser Zeit von interessierten

Besuchern genutzt werden. Innerhalb der BSW-Gruppe „Bahnstromanlagen S-Bahn“ wird der historische Fahrsimulator, der als „Einziger“ von der DR geschaffen wurde, liebevoll gepflegt und erhalten.

Für Interessenten: Rufen Sie 030-297 36666 an und hinterlassen Ihre Wünsche – wir melden uns kurzfristig!

Projektarbeit im Kulturbereich

Dieter Koschmann, Projektverantwortlicher

Zum Stand der Projektarbeit im Kulturbereich hat der Verfasser des Leitartikels in „Bahn & Modell“, Nummer 20/Okttober 2008, bereits ausführlich Stellung genommen.

An den Grundaussagen, den Zielstellungen und weiteren Verfahrensweisen hat sich bis Redaktionsschluss nichts Wesentliches geändert.

Neu und sehr erfreulich ist die Tatsache, dass mit Hilfe der BSW-Zentrale das Projekt 1 „Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums“ einen schönen Raum bekommen hat, der keine Wünsche offen lässt. Die Adresse ist identisch mit der Anschrift der Leitung der BSW-Region Ost.

Die kommenden Wochen und Monate sind ausgefüllt mit der Sichtung und Bewertung der vorliegenden wertvollen Exponate, dem Ordnen und Registrieren.

Wie ordnet man am besten? – Die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland vollzog sich in Etappen (Perioden) = eine Möglichkeit des Ordners; auch nach Fahrzeugen, unterteilt nach Trieb-

fahrzeugen, Wagen, usw. wäre eine denkbare Variante. Bestimmte Schriften (nach 1945) zu besonderen Ereignissen, Jubiläen etwa, könnten der jeweiligen Direktion zugeordnet werden. Vorschriften, Lehrbücher und Abhandlungen in den verschiedensten Fachrichtungen sind quasi eine Säule für sich. Diskussionsbedarf, mehr als genug – das ideale Rezept wird es kaum geben. Das Projekt ist keine klassische Bibliothek, sondern eine eisenbahnspezifische Sammlung. Der Verlauf der Arbeiten hängt auch davon ab, wie viele ehrenamtliche Helferinnen und Helfer es gibt, die sich in das Projekt einbringen möchten.

Noch einmal: Dank an alle bisherigen Spender, die wertvolles Material, teils auch aus Hinterlassenschaften, zur Verfügung stellten. Besonderer Dank gilt der Historischen Sammlung der DB AG in Berlin, die gleichfalls dem BSW interessantes Material überlassen hat.

Im Fachblatt „Bahn & Modell“ werden aktuelle Informationen zum Projekt veröffentlicht.

Modellbauseminar in Baiersbronn

Lothar Wissler, Hans-Peter Klein, BSW-Gruppe

Vom 9. bis 16. November 2008 fand im BSW-Ferienhotel „Haus am Kurgarten“ das 1. Modellbauseminar, veranstaltet in der Region Süd des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Baden-Württemberg, statt. Dieses Seminar wurde in Abstimmung zwischen dem BSW Süd Aussenbüro Stuttgart Herrn Otto Schaier, Frau Gabriele Kretzer, dem Bezirksbeauftragten Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Herrn Lothar Wissler, dem Leiter der BSW-Gruppe Modellbahn 65 Stuttgart Herrn Klein und dem Leiter der BSW-Gruppe Modellbahn Haltingen Herrn Lang ins Leben gerufen. Informationen über dieses Seminar gab es vorher über das BSW-Magazin, über die Website der Stiftung BSW www.bsw24.de und über ein Rundschreiben.

Baiersbronn - dort steht das BSW-Ferienhotel „Haus am Kurgarten“ - ist eine Gemeinde im Landkreis Freudenstadt im Bundesland Baden-Württemberg und nach der Landeshauptstadt Stuttgart die flächenmäßig zweitgrößte Kommune des Landes, ein beliebter Fremdenverkehrsort und bekannt für seine Spitzengastronomie (einziger Ort in Deutschland mit sieben Kochsternen; außerdem höchstgelegene - 777 m. ü. NN - Privatbrauerei Deutschlands).

Zur „Begrüßung“ hatte Lothar Wissler seine Ellok Baureihe 94 im Foyer des Hotels aufgestellt.

Die Seminarzeiten waren vormittags von 10 bis 12 Uhr und nachmittags von 14 bis 16 Uhr.

Kurz eine Übersicht aus dem Programmablauf:

Montag – nach der Begrüßung Referat von Hans-Peter Klein zum Thema „Einführung in den Modelleisenbahnbau und seine Grundlagen“; nachmittags: „Baum-



▲ Eingeleitete Teilnehmer vor E 94

v. l. n. r.: Hans-Peter, Hans-Jürgen, Heinz-Dieter, Hans-Jürgen, Holger, Helmut, Alois, Luitpold, Herbert, Klaus, Lothar

schule“ (Wie gestalte ich mit preiswerten Lösungen vorbildgerechte Nadel- und Laubbäume?).

Dienstag – vormittags „Baumschule“ (Lernen durch Selbstermachen – die Praxis); nachmittags: Ausflug zur Privatbrauerei Glasmännlehuette auf Baiersbronns Hausberg Stöckerkopf .

Mittwoch – vormittags: unter Anleitung des Seminarteilnehmers Holger werden Gebäudebausätze einer Alterung unter-

zogen; nachmittags: Ausflug nach Hausach im Schwarzwald zur Modellbahnanlage „Die Schwarzwaldbahn“.

Donnerstag – vormittags: Herr Stühler von der Firma „Kibri“ stellt das Fertigungsprogramm vor, danach werden Modellhäuser zusammengebaut; nachmittags: Otto Schaier vom BSW Süd Außenbüro Stuttgart stellt das BSW vor; zur Abendveranstaltung spricht Herr Ludwig (ehemaliger Leiter der Albtal-Verkehrsgesellschaft - AVG - Karlsruhe) über die Murgtalbahn und das Konzept der AVG.



Freitag – vormittags: Zusammenbau der gealterten Gebäude; nachmittags: Eisenbahnvideo: Die Deutsche Bundesbahn – damals in den Siebzigern – in Nord und Süd.

Samstag – Neunstündige Rundfahrt mit dem Kurtaxenticket (KONUS-Karte) durch den Nord-Süd-Schwarzwald bei strahlendem Sonnenschein auf der Route: Baiersbronn—Raumünzsch—(mit Bus über Schwarzenbachtalsperre und Bühlerhöhe nach Bühl)—Offenburg—Freiburg—Höllental—Titisee—Neustadt/Schw.—Donaueschingen—Hausach—Freudenstadt—Baiersbronn. Nach neun

Stunden war eine wunderschöne Rundfahrt, bei strahlendem Sonnenschein, zu Ende.

Schwerpunkte unseres Modellbahnbauseminars waren die Geschichte, die Normen, die Nenngrößen, die Epochen, Info-Quellen, Kenntnisstände, Altersstruktur, Anlagenpläne, Literatur, Marktkenntnis, Elektrik, Herstellerwünsche usw.

Die Lehren aus dem Seminar: Am Anfang ist eine Idee! Wie bringe ich die zu Papier? Welche Bauweise wird bevorzugt? Themenauswahl (Motto)!

Wichtig ist immer die Umsetzung, damit man nicht gleich wieder an Umbau denken muss. Weniger ist mehr. Gut Ding braucht Weile!

Prämisse ist immer: Vorbildgerechte Modellbahn durch preiswerte Lösungen!

Der Modellbau hat sich in den letzten 30 Jahren, unter Nutzung aller Möglichkeiten aus der direkten/indirekten Umgebung/dem Umfeld jedes einzelnen, sehr rasch entwickelt und verändert!

Unser Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

trägt zur Stärkung der Solidargemeinschaft BSW bei.

Solidargemeinschaft bedeutet, sich gegenseitig und solidarisch um die Sache zu kümmern ohne Ansehen der Person oder der Vorurteile.

Die Altersstruktur in unserer Gruppe war so toll, so dass jeder bereit war, vom Anderen zu lernen; dadurch wurde es für jeden Teilnehmer ein Erlebnis.

Bei unserem Naturgang haben alle Teilnehmer die Anregungen aufgenommen, um vorbildgerechte Modellbahnen zu gestalten.

Das nächste Seminar findet Ende November wieder in Baiersbronn statt.

Nachbetrachtung in Dankbarkeit

Mit dem Ausklang des Jahres 2008 beendete Dieter Koschmann seine ehrenamtlichen Tätigkeiten von zwei bedeutenden Funktionen. Aus nationaler Sicht wurde er am 27. November 2008 nach 14-jähriger Tätigkeit als Hauptbeauftragter für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Stiftung BSW verabschiedet, und international übertrug er am 13. Dezember 2008 die Kompetenzen als Präsident der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der FISAIC seinem Nachfolger aus Tschechien.

Beiden vormaligen Zuständigkeiten widmete Dieter Koschmann ein Höchstmaß an Verantwortung und persönlichem Einsatz, zumal er auch als erster diese Funktionen ausübte. Mit Unterstützung seines Arbeitsausschusses und weiterer Bezirksbeauftragter sowie Fachwissen und Organisationssinn entwickelte er die notwendigen Wechselwirkungen zwischen beiden Ebenen, der nationalen und internationalen Zielstellung folgend.

Die bereits anlässlich seines 70. Geburtstages veröffentlichten Wertschätzungen als Hauptbeauftragter verdeutlichten die vielseitigen Initiativen von Dieter Koschmann. Diese Worte sollen einen ergänzenden Charakter haben.

Ein Rückblick weist darauf hin, dass im Jahre 1998 die intensiven Bemühungen des deutschen Landesverbandes der FISAIC begannen, den Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn endlich gleichberechtigt in die internationale Organisation zu integrieren, nachdem beim BSW eine stabile Erfassung und Organisation aller derartigen Aktivitäten geschaffen wurde sowie eine flächendeckende Basis entstanden war.

Obwohl sich in den meisten Landesverbänden nur eine geringe Resonanz abzeichnete, konnte dann doch der Durchbruch erzielt und im Jahre 2003 eine Technische Kommission gebildet werden, deren erster Präsident Dieter Koschmann wurde.

Hierbei spielten besonders anfänglich Sympathien und Bereitschaft Frankreichs, Österreichs, Ungarns, Luxemburgs, Tschechiens, Polens und der Slowakei eine Rolle.

Im Rahmen der FISAIC bildete sich somit eine 11. organisatorisch vergleichbare Struktur, aber mit dem Charakter <eisenbahntypisch>. Damit wurde in der FISAIC eine auffällige Lücke geschlossen. Inzwischen hat sich aber der Bekanntheitsgrad dieses jüngsten der Bereiche weiter durchgesetzt, wenngleich Initiativen in einzelnen Ländern noch zielstrebig betrieben werden könnten. Begrüßenswert sind gemeinsame Veranstaltungen, besonders vom Gastgeber Frankreich ausgehend, regelmäßige Sitzungen der Technischen Kommission oder das vor seiner Premiere stehende <Modul international>.

„Nachbetrachtung in Dankbarkeit“ habe ich als Überschrift dieser Zeilen gewählt und das deswegen, weil unser langjähriger Mitstreiter Dieter Koschmann mit allen hier aufgeführten Schilderungen, ob geschichtlich oder aktuell, in engster Verbindung stand; Positives erfreute ihn und Negatives verkräftete er. Aber ehrliche Bemühungen gehören immer zum Guten. Daher ist es erfreulich und der Sache sehr dienlich, wenn er in beiden Nachfolgern sehr bewährte und wissende Persönlichkeiten hat, nämlich Ronald Xanke aus Schwerin als Hauptbeauftragten und Dr. Roman Sterba aus Prag als Präsidenten der Technischen Kommission. Bernhard Waterholter wird künftig der deutsche Vertreter in der Technischen Kommission sein.

Damit sind alle Bedenken ausgeräumt, und Dieter Koschmann kann sich mit Elan und Sorgfalt, nicht fern von uns, seiner neuen ehrenamtlichen Aufgabe zuwenden, wozu auch ich ihm alles Gute wünsche.

Dietmar Petzold, Beauftragter für Internationale Angelegenheiten und Begegnungen in der Stiftung Bahn-Sozialwerk und Koordinator der Technischen Kommissionen der FISAIC

Gründung einer Jugendgruppe

Gert-E. Thalau, BSW-Kulturgruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau

Ist so etwas heute noch möglich? Da werden Sie keinen Erfolg haben!

So lauteten einige der Bemerkungen auf unsere Absicht, eine Jugendgruppe ins Leben zu rufen. Doch es kam anders!

Nach über dreijähriger Sanierungs- und Renovierungsarbeit und über 5500 Arbeitsstunden der Mitglieder haben wir unser Domizil, das Stellwerk „Sn“, so weit fertig gestellt, dass wir ein weiteres Ziel unserer Satzung – nämlich die Jugendarbeit – mit Leben erfüllen wollen.

Nach Ende der Sommerferien 2008 haben wir mit Unterstützung einer Schule und der Presse einen Aufruf zur Einrichtung einer Jugendgruppe gestartet. Allen Unkenrufen zum Trotz kamen acht Jungen im Alter von neun bis 14 Jahren zu den angebotenen „Schnupperkursen“.

Angefangen haben wir mit dem Bau von Papplokomotiven, um die Fingerfertigkeiten der kleinen Bastler zu testen. Als kleine Abwechslung haben wir die jun-

gen wissbegierigen Modellbahner zu einem Besuch bei unseren Nachbarn, den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden in Schwerin, mitgenommen. Interessiert haben sie die ausgestellten Exponate – und hier natürlich die Dampflokomotiven, aber auch die Stellwerkseinrichtungen und Modellanlagen – begutachtet und Anregungen für ihre eigene Anlagengestaltung gesammelt. Handanlegen war selbstverständlich angesagt, wie auf dem Foto zu sehen ist.

Zur Zeit planen wir mit den Jungen den Bau von Modulen, die in unser Arrangement später eingefügt werden können. Sicher ist es etwas schwierig, auch Theorie zu vermitteln.

Zur Auflockerung schauen wir uns dann gemeinsam Bilder und Filme an, die teilweise von einem jungen angehenden Lokführer erstellt worden sind.

Abwechslung ist angebracht, so wird über die mitgebrachten Lok- und Wagen-

modelle mit den erwachsenen Modellbahn-Kollegen heftig diskutiert und beraten. Fragen werden gestellt und beantwortet – eine gute Wechselbeziehung.

Inzwischen sind sechs Jungen eingeschriebene Mitglieder unserer Gemeinschaft; zwei weitere werden folgen.

Die zum Bau der Modellanlagen erforderlichen Fähigkeiten, wie Umgang mit Holz, Leim usw., Gleisverlegung, Landschaftsgestaltung, Fertigung von



kleinen Gebäuden, Lötarbeiten, Elektrik und Elektronik usw., sollen unter unserer Anleitung erlernt werden. Die Arbeiten der Mitglieder aus der Jugendgruppe werden wir bei unseren Modellbahnaus-

stellungen den Eltern und dem interessierten Publikum vorstellen.

Ganz uneigennützig betrachten wir unsere Jugendarbeit natürlich nicht, wir bilden Nachwuchs für unser Hobby aus.

FISAIC aktuell – Neuer Präsident der Technischen Kommission

Dieter Koschmann, Bernau

Am 1. Januar 2009 übernahm Dr. Roman Sterba, FISAIC-Landesverband der Tschechischen Republik, die Präsidentschaft der Technischen Kommission/Commission Technique „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“.

Dr.-Ing. Roman Sterba arbeitet in der Generaldirektion der CD (Ceske drahy a.s.), Kanzlei des Vorstandsmitgliedes Ökonomik. Der bisherige Präsident Dieter Koschmann, Landesverband Deutschland (BSW, hier Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn) übergab das Ehrenamt im Dezember 2008 in Decin an seinen Nachfolger.

Der Landesverband Deutschland wird künftig in der Technischen Kommission von Bernhard Waterholter, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, Bezirk Hannover (BSW-Region Nord) und Mitglied im Arbeitsausschuss des Kulturbereichs, vertreten.

Am 30. und 31. Mai 2009 findet im französischen Crail die 11. Landesausstellung Modelleisenbahn/Modellbau der UAICF (Landesverband Frankreich) statt. Die Landesverbände Tschechische Republik/CD, Ungarn/MAV, Deutschland/BSW und Frankreich/UAICF, werden dort jeweils zwei bis drei selbstgestaltete Module, Spurweite H0, zeigen, die dann als eine internationale Gesamtanlage montiert werden. Das gemeinsame Projekt

„Modul international“ soll in Zukunft weiter entwickelt werden. Die Module des Landesverbandes Deutschland werden von der BSW-Gruppe „Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde“ (Leiter Mirko Casper) gebaut.

Die Landschaftsgestaltung ist den einzelnen Landesverbänden überlassen. In Crail findet gleichzeitig die 7. Sitzung der Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn der FISAIC“ statt. Um den Gedanken „Modul international“ weiter zu vervollkommen, wird der Landesverband Deutschland prüfen, ob 2010 in Dresden die Möglichkeit besteht, diese Module öffentlich zu zeigen (im Rahmen einer lokalen Ausstellung). Gleichzeitig wird in „Elbflorenz“ dann die 8. Sitzung der Technischen Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn der FISAIC“ stattfinden. 2011 ist für die 9. Sitzung der Landesverband Tschechische Republik/CD der Gastgeber.

Der Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat des Kulturbereichs wird im April zum Thema entsprechende Festlegungen treffen. Der Bezirksbeauftragte Hellfried Richter (Dresden) wird seitens des Kulturbereichs für das geplante Vorhaben die Organisation übernehmen. Die notwendige Unterstützung wird der Arbeitsausschuss gewähren.

Modellbahnanlage für die Kinder im „Haus Möwennest“

Lothar Wissler, Bezirksbeauftragter Region Süd Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Im Frühjahr trafen sich in Stuttgart die Gruppenleiter der BSW-Kulturgruppen „Modellbahn-Südwest“ und deren Vertreter zu der alljährlich stattfindenden Besprechung mit den Mitarbeitern des Außenbüros Stuttgart. Dort wurde die Bitte geäußert, für die Dauerwohngruppe im „Haus Möwennest“ (Milde Stiftung Eisenbahn-Waisenhort) in Zinnowitz auf der Insel Usedom eine Modellbahnanlage zu bauen. Der Vorschlag wurde von den Anwesenden begrüßt; Lothar Wissler (Bezirksbeauftragter Modelleisenbahn) sollte sich um die Angelegenheit kümmern.

Die Planung der Anlage übernahm Rainer Lang von der BSW-Modellbahngruppe Weil/Haltingen. Heraus kam eine Anlage mit zwei getrennten Kreisen. Die Kreise sind in zwei weitere Abschnitte unterteilt, so dass vier Kinder gleichzeitig an der Anlage spielen können.

Nach Ermittlung der benötigten Gleise, Weichen und Signale startete Lothar Wissler einen Rundruf an die einzelnen Modellbahngruppen mit der Bitte um Unterstützung. Die einzelnen Gruppen spendeten eine stattliche Anzahl von Gleisen, Weichen, Signalen, Lokomotiven, Wagen, Hausbausätzen und weiteres Ausstattungsmaterial. Im Frühsommer 2008 wurde mit der Feinplanung begonnen. Im Juli 2008 wurde

ein konkreter Termin mit Frau Steller vom „Haus Möwennest“ wegen des Baues der Modellbahnanlage vereinbart. Als Termin wurde die Zeit vom 17. bis 21. September 2008 festgelegt. Zum Aufbau der Anlage hatten sich Lothar Wissler, Günter Ackermann von der Modellbahngruppe Kirchheim/Teck sowie Rainer Lang und Alois Schmidtnr von der Modellbahngruppe Weil/Haltingen bereit erklärt.

Nachdem alle Materialien versendet waren, machten sich die vier Handwerker am 16. September 2008 von Basel und Kirchheim/Teck auf die Reise nach Zinnowitz auf Usedom. Das letzte Stück der Reise vom Bahnhof Zinnowitz zum „Haus Möwennest“ wurde mit dem haus-eigener Kleinbus zurückgelegt. Nach über zehn Stunden Fahrzeit waren wir endlich angekommen. Beim Abendessen wurden schon erste Details mit der Leiterin Frau Steller besprochen. Nach Besichtigung des Raumes, in dem die Anlage aufgebaut werden sollte, wurde





dieser vermessen und der Gleisplan zusammengeklebt. Ein langer Tag ging zu Ende...

Am nächsten Tag wurden alle Werkzeuge und vorgesägten Platten ausgepackt. Bis zum Abend wurden alle Segmente der Anlage zusammengebaut, ausgerichtet, miteinander verschraubt und mit einer Grundlackierung versehen. Somit war der erste Arbeitstag geschafft.

„Tag 2“ war mit dem Verlegen der Gleise, dem Einbauen der Weichen und teilweise der elektrischen Verkabelung ausgefüllt.

„Tag 3“ des Anlagenbaus: Die Verkabelung wird vollendet und eine erste Testfahrt durchgeführt. Am Nachmittag gönnen wir uns eine Auszeit und unternehmen eine Radtour nach Mölschow. Was besichtigten wir dort? Richtig - eine 200 m² große Modellbahnanlage.

„Tag 4“: Heute werden noch kleine Verbesserungen an der Anlage vorgenommen sowie einige Fehler beseitigt. Nach dem Mittagessen kommt das große Ereignis - der Testbetrieb der Anlage. Dieser verlief ohne Probleme. Die Anlage konnte jetzt, im Beisein der Erzieherin Frau Pagendorf, an die Kinder Jan, Pascal und Simon übergeben werden. Sogleich wurden die erste Zugfahrten von den Kindern gestartet und zu deren Zufriedenheit abgeschlossen.

Es war geschafft.

Den Sonntag nutzten wir, um die nähere Umgebung zu erkunden. Viel zu schnell verging die Zeit, und schon mussten wir am 22. September 2008 die Heimreise antreten. Ein besonderes Lob an alle Erzieherinnen sowie an das gesamte Personal. Wir wurden herzlich aufgenommen und bekamen jegliche Hilfe.



03 1010 zu Gast in Budapest

Sebastian Werner, Halle (Saale)

Am 13. und 14. September 2008 fanden im Eisenbahnmuseum Budapest der VIII. Mitteleuropäische Dampflokomotiv Grand Prix und das IV. Internationale Speisewagentreffen statt. Für den Verein Traditionszug Berlin war dies Grund genug, einen Sonderzug in die ungarische Hauptstadt zu organisieren. In Zusammenarbeit mit der Rennsteigbahn GmbH sowie der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e.V. veranstaltete man vom 10. bis 16. September eine Mehrtagesreise von Berlin bzw. Ilmenau nach Budapest. Den Flügelzug von Berlin beförderte bis Halle (S) die Diesellokomotive 119 158, ab der Saalestadt durfte dann die Schnellzugdampflokomotive 03 1010 zeigen, dass sie auch wenige Wochen vor ihrem Fristablauf keineswegs zum alten Eisen gehört. In Gera wurden die Züge aus Berlin und Ilmenau vereint. Neue Zuglok war nun die 213 der Rennsteigbahn, während die 03 1010 fortan als Schlusslok fungierte, was allein dem Schutz des historischen Wagenparks vor allzu großer Verschmutzung durch Öl, Ruß und Kohlenstaub diente, denn es lagen noch mehr als 700 km Fahrtweg bevor. Der Zugverband bestand aus zwei 1.-Klasse-Wagen des „Blauen Enzian“, drei Mitropa-Speisewagen, zwei Liegewagen und einem Güterwagen, der als Depot für sämtliche Nahrungsmittel und Werkzeuge diente sowie – ausgerüstet mit einem Generator – die Stromversorgung sicherstellte.

Die Fahrtroute führte über Mühldorf, Re-



▲ Zuglaufschild des Grand Prix Express

gensburg und Passau, wo jeweils auf der Hin- und Rückfahrt eine Übernachtung eingelegt wurde, Linz, Wien und Győr nach Budapest. Nach der Ankunft des Sonderzuges in den Abendstunden des 11. September diente der Folgetag allein der Vorbereitung der 03 1010 für die kommenden beiden Ausstellungstage. Die Anreise aus Halle (S) hatte die Maschine bestens bewältigt, so dass sich das bewährte Team um Harry Heydenbluth und Helmut König hauptsächlich um das äußere Erscheinungsbild ihrer „Lady“ sorgen musste. Bei Sonnenschein und Temperaturen von fast 30° C wurde die 03 1010 auf Hochglanz poliert. Nebenbei blieb zudem noch Zeit, sich auf dem weitläufigen Gelände des Eisenbahnmuseums umzuschauen. Schnell bestand Einigkeit darüber, dass solch ein Museum in Deutschland seinesgleichen sucht ...

Neben der 03 1010 sorgten Dampflokomotiven aus Österreich, Polen, der Slowakei, Serbien sowie Slowenien für den internationalen Charakter des Treffens. Hinzu kamen selbstverständlich die ein-



▲ Lokparade am Samstag – 424 247 und 03 1010

heimischen ungarischen Lokomotiven. Der Samstag stand ganz im Zeichen zahlreicher Wettbewerbe für die Dampflokomotiven und deren Mannschaften. Bei diesen für die Besucher sehr unterhaltsamen Spielen, u.a. dem Transport einer Bierdose auf der Treibstange, belegte das Team der 03 1010 in der Endabrechnung einen beachtlichen 3. Platz. Zudem wurde die 03 1010 bei der Besucherwahl der schönsten Dampflokomotive hinter der ungarischen 424 247 auf den 2. Platz gewählt. Somit war sie die

schönste ausländische Lokomotive beim Dampflok Grand Prix 2008.

Insgesamt konnten auf dem Veranstaltungsgelände in Budapest mehr als 30 000 Besucher an beiden Tagen gezählt werden.

Die zweitägige Rückfahrt bis Halle (S) wurde von der 03 1010 wieder mit Bravour bewältigt. Für alle Beteiligten, sei es das Lok- und Zugpersonal oder die Fahrgäste, war die Reise nach Budapest ein eindrucksvolles Erlebnis, das noch lange in guter Erinnerung bleiben wird.

**03 1010 -
da steht das
lang
gestreckte
Tier...** ►

Fotos (3):
Werner



50 Jahre Modellbahnclub Bw Brandenburg

Herbert Böhm, Leiter der Gruppe

Im September kann der Modellbahnclub Bw Brandenburg (BSW-Gruppe) auf eine 50-jährige Clubgeschichte und fünfzig Jahre mit dem Gründer und Clubleiter Herbert Böhm an der Spitze zurückblicken. Als Ausbilder in der Werkstatt des Bw Brandenburg bildete er mit interessierten Lehrlingen eine Arbeitsgemeinschaft (AG) und baute mit ihnen eine H0-Anlage.

Anfang der 1960er Jahre bekam die Gruppe einen eigenen Raum. Eisenbahner aus anderen Berufszweigen des Dienstortes fanden sich nun zur Mitarbeit ein, und eine größere H0-Anlage entstand.

Ende der 60er Jahre wurden dann bereits kleinere Ausstellungen durchgeführt. Nach erneutem Umzug in zwei Räume im Verwaltungsgebäude des Betriebsteils Altstadt und von 1975 an in einen vierachsigen Steuerwagen (VS 145 014) entstand im VS eine dreiteilige 7,5 m x 1,25 m große TT-Anlage. Auch Heimanlagen durch die Mitglieder wurden gebaut und ausgestellt; so war eine breite Palette von Anlagen in den Nenngrößen N, TT, H0e und H0 verfügbar.

In den 70er und 80er Jahren besichtigten dann viele Patenklassen und Kindergartengruppen das Bahnbetriebswerk, und den Abschluss des Besuchs bildete immer als Höhepunkt das Vorführen unserer Modellbahnen. In dieser

Zeit entwickelte sich eine ständige Zusammenarbeit mit der AG 7/3 des DMV aus Brandenburg, so dass bis zur Wende jährlich gemeinsam oder im Wechsel Ausstellungen im „Klubhaus des Handels“ durchgeführt wurden.

Höhepunkte in dieser Zeit waren:

- 1972 - Ausstellung im „Klubhaus des Handels“ während der 11. Betriebsfestspiele der Rbd Magdeburg vom 6. bis 10. Juni 1972.
- 1974 - Ausstellen unserer TT-Anlage im Museum Genthin, die dem Museum hohe Besucherzahlen brachte
- 1979 - Teilnahme an der Flämingsschau und „100 Jahre Eisenbahn Berlin—Belzig—Blankenheim“. Besonderheit war: Mit dem von uns genutzten Steuerwagen wurden Anlagen und Personal von Brandenburg Altstadt nach Belzig und zurück mit dem Personenzug befördert
- 1981 - Auf Einladung des DMV-Bzirksvorstandes Berlin konnten wir an

Das neue Clubgebäude 2008



der Ausstellung im Juni im Ausstellungszentrum unter dem Fernsehturm mit zwei TT-Anlagen teilnehmen und 77.000 Besucher begrüßen.

- 1985 - Wir organisierten mit dem Dienstort eine Ausstellung zum Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahn“. Eine Lokomotivausstellung mit BR 101,106,110,118, 52 und 41 sowie eine Foto- und Modellbahnausstellung wurden am Güterbahnhof Hbf gezeigt. Unsere zum gleichen Thema in der Vorweihnachtszeit durchgeführte Modellbahnausstellung begeisterte 9.000 Besucher.
- 1991/92 – Letztmalig konnten wir im Speise- und Klubraum Betriebsteil Altstadt unsere Modellbahnanlagen und die im Bw noch stationierten Tfz-Bau-reihen präsentieren. Führerstandsmitfahrten auf BR 106/110 sowie auf Handhebel- und Motordraisinen der „AG Märkische Kleinbahn“ aus Berlin wurden angeboten und begeistert angenommen.

Durch Schließung des Betriebsteils Altstadt durch die DB AG war dann plötzlich der Weiterbestand der AG gefährdet. Als wir 1993 aber die Anerkennung als Freizeitgruppe des BSW erhielten, verstärkten wir die Bemühungen um neue Räume. Mit Unterstützung des BSW-Orts- und Bezirksvorstandes gelang es dann, einen Mietvertrag für den von uns schon oft genutzten Küchentrakt/Kulturraum durch DB Immobilien zu erhalten.

Die sechs noch übrig gebliebenen Mitglieder haben dann ein halbes Jahr mit großem Eifer und Einsatz renoviert, Fens-

ter vergittert, Sanitäranlagen und kleine Werkstatt eingebaut. In den nächsten Jahren wurde noch die Kassettendecke gestrichen, die Ausleuchtung verbessert und eine Alarmanlage installiert. Endlich konnten wir in zwei großen Räumen (ca. 160 m²) unsere Modellbahnanlagen, die gesammelten und angefertigten Exponate der Eisenbahn präsentieren.

Da der Betriebsteil Brandenburg Hbf des Bw Mitte der 90er Jahre sich in Auflösung befand, nutzten viele ältere Eisenbahner die Vorruhestandsregelung. Jetzt



▲ Im alten Clubgebäude (Bf Brandenburg Altstadt), Juni 2006

war endlich Zeit fürs Hobby, und unser Mitgliederstand vergrößerte sich auf 15.

Nun konnten wir an der Ausgestaltung des Platzes vor dem Clubgebäude arbeiten. Gleissperr-, Warte-, Vor- und Haupt-signal, Gleissperren, Signalbaken und Schilder sowie Kilometersteine wurden gesammelt, aufgearbeitet und aufgestellt. Alte Werkzeuge und Geräte wurden restauriert und erhöhten die Anzahl der Exponate zur Geschichte der Eisenbahn. Höhepunkte in dieser Zeit waren:

- 1996 - Ausstellung „150 Jahre Strecke Potsdam-Magdeburg“ – Anfertigen von Schautafeln
- 1997 – Ausstellung „100 Jahre Brandenburger Straßenbahn“ Eine Straßenbahnanlage mit Fahrzeugen nach Brandenburger Vorbild und Schautafeln über Geschichte und Entwicklung wurden angefertigt.
- 1998 – Teilnahme an Ausstellungen „1050 Jahre Bistum Brandenburg“ und „1050 Jahre Stadt Pritzerbe“.
- 1999 – Zwei Ausstellungen zu „40 Jahre MC Bw Brandenburg“
- 2001 - Ausstellung im Industriemuseum „Vom Weberwerk (Stahl- und Walzwerk) zum Bf Brandenburg Altstadt“
- 2002 – Zur Ausgestaltung einer Verkehrskonferenz in Berlin im Bundestag im Fraktionssaal der CDU stellten wir unser Exponat „Warnkreuz mit Blinklicht und Glocke“ auf.
- 2004 – Ausstellungen zu „100 Jahre Brandenburgische Städtebahn“ (s. „Bahn & Modell“, Heft 12) im Club und in Pritzerbe. Autor Walter Menzel stellt sein Buch „Brandenburgische

Städtebahn“ vor, zu dem wir einige Fotos beisteuern konnten. Teilnahme an der Festveranstaltung im Industriemuseum in Reichsbahnuniform und mit Schautafeln, Beteiligung an den Sonderfahrten.

- 2003/04 – Da uns schon immer der Nachbau einer Eisenbahnstrecke reizte, wurde in drei Jahren die „Lehliner Kleinbahn“ im H0-Maßstab 1:87 geplant und ins Modell umgesetzt. 14 Plattensegmente mit einer Gesamtlänge von 20 Metern zeigen die zwölf km lange, 1899 eröffnete, 1967 stillgelegte und abgerissene Kleinbahn von Groß Kreutz nach Lehnin (eine Super-Anlage! Anm. des bearbeitenden Redakteurs)
- 2005 – Zur „825-Jahrfeier“ in Lehnin war die Anlage der Anziehungspunkt (s. „Bahn & Modell“, Heft 11). Das Interesse der Medien beim Bau des Modells war groß, so dass auch das RBB-Fernsehen drei Kurzberichte darüber zeigte.

Ende 2005 hat die DB das gesamte Bw-Gelände Betriebsteil Altstadt mit unserem Clubheim verkauft (eine Info erhielten wir nicht). So stellte sich bald der neue Be-

sitzer vor, zuerst sehr wohlwollend unserer Clubarbeit gegenüberstehend. Aber bereits im Frühjahr 2006 erhielten wir die Kündigung. Nach über zehn erfolgreichen Jahren im eigenen Clubheim standen wir wieder vor dem „Aus“. Bemühungen in der Stadt für eine neue Unterkunft waren erfolglos (zu klein oder nicht bezahl-



◀ Detail der TTm-Anlage

Sächs. I K entsteht neu im Dampfloswerk Meiningen

Im Jahr des 200. Geburtstages von Richard Hartmann (siehe Seite 62) gibt es für alle Schmalspurfreunde und besonders den Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) ein großes Fest: Eine neu gebaute sächsische I K wird ab Sommer 2009 auf allen sächsischen 750-mm-Strecken zum Einsatz kommen. Die letzte der 44 von Hartmann (Chemnitz) 1881/92 gebauten Maschinen kam 1964 in den Schrott. Derzeit entsteht die Lok (an der Fertigung der über 4.000 Teile waren mehr als 80 Unternehmen aus dem Freistaat Sachsen beteiligt) im Dampfloswerk Meiningen, das auch den Kessel lieferte.

bar). Dann sahen wir uns das Gelände der ehemaligen Betriebsberufsschule der DR am Hauptbahnhof an, welches seit mehreren Jahren nicht genutzt und durch Vandalismus und Witterungseinflüsse schon sehr desolat war.

Nach erneuten Überlegungen und Verhandlungen mit DB Immobilien ist es uns gelungen, von Juni 2006 an einen noch bezahlbaren Mietvertrag zu erhalten. Bis Dezember haben dann die aktiven Mitglieder (meist Rentner) mit großem Elan, Zeit und finanziellen Aufwand, Hilfe von Kollegen, Freunden und Verwandten 25 Fensterscheiben ersetzt, Wände ausgebessert, Elektro- und Wasserleitungen erneuert, Fußböden und Türen ausgebessert und die Räume neu gestrichen. Leider ist die Heizungsanlage durch Diebstahl und Frostschäden nicht mehr nutzbar.

Zur gleichen Zeit musste aber auch der Umzug stattfinden, so dass wir einige unserer vielen Exponate bei Freunden zwischengelagern mussten. Trotzdem konnten wir dann Anfang Dezember mit allen Helfern unser neues Clubheim einweihen und noch vor Weihnachten eine Ausstellung durchführen. Es hat sich wieder einmal gezeigt, was Reichsbahner mit Enthusiasmus, Einsatz und Liebe zur Eisenbahn und vor allem zum Hobby schaffen können.

Seit 2007 ist unser Clubheim zu einem kleinen Eisenbahnmuseum geworden. Bis zu sechs Modellbahnanlagen der Nenngrößen N bis Hm, viele Schauta-

feln, Fotos, Schilder, Schaukästen und Modelle geben einen Überblick über Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn. Auch unsere Sammlung von Signalen und Kilometersteinen fand nach Beseitigung des Wildwuchses und Unrates seinen Platz vor dem Clubgebäude und trägt zum besseren Aussehen des Bahngeländes direkt an der Ausfallstraße bei. Besonders stolz sind wir auf die 2007 mit Unterstützung eines Hobbyfilmers erstellte DVD über die „Lehniner Kleinbahn“. Diese ist im Club erhältlich.

Für die Zukunft wünschen wir uns noch viele schöne Jahre in unserem Clubheim, damit wir mit unseren Ausstellungen den Besuchern das schöne Hobby Eisenbahn mit allen seinen Aspekten, besonders aber den Kindern und Jugendlichen eine interessante Freizeitbeschäftigung mit Geschichte, Technik und Gestaltungsmöglichkeiten näher bringen können.

Dazu ist die umfassende Unterstützung durch das BSW und die DB AG Voraussetzung.

Unsere Jubiläumsausstellungen werden für Sonntag, den 14.06.2009 und Samstag, den 26.12.2009 vorbereitet.

Treffpunkt der Clubmitglieder ist mittwochs von 13 bis 20 Uhr im Clubheim am Brandenburger Güterbahnhof Hbf, direkt am großen Wasserturm. Besucher/Gruppen melden sich bitte telefonisch unter 03381/302975 beim Clubleiter Herbert Böhm an.

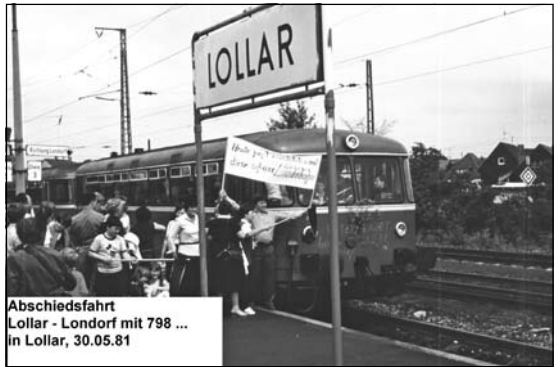
15 Jahre BSW-Gruppe „Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen“

Erhard Hemer, Lollar

Im Juni 1994 trafen sich zwölf Eisenbahner und Nichteisenbahner und beschlossen, den Schienenbus (VT 95/VT 98) in Gießen zu erhalten. Das Fahrzeug war seit 1954 im Bw Gießen beheimatet, und der Planbetrieb wurde nun eingestellt. Um nun dieses Eisenbahnerbe zu erhalten, wurden die BSW-Gruppe „Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen“ und der Verein „Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.“ gegründet. Der Verein konnte

nach langen Verhandlungen im Jahre 1996 drei VT 798, zwei VB 998 und zwei VS 998 kaufen. Seither ist die BSW-Gruppe für die Unterhaltung und für das Fahrpersonal zuständig. Auch konnten Verein und BSW-Gruppe seit ihrem Bestehen einen VB 998, einen Skl 53 und einen Bauzugwagen erwerben; vom Verkehrsmuseum Nürnberg konnte eine Köf II zur Pflege übernommen werden.

Am 16. und 17. Mai 2009 wird dieses Jubiläum nun mit einem „Tag der offenen Tür“ begangen und außer einer Fahrzeugausstellung eine Fotoausstellung „Eisenbahn in und um Gießen“ gezeigt. Im Bauzugwagen ist eine LGB-Gartenbahn aufgebaut und wird im Betrieb gezeigt.



▲ ▼ Fotoausstellung am 15.11.2008



Die BSW-Gruppe „Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen“ besteht heute aus 31 Personen (Clubabende und Anschrift der Gruppe siehe Rubrik „Veranstaltungen“).

Prunkstück 91 134 soll wieder dampfen

Letzte Meldung aus Schwerin: Die von den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden Schwerin (BSW-Gruppe und Verein) betreute Tenderlokomotive 91 134 (preußische T 9.2) - mit ihren 111 Jahren eine der ältesten in Deutschland noch vorhandenen und einsatzfähigen Dampflokomotiven - soll wieder betriebsfähig hergerichtet werden. Die Maschine ist technisches Denkmal der Stadt Schwerin und soll anlässlich der Bundesgartenschau 2009 in Schwerin (23. April bis 11. Oktober 2009) in Traditionszügen Besucher zu den BUGA-Außenstandorten (z. B. Ludwigslust, Parchim) fahren. Die Maschine ist 1898 unter der Fabriknummer 4843 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden (bei Straßburg) gebaut worden.

30 Jahre Eisenbahn-Modellbaufreunde in Paderborn

Karl Wecker, Leiter der BSW-Gruppe EMF „Flügelrad 79“

Was einmal mit sieben Mitarbeitern des Werkes begann, hat sich bis heute zu einer Modellbahngruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk entwickelt, in der sowohl „Eisenbahner“ als auch „Nichteisenbahner“ dem Hobby des Modellbahnbaues nachkommen können.

Aus der anfänglichen Modellbahnplatte von 5,00 m x 2,50 m Größe in der Nenngröße H0 ist mittlerweile ein Querschnitt verschiedenster Nenngrößen geworden. Angefangen von einer kleinen Z-Schauanlage über die Nenngrößen N und H0 bis zur Gartenbahn IIm können sich die Mitglieder je nach Interesse mehr oder weniger dem Modellbahnhobby widmen. In dem seit 1989 vorhandenen Schienenbusbeiwagen VB 998 mit der Nummer 998 164-8 entsteht eine H0-Digitalanlage (derzeit im Bau). Dem Schienenbus vorgelagert ist ein ca. 250 m² großes Grundstück, welches als Garten – inklusive Gartenbahn – angelegt ist. Hier wird in den Sommermonaten, nach getaner

(Modell)Arbeit, der Feierabend begangen; Planungen bzw. Erweiterungen der Modellanlagen werden besprochen. Als Sitzgelegenheit dienen hierfür zwei alte Speichenradsätze, die als Bänke umfunktioniert sind. Die Tische wurden aus Puffern gefertigt und halten allen Belastungen stand.

Die neueste Errungenschaft ist ein KLV 51, Baujahr 1956. Dieses Fahrzeug ist von der DB ausgemustert worden und sollte verschrottet werden. Nun wird der SKL, wie er auch genannt wurde, von unseren Mitgliedern überholt und hoffentlich wieder fahrbereit gemacht. Bis zum Jahr 2013 soll er wieder fahren, und auf der einstigen Ladefläche, auf der dann Sitzbänke befestigt sind, werden Besichtigungsfahrten durch das Ausbesserungswerk gemacht.

Warum 2013? In diesem Jahr begeht das Ausbesserungswerk Paderborn ein rundes Jubiläum. Vor genau 100 Jahren, also 1913, wurde die Königliche Haupt-

Im Beiwagen VB 998 wird bald eine H0-Anlage aufgebaut werden.



wagenwerkstätte, wie das Werk damals genannt wurde, seiner Bestimmung übergeben.

Für unsere BSW-Gruppe ist es eine Selbstverständlichkeit, dass wir uns an diesem Jubiläum beteiligen. Zu den schon erwähnten Besichtigungsfahrten werden sicherlich noch verschiedene Ausstellungen unserer Modellbahnen kommen.

Der Schienenbus, der KLV, die Radsätze und auch sonstige Anlagen zeigen die Verbundenheit der BSW-Gruppe mit dem Güterwagenausbesserungswerk.

Vor 30 Jahren wurden der Gruppe schon Teile der ehemaligen Werkmessstelle zur Verfügung gestellt, um die Gruppenarbeit im BSW zu unterstützen. Erst mit Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahre 1994 änderte sich das Verhältnis BSW - Bahn AG. Da ab diesem Zeitpunkt betriebswirtschaftliche Zahlen und Fakten bei der DB AG in den Vordergrund traten, dauerte es nicht lange, bis die Stiftung BSW Mieten für die „BSW-Räumlichkeiten“ zahlen musste. Auch unsere Gruppe trägt nun einen Teil dieser Kosten. Aller-

dings nicht die anvisierten 50 bis 70 % der Miete. Durch intensive Gespräche mit der Werkleitung Paderborn konnte die Zahlung für die angemieteten Räume und Flächen auf ein für uns finanzierbares Minimum reduziert werden. Somit ist auch für die BSW-Gruppe „Flügelrad 79“ die Zukunft einigermaßen gesichert, und wir blicken nach vorn.

Anlässlich des 30-jährigen Bestehens unserer BSW-Gruppe gibt es am 28./29. März 2009 eine Modellbahnausstellung. Das ehemaligen Casino des Werkes Paderborn verwandelt sich in ein Mekka der Modelleisenbahn. Die eigentlichen Feierlichkeiten werden aber erst am 21. Mai 2009 stattfinden. An diesem Tag, Himmelfahrtstag, eröffnen wir traditionell unsere Gartenbahnsaison. In diesem Jahr werden wir den Rahmen unserer Gartenbahneröffnung etwas vergrößern und angemessen das 30-jährige Bestehen unserer BSW-Gruppe begehen.

Wir werden in der nächsten Ausgabe von „Bahn & Modell“ über die Ausstellung und die Feierlichkeiten berichten.



◀ Der KLV 51 muss wieder fahrbereit werden.

EHRENAMT „... der Bahnert, Wolfgang“

Dieter Koschmann, Bernau

Auch in diesem Jahr wird Wolfgang Bahnert als Ehrenamtlicher dem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn zur Verfügung stehen. Jedoch nicht mehr als Bezirksbeauftragter Modelleisenbahn, Bezirk Halle.

Doch keine Angst, der Bahnert, Wolfgang, wird die „1. Festenburger Modellbautage“ (24. bis 28. Juni 2009, im BSW-FH „Haus Festenburg“) fachlich leiten. Seit 1998 hat der Leipziger den Modellbau-Seminaren des Kulturbereichs einen unverkennbaren Stempel aufgedrückt. Als umsichtiger Vorbereiter, Organisator und Lehrmeister. Damals, in Schwarzburg/Thüringer Wald, begann das Seminar mit dem Umbau von Triebfahrzeugen, der Errichtung von Fahrleitungen für eine Modellbahn-Anlage und dem Fertigen von Gebäudemodellen aus Pappe.

Wer mehr über die bisherigen Modellbau-Seminare des Kulturbereichs erfahren möchte, der schaue bitte in „Bahn & Modell“, Nummer 20/08 (S.21).

Ehrenamtliche Arbeit leistete und leistet Wolfgang Bahnert mit Herz, Verstand und Ideenreichtum. Die Redewendung „... es geht nicht“, hat Wolfgang nicht in seinem Sprachschatz.

1993 begann seine BSW-Arbeit als Bezirksbeauftragter, die er Ende 2008 beendete. Natürlich ist das ein Verlust für den Kulturbereich. Wolfgang hat aber mit dafür gesorgt, dass ein würdiger Nachfolger dieses Ehrenamt engagiert übernimmt.

Höhen und Tiefen sind in jeder ehrenamtlicher Arbeit Alltag. Es ist mehr als verständlich, dass der Zeitpunkt kommt, wo man sagt: Es ist genug!



▲ Wolfgang bei seiner liebsten Beschäftigung

Wolfgang war und ist Eisenbahner, mit Herz und Seele und ein Modelleisenbahner „vor dem Herrn“.

Seit dem neunten Lebensjahr beschäftigt er sich mit der „kleinen Welt auf Schienen“. Damals stand der Modellgleisbau auf dem Programm – auf einem Holzdamm unter Verwendung von Schuhkartons entstanden Pappschwellen, und die Befestigungsklammern zum Befestigen der Schienen wurden aus Konservendosen gefertigt.

In den zurückliegenden Jahren baute Wolfgang Bahnert u. a. das Diorama „Fährhafen Wittower Fähr“, darauf ein Fährschiff und ein Dieseltriebwagen, Nenngröße H0e. Die Anlage ist ein Schmuckstück!

In der Nenngröße 0 (Maßstab 1:45, Spurweite 32 mm) entstanden Lokomotiven, beispielsweise eine Lokomotive der BR 52 (1E h2), die Schnellzugloko-

motive der Sächs. Staatsbahn (2 Ch2 – ausgemustert 1929) und eine Güterzuglokomotive der Sächs. Staatsbahn (C n2v); die Lackierung der sächsischen Lokomotiven in den einstigen Farben Grün/Schwarz. Weit über hundert weitere Triebfahrzeuge und Wagen, von N bis II m (nebst Schmalspurausführung), gehören zum Schaffen des umtriebigen Leipziger Eisenbahners. Zig Anlagen hat Wolfgang entworfen und gebaut, in der Gruppe und allein.

1958 veröffentlichte die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ (Nummer 1/58) einen Bahnert-Artikel. Thema: Bauanleitung für eine Bahnhofstoilette in H0.

Auch als Buchautor hat Wolfgang Erfolg. Für mich sehr beeindruckend: „Eine Modelleisenbahn soll es werden“, „Das Bahnbetriebswerk Leipzig Süd“ „Episoden zwischen Diesel und Dampf“ und „Meine Technik – Meine Modelle“.

Auch künftig wird er aktiv sein und direkt und indirekt dem BSW, seinem Kulturbereich, zur Verfügung stehen.

Stichwort Fotografie. Beeindruckende Aufnahmen aus der Welt der großen und kleinen Eisenbahnfertigt Wolfgang. Eine Auswahl von Motiven europäischer Bahnen sind im BSW-Ferienhotel „Haus Festenburg“ zu sehen (Geschenk anlässlich des Jubiläums 100 Jahre „Haus Festenburg“). Zahlreiche Beiträge sind auch in den Ausgaben von „Bahn & Modell“ zu finden. Übrigens, Wolfgang gehörte mit zu den Gründungsvätern unseres Fachblattes.

Im BSW-Magazin (06/08) schrieb Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee u. a.: „... nahezu 9000 Ehrenamtliche leisten in vielen Bereichen der Stiftung BSW eine unverzichtbare Arbeit. Diesen Ehrenamtlichen gebührt besonderer und herzlicher Dank, denn hier beweist sich gelebte soziale Kompetenz im Miteinander und Füreinander“.

Dem ist wahrlich nichts hinzuzufügen.

Danke, Wolfgang, für Dein bisheriges Engagement! Du bist und bleibst Vorbild.

Gert-E. Thalau – im Banne der kleinen und großen Eisenbahn

Steffen Eckert, Regionalleiter Nord

„Es ist wie ein Virus, mit dem man sich infiziert hat.“ – So beschreibt Gert-E. Thalau seine Faszination für die Modellbahn.

Der 1936 in Königsberg (Preußen) (heute Kaliningrad, russische Exklave) geborene Gert-E., wie er genannt wird, floh im Januar 1945 vor der heranrückenden Roten Armee auf einer Dampflokomotive von Königsberg nach Pillau, per Schiff und Bahn weiter nach Schleswig-Holstein. Das wird ihn für das technische Interesse bei der Bahn geprägt haben. 1953 begann er als Jungwerker seine

Tätigkeit bei der Deutschen Bundesbahn, die er über viele Stationen, so u.a. als Fahrdienstleiter, Dienststellenleiter im Bahnhof Lauenburg, der Güterabfertigung Lübeck bis hin zum Niederlassungsleiter Fernverkehr im Hamburger Hauptbahnhof fortführte. 1997 wurde Gert-E. als Bundesbahnoberrat pensioniert.

Er sagte immer: „Das Wichtigste für mich ist, im Alter noch Ziele vor Augen zu haben.“ Die Zeit dafür war ja nun auch vorhanden. So widmete er sich der kleinen Eisenbahn, der Modellbahn.



▲ Gert-E. Thalau (links) in Schwerin bei der Ausstellung zum 100-jährigen Bestehen der Eisenbahner-Solidargemeinschaft

Er engagierte sich als Gruppenleiter der BSW-Freizeitgruppe „BSW-Modellbahn Lübeck“ Anfang der neunziger Jahre. Dazu wurden in schöpferischer, aber auch schweißtreibender Arbeit Räume im Untergeschoss des Bahnhofs Bad Schwartau ausgebaut und für Modellbautreffpunkte genutzt. Darüber hinaus war Gert-E. Thalau von 1995 bis 2006 Bezirksbeauftragter für Modelleisenbahn und Eisenbahnerbe im Hamburger BSW-Bezirk. Er kümmerte sich um andere gleich interessierte Gruppen Hamburgs und Schleswig-Holsteins oder leitete sie liebevoll an. Besonderer Höhepunkt seiner Aktivitäten als Bezirksbeauftragter war die Organisation und ganz persönliche aktive – selbst handwerkliche – Mitwirkung an der Veranstaltung des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn zum 100. Geburtstag der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) im Oktober 2004 in Schwerin.

Gert-E. hatte nicht nur für die kleinen Bahnen Interesse, sondern auch für

die Eisenbahngeschichte, speziell im Lübecker Raum. Dabei interessierte er sich besonders für mechanische Stellwerkstechnik. So erfüllte sich 2005 ein Traum in der Anmietung des ehemaligen Stellwerkes in der Geibelstraße. Hier konnte er mit seiner Gruppe all seine Ideen verwirklichen; die Modellbahn wurde aus den Räumen im Bahnhof ins Stell-

werk übersiedelt.

Das „neue Heim“ wurde innerhalb von drei Jahren zu einem kleinen, aber feinen Museum herausgeputzt. Sogar der Bürgermeister von Bad Schwartau zeigte sein Interesse und besuchte die Gruppe vor Ort. Die Leistungen der 32-köpfigen Gruppe mit ca. 5500 Eigenleistungsstunden können sich sehen lassen. So wurden u.a. Mauern saniert, Fußböden erneuert, eine Heizung, Zwischendecken und -böden eingebaut und das Außenrevier gestaltet.

Mit viel Engagement, Zeitaufwand und Interesse setzt sich Gert-E. Thalau für den Erhalt historischer Technik bei der Bahn ein. Er versucht, dies natürlich auch der Jugend zu vermitteln. Deshalb hat er innerhalb seines Vereins eine Jugendgruppe gebildet, um dem Nachwuchs das Interesse an dem schönen Hobby Modelleisenbahn nahe zu bringen.

Wir danken Dir, Gert-E., für all das, was Du für uns geleistet hast. Wir wünschen Dir und Deinen Mannen Erfolg bei der weiteren Arbeit und vor allem Gesundheit, um alle Wünsche umsetzen zu können.

20 Jahre Oderland-Draisine

Jürgen Hirsch, Bezirksbeauftragter Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Region Ost

Am 21. Juni 1989 wurde vom Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Berlin während des letzten „Fahrt frei-Pressefestes“ in Kietz eine rekonstruierte Hebeldraisine, erbaut von den Lehrlingen der Betriebsschule des Reichsbahnamtes Frankfurt/Oder, dem Dienstort zum Verbleib übergeben (siehe Urkunde).

Zu Reichsbahnzeiten war es üblich, dass der Transpress-Verlag Berlin, u.a. als Herausgeber der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei“, alljährlich Pressefeste in den verschiedensten Dienstorten der Reichsbahndirektionen veranstaltete.

Leser der Eisenbahnerzeitung hatten schon geraume Zeit vorher darauf hingewiesen, dass im Dienstort Frankfurt/Oder, in einem Lagerschuppen im Bf Müllrose, eine schrottreife Hebeldraisine (1910 in München gebaut, die letzte Ihrer Art) stehe. „Man könnte doch...!“

So wurde mit Hilfe verschiedener Frankfurter Dienststellen unter Leitung der Betriebsschule diese Idee in die Tat umgesetzt. Das alte schrottreife Vehikel wurde geborgen, verladen und mit fachkundigen Händen in der Lehrwerkstatt zu einem betriebsfähigen Schienenfahrzeug rekonstruiert und wieder zum Leben erweckt (s. Foto Seite 26). Sie erhielt den Namen „Oderland“.

Jeder Eisenbahn-Fan muss einmal eine Draisine selbst bedient haben oder damit gefahren sein. Somit erfreute die „Oderland“ bei öffentlichen Einsätzen die Herzen von jung und alt.

Wenige Monate nach der Wende organisierten sich auch in den neuen Bundesländern zunehmend Eisenbahner in der Solidargemeinschaft Bahn-Sozialwerk (BSW). Da auch Kultur- und Freizeit-



gruppen von Eisenbahnern hier eine neue Heimstatt fanden, wurde auch die wieder hergestellte Draisine von den Eisenbahnern in Kietz als „Findelkind“ mit in das Sozialwerk eingebracht.

Im Jahr 1992 begannen auch im Bezirk Berlin die ersten Versuche, sich im Freizeitbereich Modelleisenbahn/Historische Bahn innerhalb des BSW zu organisieren.

Da es im Bahnstromwerk Doberlug-Kirchhain eine Gruppe begeisterter Eisenbahner gab, die bereits Erfahrungen mit Draisinen hatten, übergaben die Kietzer Freunde ihr Vehikel „Oderland“ zur Pflege, Wartung und Aufbewahrung dieser BSW-Gruppe. Durch eine Vielzahl von Aktivitäten unter Leitung von Gerd Schlage als Gruppenleiter wur-

de die „Oderland“ im Bezirk zu Veranstaltungen, wie Bahnhofsfesten, beim Dresdner Dampflokfest bis hin Festumzügen in Finsterwalde, bekannt. Da die BSW-Gruppe gute Kontakte zum Verein der Niederlausitzer Museumseisenbahn (NLME) unterhielt, wurde unsere BSW-Draisine auch auf der Strecke Finsterwalde Richtung Crinitz eingesetzt.

Rationalisierungsmaßnahmen im Bahnstromwerk Doberlug-Kirchhain brachten das Aus für unsere BSW-Gruppe im Jahr 2001. Die Berliner Freunde vom SVT Bauart Görlitz in Berlin-Lichtenberg betreuten die „Oderland“ weiter, wobei die Draisine selbst bei der NLME untergestellt war und bei Einsätzen von dort jeweils aufwendig in den Berliner Raum überführt wurde.

Diese finanzielle Belastung führte dazu, dass unser BSW-Schmuckstück 2007 nach Berlin-Schöneweide „umzog“,

nachdem die BSW-Gruppe „Traditionszug Berlin“ im Schuppen einen Platz gefunden hatte.

Zur 20-jährigen Geschichte gehört aber auch diese Episode: Im Jahr 2003 bildete sich eine Gruppe von Eisenbahnern in Frankfurt/Oder, die sich mit der Historie ihres Dienstortes beschäftigten und 2006 der Stiftung BSW als Gruppe beitraten. Wie groß war die Überraschung, als sich die Gruppe im Kreis der 13 anderen BSW-Gruppen Berlins vorstellte und berichtete von einer Draisine, die sie suche, die einmal in Kietz gestanden habe, dann nach der Wende aber verschwunden sei...

So hat sich der Kreis nach 20 Jahren geschlossen. Inzwischen wird die „Oderland“ wieder von ihren Frankfurter Eisenbahnern betreut und wird hoffentlich noch oft auf Ausstellungen bestaunt und auch genutzt werden.



Max „Lok“ - Eisenbahner mit Leib und Seele und Hobbyfreund - geht in den Ruhestand

Helga Kuhne, Dresden

Als sich Max Herberger vor einigen Jahren eine E-Mail-Adresse zulegte, stellte er fest, dass es seinen Namen beim gewählten Provider schon gab. Andere Leute in ähnlicher Situation beginnen zu tüfteln, probieren verschiedene Varianten aus und kommen irgendwie zur Wunschadresse. Auf ihren Namen jedoch verzichten die wenigsten. Nicht so unser Max. Ganz schnell hat er sich für das World Wide Web in „Max.Lok“ umbenannt. Bei jüngeren Enthusiasten sind solche Reverenzen vor der große Eisenbahn nicht selten. Sehr oft arbeiten sie berufsfremd und bekunden so ihre Liebe zu den schwarzen Dampfrössern. Aber der Max, von dem hier die Rede sein wird, ist jetzt bereits im siebten Lebensjahrzehnt und war fast sein ganzes Berufs- und später Freizeitleben bei bzw. mit der Eisenbahn beschäftigt. Schon deswegen ist er ein Mensch, den man gern näher kennen lernen möchte.

Am 22. April 1938 geboren, war er 1952 im erzgebirgischen Johanngeorgenstadt auf Berufssuche. Damals, sieben Jahre nach dem zweiten Weltkrieg, bestimmte die Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) Wismut das Denken und Fühlen der in der Region lebenden Menschen. Die „Wismut“ baute Uran für sowjetische Atombomben ab. Dafür zahlte sie den Beschäftigten hohe Löhne, bot zusätzliche Ernährung und so manch andere Privilegien. Die Stimmung war mit dem Goldrausch in Amerika im 19. Jahrhundert vergleichbar. Es gab genügend Arbeitskräfte, die von überall her in das Erzgebirge strömten. Die strahlende Gefähr wurde ignoriert.

Max Herberger zog es auch zur „Wismut“, allerdings nicht unter Tage, er woll-

te „nur“ Autos reparieren. Aber er kam zu spät. Die ins Auge gefassten Stellen waren bereits besetzt. Maurer hätte er bei der SAG lernen können. Das allerdings war nicht sein Wunschberuf.

So trat er in des Vaters Fußstapfen und bewarb sich bei der Deutschen Reichsbahn auf dem Ausbildungsbahnhof Aue (Sachs) als Lehrling zum Betriebs- und Verkehrs-Eisenbahner. „Ich lernte von 1952 bis 1955, zu einer Zeit, wo ein Lehrling bei der Bahn noch die verschiedenen Sparten durchlaufen musste. Vier bis sechs Wochen habe ich dadurch alle technischen Bereiche gesehen und erlebt. Das war interessant und entsprach voll meiner Mentalität“, erinnert er sich. Im Sommer 1955 lernte er aus. Im selben Jahr, am 1. September, wurde bei der Deutschen Reichsbahn der Dispatcherdienst eingeführt. Der junge BV-Eisenbahner hatte die Chance, sein Berufsleben bei der Dispatcherleitung im Reichsbahnamt (Rba) Zwickau zu beginnen. Diese Tätigkeit war ganz neu, er empfand sie sehr interessant. Doch täglich von Johanngeorgenstadt nach Zwickau (ca. 50 km) und zurück zu fahren, mochte er nicht. So begann er noch im selben Jahr auf dem Bahnhof Johanngeorgenstadt in der Gepäckabfertigung eine arbeitsreiche Tätigkeit.

Max Herberger fertigte jede Menge Gepäck ab, fast ausschließlich für die Wismutkumpel. Aber bereits 1956 änderte sich die Situation. Viele Erzlager um Johanngeorgenstadt waren erschöpft, 1958 endete der Uranabbau ganz und verlagerte sich nach Thüringen, die Wismutkumpel zogen fort. Der junge Herberger suchte ein neues Betätigungsfeld. Er meldete sich beim Rba Zwickau

und konnte zwischen den Bahnhöfen Crimmitschau und Gößnitz wählen. Auf beiden westsächsischen Bahnhöfen wurden vor allem Rangierleiter benötigt. Er entschied sich für Gößnitz und arbeitete als Rangierarbeiter, Weichenwärter, Rangierleiter, Stellwerksmeister und später als Fahrdienstleiter. Dafür musste er eine besondere Prüfung ablegen. Danach konnte er auch auf dem Bahnhof Lehnendorf und der Abzweigstelle Saara als Fahrdienstleiter eingesetzt werden. Diese verantwortungsvolle Arbeit an der Strecke Altenburg—Werdau/Zwickau begeisterte ihn. Richtig spannend wurde es, wenn auf der Strecke Baumaßnahmen angesagt waren. Das Arbeiten nach Betriebs- und Bauanweisungen und den dazugehörigen Fahrplananordnungen erforderte besondere Aufmerksamkeit. Hier entdeckte er seine Vorliebe für die Technologie. Diese Betriebsabläufe vorbereitenden Arbeiten, „wo alles genau stimmen muss“, würde er gern machen. Das allerdings dauerte noch eine Weile, denn für diese „Wunscharbeit“ musste man studieren. So absolvierte er von 1960—63 ein Techniker- und von 1967—1970 ein Ingenieurstudium.

1970 richtete das Rba Zwickau den neuen Dienstposten „Betra - Bearbeiter für den Knoten Gera“ mit Max Herberger ein. Am 1. Januar 1976 wurden die Strecken um Gera aus der Rbd Dresden ausgegliedert und wieder der Rbd Erfurt zugeordnet. Der Ingenieur Herberger blieb in Sachsen und brauchte eine andere Arbeit. Sie hieß „Betriebsingenieur für Anlagen“ (Bing A). Ein Glück für ihn, dass gerade zu diesem Zeitpunkt ein Nachfolger für einen ausscheidenden Kollegen gesucht wurde. Jetzt kam ihm seine Lehrzeit in den 1950er Jahren zu Gute. Damals hatte er auch die technischen Dienststellen kennen gelernt. Er erinnert sich: „Das Schöne daran war, dass ich nun wirklich mit Technik zu tun

hatte, ständig im Bezirk unterwegs war und dadurch auch viele Kollegen persönlich kennen lernen konnte.“

„Bing A“ war er bis 1978. Am 1. Januar 1979 führte die Deutsche Reichsbahn auf allen Verwaltungsebenen den Stab für operative Betriebsleitung ein. Beim Rba Zwickau wurde Max Herberger „Fachabteilungsleiter Transport“. Hier konnte er seine langjährigen Erfahrungen im Betriebsdienst einbringen, auch noch im Wendejahr 1989.

Eine bis dahin auf Schienenwegen nie gekannte Reisewelle hatte damals die DDR-Bevölkerung erfasst. Reiseanlass war das in den westdeutschen Städten zu kriegende Begrüßungsgeld. Die Züge ab Dresden und Leipzig in Richtung Hof waren bis zum Jahresende brechend voll. Sonderzüge mussten eingesetzt werden. Erstmals wurden Kontakte mit dem Betriebsamt Hof und der Bundesbahndirektion Nürnberg geknüpft. Für die ersten 14 Tage nach dem Mauerfall fiel diese Aufgabe Max Herberger im Rba Zwickau zu. Er hatte genaue Ortskenntnis und war am besten mit der Materie vertraut. Technologien wurden unter seiner Regie erstellt, um die Situation auf dem Schienenstrang erträglicher zu gestalten.

Dann kam eine völlig neue Aufgabe auf ihn zu: Er wurde Amtsvorstand im Rba Zwickau mit der Aufgabe, das Reichsbahnamt abzuwickeln. Bei der Abwicklung halfen ihm Bemessungsfachleute aus dem westlichen Teil Deutschlands. „Ende 1991 war es dann soweit. Ich gehörte zu denen, die im Amt das Licht ausgemacht haben“, erinnert sich der Fachmann an die nicht angenehme Zeit.

1992/93 wurde er Leiter der Betriebsabteilung Zwickau und anschließend für drei Jahre Niederlassungsleiter Netz in Zwickau. Die Strukturen änderten sich in schneller Folge. Verschiedene Nieder-

lassungen verschwanden schnell wieder und wurden zu Betriebsstandorten. Max Herberger bekam das Angebot, entsprechend seiner damaligen Stellung im westlichen Teil Deutschlands zu arbeiten. Das jedoch lehnte er aus persönlichen Gründen ab, blieb seiner Liebe zur Technologie und seiner Wahlheimat Gößnitz treu und arbeitete seit 1997 im Betriebsstandort Zwickau als Technologe.

1998 – 60-jährig – stand er vor dem beruflichen Aus. Das Gefühl, nicht mehr gebraucht zu werden, teilte er mit vielen, vielen Menschen. Am 1. Januar 2000 bekam er erstmalig Altersrente. „Die Monate dazwischen werde ich nie vergessen“, resümiert er bitter. Er mochte das eigentlich nicht aufgeschrieben sehen, zu tief ist er verletzt worden.

Alles hat zwei Seiten, denn plötzlich hatte Max Herberger Zeit für die Eisenbahn als Steckenpferd. Begonnen hatte seine Leidenschaft in den 1960er Jahren, als er Mitglied des Deutschen Modellbahnverbandes der DDR geworden war. Seit 1964 leitet er in Gößnitz die Arbeitsgemeinschaft (AG) Modelleisenbahn, sein erstes Hobby-Standbein. Die Liebe zur „Eisenbahn en miniature“ stammt aus seinen Kinderjahren. Bei der „Wismut“ in Johanngeorgenstadt gab es in den Kulturhäusern auch schon Modellbahngruppen, zu denen er sich hingezogen fühlte.

Die Arbeit in der (späteren) BSW-Gruppe begann in Zwickau. Max Herberger erinnert

sich: „Der Anfang meiner ehrenamtlichen Arbeit begann, als mich 1983 der Bezirksvorstand des Modellbahnverbandes bat, für den „Traditions-Eilzug Zwickau“



(die AG hatte sich 1979 gegründet) einen festen Standort zu suchen. Den fanden wir auf dem Bahnhof Zwickau. Wir konnten das Gleis 25b nutzen. Erst waren es vier Wagen, am Ende der ganze Zug.“ Er war von Anfang an dabei, wenn es darum ging, das Eisenbahnerbe zu erhalten, zu pflegen und natürlich auch zu fahren. Der „Traditions-Eilzug Zwickau“, originalgetreu aus den 1930er Jahren erhalten und aufgebaut, fuhr als Sonderzug an den Wochenenden quer durch das Land. Nicht selten brachten die Hobbyeisenbahner ihre Ehefrauen mit, die im Speisewagen für das Wohl der Gäste sorgten. Zum Zug gehörte die Traditionsdampflok 50 849. Der Zug wurde auch gern von Film- und Fernsehgesellschaften für Aufnahmen gebucht. Die Einnahmen flossen zum Teil in die Arbeitsgemeinschaft. Aber vor allem stellte der Traditionszug ein lohnendes Freizeitobjekt dar. Diese Hobbyarbeit wurde zerstört, da der Zug in den Bestand des Eisenbahnmuseums Nürnberg überging. Die BSW-Gruppe, die sich heute „Eisenbahntradition Zwickau“ nennt, gibt es noch. Nur haben sich die Aufgaben geändert.

Herbergers drittes Standbein liegt in Glauchau. Im ehemaligen Bahnbetriebswerk hatte sich eine Gruppe „Lokomotivenliebhaber“ gefunden, der es um die Pflege, Erhaltung und den Einsatz von Dampflokomotiven ging. Der schloss sich Max Herberger 1991 an. „Es wäre mir eine große Freude gewesen, mich am Pflegen der Dampflokomotiven zu beteiligen“, resümiert er (daher seine E-Mail-Adresse!). Aber das gelang ihm nie. Er blieb seiner Berufung treu und wirkt in dieser BSW-Gruppe als „Technologe“. Er ist für den Einsatz der Lokomotiven zuständig, bestellt Trassen bei der DB Netz AG. Das Team stellt einen Lok-Jahreseinsatzplan auf, hält darin die Sonderfahrten fest und bewirbt diese Züge.

„Mir machte die ehrenamtliche Arbeit, vor allem in den 1990er Jahren, viel Freude. Hier in Glauchau ging es um Lokomotiven, in Zwickau um den Traditionszug. Beides zusammen ergab für mich den richtigen Mix.“

Bis heute ist Max Herberger in beiden BSW-Gruppen aktives Mitglied. Ende 2008 war damit Schluss. „Lange Zeit war Hobbyarbeit wichtig für mich, jetzt jedoch möchte ich mehr Zeit für die Familie haben. Zu Hause steht eine Modellbahnanlage. Erst kürzlich habe ich für sie eine „58er“ gekauft. Aber die kann nicht fahren, weil irgendwo der Strom unterbrochen ist. Ich möchte meine H0-Anlage endlich mal weiterbauen.“

Klaus Häußler, in der BSW-Gruppe Glauchau zuständig für das Marketing, schaut ziemlich ungläubig zu Max Herberger, als er dessen Erklärung hört: „Einen wie den Max kann man nicht ersetzen. Schmerzlich wird es bei den Sonderfahrten. Da war er immer unser Reiseleiter, ein profunder Kenner der Materie. Er kennt jeden Mast. Jeder, der mit unseren Zügen mitgefahren ist, konnte etwas dazu lernen. Zu Max' Programm gehörte gleichermaßen das Erzählen wie das Betreuen der Teilnehmer.“ Und traurig fügt er zu: „Wir müssen seinen Abgang akzeptieren. Aber er wird eine merkliche Lücke hinterlassen.“

In Altenburg wurde Anfang Dezember 2008 das Buch „Verlorene Wege“ vorgestellt. Darin beschreiben ehemalige „Wismut“-Hauer und Eisenbahner aus der Region Erlebnisse rund um die SDAG Wismut. Und auch Max Herberger erzählt im Buch über die Zusammenarbeit der Eisenbahn mit der Wismut.

Hat er vielleicht schon wieder ein neues Standbein gefunden?

Meine Lieblingslok – Baureihe 146

Max Mennemeyer, BSW-Gruppe MEC Münster

Meine Lieblingslok ist die Baureihe (BR) 146. Sie wird im Regionalverkehr eingesetzt. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h, was den Regionalverkehr im Gegensatz zu den Zeiten einer Baureihe 141 deutlich beschleunigt. Meistens zieht sie RE-Züge mit Doppelstockwagen, wie sie in ganz Deutschland zu finden sind. Ein RegionalExpress, bespannt mit der BR 146, besteht in der Regel aus einer Lok und vier bis fünf Doppelstockwagen. Die Gesamtlänge bei vier Wagen und der Lok beträgt 126 Meter. Insgesamt können bis zu 515 Personen in einem Doppelstockzug mit vier Waggonen mitfahren. Die 146 ist 19 Meter lang, hat ein Dienstgewicht von 84 Tonnen und wird von vier Fahrmotoren angetrieben. Die Lok ist meiner Meinung nach die schönste im Regionalverkehr der Deutschen Bahn.

Die meisten Loks der BR 146 sind übrigens im Land Nordrhein-Westfalen unterwegs. Auch in Münster ist die 146 jede Stunde auf Gleis 14 als Lok für den RegionalExpress der Linie RE 2, Rhein-

Haard-Express, zu sehen. Im Gegensatz zu ihren Vorgängern hat die BR 146, wie alle Neubauloks, einen viel geringeren Bremsweg. Sie wird nicht nur von der Deutschen Bahn eingesetzt, sondern auch bundesweit von privaten Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU), z.B. Metronom, bevorzugt, die die Eigenschaften der Lok zu schätzen wissen. Immer, wenn ich von einer 146 höre, denke ich an ihr typisches „Hochschalten“ beim Anfahren. Die BR 146 kann man leicht mit der BR 185 und anderen Neubau-E-Loks verwechseln, da sie alle modular aufgebaut sind und fast identisch aussehen. Doch einen Unterschied gibt es: Die 185 wird überwiegend im Güterverkehr eingesetzt. Bei privaten EVU wird die BR 185 auch vor Gesellschaftssonderzügen eingesetzt. Ich habe mich auf den Weg zum Bahnhof gemacht, um einige Fotos von interessanten Loks und Waggonen zu machen. Auf Gleis 14 war gerade der RE 2 aus Mönchengladbach eingefahren, und als „Highlight“ durfte ich nach Anfrage auf den Führerstand der

146 007-0. Auf der Strecke zwischen Münster und Albstadt gibt es einige gute Fotostellen, wo ich viele Schnappschüsse von der 146 gemacht habe. Es ist gar nicht so einfach, die Lok bei Höchstgeschwindigkeit zu fotografieren. Es ist möglich, dass ich mein Hobby, die Eisenbahn, später einmal zum Beruf mache und die 146 selber fahren werde...



◀ Max Mennemeyer vor der Metronom-Version seiner Lieblingslok.

50 Jahre Baureihe 23 der DR

Günter Baum, Halle; Dieter Fischer, Dresden

Die Geschichte der Baureihe 23 ist in ihrer Entwicklung geprägt von der Situation der deutschen Bahnen Deutsche Reichsbahn (DR) und Deutsche Bundesbahn (DB) nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges 1945.

In den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts sollten im Zuge der Vereinheitlichung von Reichsbahnlokomotiven zwei weitere Baureihen (BR) geschaffen werden, die für die pr. P 8 (38.10-40) und die pr. G 10 (57.10-35) einen Ersatz bilden sollten.

Die guten Erkenntnisse mit den bereits vorhandenen Einheitslokomotiven, die fortschreitende Schweißtechnik, aber auch die sehr guten Erfahrungen in der Erhaltung der P 8 und G 10, deren Kessel austauschbar waren, bildeten die Grundlage für Lokomotiven, die dem damaligen und zukünftigen Transportaufkommen im Personen- und Eilzugdienst gerecht werden sollten.

Die Firma Schichau in Elbing fertigte die ersten beiden Lokomotiven. 1941 wurden 23 001 und 23 002 Bauart 1'C1' h2 ausgeliefert. Beide Fahrzeuge sollten in der Lokomotivversuchsanstalt Grunewald (Berlin) erprobt werden. Sie blieben vorerst die einzigen dieser BR; der Krieg verhinderte einen Weiterbau. Die Lokomotiven verblieben nach dem Krieg bei der DR.

Die beiden Baumusterlokomotiven waren nach 1945 bei verschiedenen Berliner Bw beheimatet. 1964 kamen die Lokomotiven zur Lokversuchsanstalt nach Halle. 1961 erhielt die 23 001 einen Rekokessel mit Verbrennungskammer. Die Lok war als Bremslok im Einsatz und wurde 1979 umgenummert in 35 2001-2. Sie wurde 1974 ausgemustert. Die

23 002 sollte ebenfalls einen neuen Kessel erhalten, wurde aber wegen größerer Schäden am Rahmen und an den Radsternen 1967 ausgemustert.

1949 griff die DB den Gedanken der Ersatzbeschaffung für die P 8 (38.10-40) wieder auf. Aus den bisherigen Erfahrungen der Einheits- und Kriegslokomotiven, gepaart mit den neuesten Entwicklungen der Schweißtechnik, wurden neue Grundsätze verwirklicht. Die neuen Lokomotiven erhielten Kessel mit Verbrennungskammer, Rollenlager für Achsen und Stangen, Heißdampfregler u.a.; Oberflächenvorwärmer wurden durch Mischvorwärmer ersetzt, der Kuppelachsdruk konnte wahlweise auf 17 Mp bzw. 19 Mp eingestellt werden, die Geschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt betrug 85 km/h. Alle Lokomotiven erhielten während ihres Einsatzes mehrere Veränderungen. Am 06. Dezember 1959 war mit Indienstellung der 23 105 die letzte Übernahme einer Regelspur-Neubaudampflokomotive bei der DB.

Die DR beschaffte ab 1959 ebenfalls 1'C1' h2-Lokomotiven. Ihre Entwicklung fußte auf den Erfahrungen der Einheitslokomotiven und auf einer Entwicklung von zwei Neubaudampflokomotiven der Bauart 1'D h2 (Baureihe 25). Die 25 001 und 25 002 wurden 1954 im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg gefertigt. Die 25 001 hatte einen Kessel mit Verbrennungskammer und Stokerfeuerung; die 25 002, als 25 001 bezeichnet, hatte Kohlenstaubfeuerung Bauart Wendler. Die Stokerfeuerung der 25 001 bewährte sich nicht. Die Lok wurde im Raw Meiningen auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut und 1958 als 25 1002 wieder in Dienst gestellt. 1960 und 1962 waren beide Loks im Bw Senf-



tenberg beheimatet. Beide Loks wurden 1968 ausgemustert und verschrottet.

Zeitgleich zur Entwicklung der BR 25 und unter Nutzung der Erfahrungen mit der 23 001 und 23 002 wurde im Institut für Schienenfahrzeuge die BR 23.10 entwickelt. Die im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg gefertigten Baumusterlokomotiven kamen zum Jahreswechsel 1955/56 zur Fahrzeugversuchsanstalt (FVA) Halle/Saale zur Erprobung.

Die als BR 23.10 eingereichten Lokomotiven hatten Kessel mit Verbrennungskammer, Mischvorwärmanlage, Nassdampfregler und Druckausgleichskolbenschieber der Bauart Trofimoff. Sie waren mit dem Einheitsführerhaus und einem Neubautender 2'2' T28 für 10 t Kohle ausgerüstet. Alles in allem eine Lokomotive, die sich durch ihre gute Konstruktion den Gegebenheiten sehr gut anpasste und die an sie gestellten Anforderungen erfüllte.

Die 23 1001 war zur Erprobung bei der FVA Halle; die 23 1002 zur Betriebser-

probung im benachbarten Bw Halle P. Die Lok war im Dienstplan 2 (Ackermann) für D-Züge Halle (Saale)—Berlin, Halle (Saale)—Erfurt bzw. für Eilzüge nach Halberstadt als 03-Ersatz eingesetzt. Im Verlauf der Erprobung wurden eine Reihe von Verbesserungen vorgenommen, so dass mit Serienbeginn eine Lokomotive zum Einsatz kommen konnte, die den Anforderungen des Betriebes gerecht wurde. Die Meinung der Lokführer war, um mit den Worten des Kollegen Rindelhard zu sprechen: „Die Lok kam zehn Jahre zu spät auf die Schiene“.

Die 35 1113 (ex 23 1113) war die letzte Neubaulok dieser BR. Sie ist heute nicht betriebsfähig in Nossen abgestellt und wird von den Mitgliedern der „IG Dampflokom Nossen“ betreut. Die 35 1097 (ex 23 1097) ist betriebsfähig in Glauchau beheimatet und wird von den Freunden der „Traditionsdampflok 58 3047“ gepflegt und eingesetzt. In Cottbus haben die Freunde vom Lausitzer Dampflokom Club die 35 1019 (ex 23 1019), die ab diesem Frühjahr auch wieder betriebsfähig ist.

89 6009 – eine Dampflokrarität

Jörg Baumgärtel, Alfred Hohl; BSW-Gruppe Bw Dresden Altstadt

Die Dampflokomotive 89 6009 ist eine ehemalige preußische T3. Rund 1300 Lokomotiven dieser Baureihe wurden von 1878 bis 1915 für die Preußischen Staatseisenbahnen und diverse Privatbahnen gebaut.

Im Jahre 1902 wurde die Lokomotive von der Firma Humboldt (Cöln-Kalk) mit der Fabrik-Nummer 135/ Betriebsnummer "1808 Berlin" ausgeliefert und bei den Königlich Preußischen Staatseisenbahnen auf Nebenbahnen mit verschiedensten Betriebsbedingungen sowie im Verschiebedienst der Königlich Eisenbahndirektion Berlin unter der Betriebsnummer „6146 Berlin“ auf den ausgedehnten Gleisanlagen der Berliner Bahnhöfe eingesetzt.

1925 übernahm die Deutsche Reichsbahn die T3 und nummerierte/ordnete sie als 89 7403 ein. Weil sich die Einsatzkriterien änderten, wurde die Lok 1931 an die Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll (Sachsen-Anhalt/Niedersachsen) verkauft.

In den folgenden Wirren der Kriegs- und Nachkriegsjahre wechselte die Beheimatung der Lok des Öfteren mit den unterschiedlichsten Betriebsbedingungen und Einsatzaufgaben.

Entsprechend der Umzeichnungsliste vom 12. Dezember 1949 wurde die T3 mit der noch heute gültigen Betriebsnummer als 89 6009 bezeichnet!

Die Deutsche Reichsbahn der DDR hängte 1953 einigen Maschinen dieser Baureihe einen Tender 3T12 an (weil die Lok gerade wegen Reparatur im Raw Blankenburg stand, wurde die 89 6009 dabei das Baumuster) und machte diese Lokomotiven zu Schleptenderloko-

motiven, die durch Aufnahme größerer Vorräte einen viel weiteren Aktionsradius hatten und so längere Strecken fahren konnten.

Seit 1971 gehörte die 89 6009 in der DDR als Museumsfahrzeug zu den erhaltenswerten historischen Lokomotiven im Museumsbetrieb, welche von traditionsbewussten, engagierten Eisenbahnern seit vielen Jahren; ab Anfang der neunziger Jahre in der BSW-Gruppe „Dresdner Lokomotiven“ und der „Interessengemeinschaft Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt e.V.“, in mühevoller Kleinarbeit gehegt und gepflegt werden, um diese Originale und Raritäten der Nachwelt zu erhalten. Damit wir unseren Kindern eines Tages zeigen können: Das war auch mal Eisenbahn! Eisenbahngeschichte bewahren, erhalten und sich an frühere Zeiten voller Eisenbahnromantik erinnern, die zwar längst vergangen sind, aber zu denen zurückzukehren es sich lohnt!

Die 89 6009 begeisterte mit vielen anderen historischen Lokomotiven viele Jahre Eisenbahnfreunde aus aller Welt (z.B. bei den Dresdner Dampflokfesten); sie beförderte immer wieder Sonderzüge quer durch ganz Deutschland; wurde sogar bei der Verfilmung der „Gustloff“ zum Filmstar, und bis in die USA hatte sich dies rumgesprochen. So wurde die 89 6009 sogar zum Hollywoodstar und spielte in dem Hollywoodfilm über Leo Tolstoi „The Last Station“ mit. Der Schriftsteller lebte zuletzt auf einer Bahnstation. Anfang Mai 2008 drehte eine deutsch-amerikanische Koproduktion mit Christopher Plummer in der Hauptrolle bei Wittenberg und Pretzsch auf dem Bahnhof mit der 89 6009 und

historischen Wagen die letzten Stunden im Leben des russischen Schriftstellers Leo Tolstoi.

Man sah die 89 6009 noch dampfend zur Saisonöffnung 2008 im Eisenbahn-Museum Dresden-Altstadt, bei Pendelfahrten zwischen Dresden Hbf und Radebeul Ost und zum Bahnhofsfest in Bärenstein (Erzgeb).

Am 22. August 2008 stand für die Dampflokomotive 89 6009 die fällige Kesselrevision an. Leider musste die 89 6009 wegen mehrerer undichter Stehbolzen vorzeitig abgestellt werden. Die zunehmenden Undichtheiten am Kessel der Lok im Bereich der Feuerbüchse durch abgezehrte Stehbolzen lassen keinen Weiterbetrieb mehr zu. Nach der Begutachtung durch den Kesselprüfer wurde die Lok am 23. Juni 2008 außer Betrieb genommen!

Von der vorkalkulierten Reparatursumme, die einen Kostenumfang von über 100 000 € annehmen wird, ist bisher leider erst ein Fünftel zusammengekommen! In nächster Zeit werden jetzt die Heizrohre ausgebaut, um den Kesselmantel gründlich untersuchen zu können. Wir hoffen auf die Unterstützung vieler Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland; aus aller Welt, damit die IG Bw Dresden-Altstadt die „alte Dame“; liebevoll auch „Spuckliesel“ genannt; bald wieder anhei-

zen kann. Spenden sind willkommen auf dem Konto 3697622; BLZ 12096597 bei der Sparda-Bank Berlin e.G. Die Freunde der BSW-Gruppe und des Vereins sagen im Namen der Dampflokomotive 89 6009 vielen Dank im voraus.

Foto: Alfred Hobl



Technische Daten	
Baujahr:	1902
Hersteller:	Humboldt (Cöln-Kalk)
Fabrikationsnummer:	135
Achsfolge:	C
Gattung:	Gt 33,10
Bauart:	Güterzugtenderlokomotive
Länge über Puffer/Kupplung:	14 368 mm
Treibraddurchmesser:	1100 mm
Leermasse Lok und Tender:	43,65 t
Dienstmasse, volle Vorräte:	63,45 t
größte Geschwindigkeit:	40 km/h
Kesseldruck:	12 bar
Zylinderdurchmesser:	350 mm
Kolbenhub:	550 mm
Kohlevorrat:	5 t
Wasserkasteninhalt:	12m³
Spurweite:	1435 mm
Eigentümer:	DB Museum Nürnberg

V 100 003 - eine Legende der Deutschen Reichsbahn

Michael Jungfer, Lutherstadt-Wittenberg

Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre begann die Deutsche Reichsbahn (DR) den Traktionswandel verstärkt voranzubringen. Dazu wurden von der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR Typenprogramme aufgestellt –

eines für E-Lokomotiven (es umfasste lediglich zwei Bauarten), eines für Dieseltriebwagen und eines für Diesellokomotiven. Das „Typenprogramm Diesellokomotiven“ sah 1960 wie folgt aus:

Anwendung	Leistung (PS)	V max km/h	Baureihe	Notiz
Leichter Rangierdienst und Arbeitszugdienst	170	35	V 15	
Leichter Rangierdienst und Arbeitszugdienst	220	40	V 23	
Mittelschwerer Rangierdienst u. Nahgüterzugdienst	600	30/60	V 60	
Personenzug- und Güterzugdienst, Eilzug- und Schnellzugdienst	2 x 900 (1800)	120	V 180 (B'B')	
Personen- und Güterzugdienst auf Strecken mit 18 t Achslast	2 x 900 (1800)	120	V 180 (C'C')	
Schwerer Schnellzugdienst	2 x 1200 (2400)	140	V 240	Keine Serienfertigung
Schwerer Schnellzugdienst, mit elektrischer Zugheizung	2 x 1350 (2700)	140	V 270	Nicht gebaut, nur Planung

Mit den geplanten Loktypen sollte der Leistungsbereich von 220 PS bis 2700 PS abgedeckt werden. Das Typenprogramm zeigt, dass die Planungen den technischen Möglichkeiten des DDR-Schienenfahrzeugbaus weit voraus waren, insbesondere bei der Entwicklung leistungsstarker Motoren. Außerdem fällt auf, dass bei der Leistung eine Lücke zwischen der V 60 und der V 180 besteht. Sie sollte durch Importe einer 1000-PS-Lokomotive aus der UdSSR abgedeckt werden. Äußerlich sollten die Fahrzeuge der aus der CSSR im Jahre 1962 importierten Lokomotive V 75 ähneln.

Bei den Lokomotiven des Typenprogramms wurde großer Wert auf vereinheitlichte Bauteile und -gruppen, zum Beispiel Motoren, Hilfsmaschinen und Aggregate, gelegt, um eine wirtschaftli-

che Vorhaltung von Ersatzteilen und eine freizügige Tauschteilwirtschaft zu ermöglichen.

Die Serienproduktion der Baureihen V 15 und V 23 begann 1959, die Baureihe V 60 folgte 1962 und die Baureihe V 180 im Jahre 1963. Im Jahre 1964 gab es immer noch keine Zusagen aus der UdSSR über die Lieferung von 1000-PS-Lokomotiven.

Die DR benötigte dringend Lokomotiven dieser Leistungsklasse, da die zu ersetzenden Dampflokomotiv-Gattungen zu den ältesten im Betriebspark der DR gehörten.

Notgedrungen musste die Reichsbahn schließlich mit der Eigenentwicklung der Lokomotive beginnen. Um die Entwicklungszeit zu verkürzen, wurde bei der

Konstruktion zu großem Teil auf die Baureihe V 180 zurückgegriffen und damit auf deren standardisierte Bauteile. Das sollte sich später bei der Unterhaltung der Fahrzeuge und bei der Vorhaltung der Ersatzteile auszahlen.

Auf dieser technischen Grundlage baute der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg zwei Probelokomotiven. Sie wurden als V 100 001 und V 100 002

bezeichnet. Die Eingruppierung der Baureihe entsprach dem Nummernplan der DR aus dem Jahre 1925, welcher bis 1970 gültig war. Das V steht für Lok mit Verbrennungsmotor, die 100 für die Leistung, geteilt durch 10, also 1000 PS : 10 = 100. Die nachfolgenden Nummern sind die fortlaufenden Nummern der Auslieferung an die DR.

Die Versuche mit den beiden Probeloks ergaben ausgezeichnete Werte im Personenzug- und Güterzugdienst sowie im schweren Rangierdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im Schnellgang und 65 km/h im Langsamgang.

Die Serienproduktion sollte der VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW), ein früherer Betrieb der AEG, übernehmen, da der Lokomotivbau Babelsberg mit der Produktion der Diesellokbaureihe V 180 ausgelastet war.

LEW baute ein weiteres serienreifes Problemuster, um die Fertigungstechnologie aufzustellen; es wurde als V 100 003 bezeichnet. Diese Lokomotive wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1966 ausgestellt, wo sie mit ihrer Farbgebung in



▲ Im schmucken Kleid zeigt sich die V 100 003 auf Ausstellungen Foto: Kirsche

Hellgrau mit grünen Zierstreifen für Aufsehen sorgte. Danach wurde die Lok von der Fahrzeugversuchsanstalt Halle/S vor Eil-, Personen- und Güterzügen mit dazugehörigem Messwagen auf den Strecken nach Erfurt, Halberstadt, Sangerhausen und Lutherstadt-Wittenberg eingehenden Versuchen unterzogen. Bei diesen Einsätzen als Probelok fand sie viel Interesse und wurde bereits zu einer Legende. Am 20. und 21. Dezember 1967 fanden die Abnahmefahrten der Lok statt, als Leerfahrt von Hennigsdorf nach Löwenberg und unter Last von Hennigsdorf nach Neustrelitz. Am 10. Januar 1968 schließlich wurde die Maschine an die DR übergeben.

Durch den folgenschweren Beschluss des Ministerrates der DDR vom 17. März 1966 musste die DR die Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken einstellen, so dass die Baureihe V 180 ausschließlich auf Hauptbahnen eingesetzt wurde, obwohl sie als V 180 C'C' auch auf Nebenbahnen zum Einsatz gelangen sollte. Hinzu kam, dass die Baureihe V 240 als Lokomotive über 2000 PS Leistung gemäß

eines RGW-Beschlusses (Comecon) in der DDR nicht gebaut werden durfte.

Die Baureihe V 100 bildete daher über viele Jahrzehnte das Rückgrat der Zugförderung auf Nebenbahnen; sie wurde sogar auf Hauptbahnen im Personenzug- und Güterzugdienst und auch im Eilzugdienst eingesetzt. Dass sie in fast 900 Exemplaren hergestellt wurde, spricht für den Erfolg der Baureihe. Mit der Umzeichnung im Jahre 1970 wurde aus der Baureihe V 100 die Baureihe 110. In den nachfolgenden Jahren erhielten einige Lokomotiven verstärkte Motoren mit einer Leistung von 1200 PS oder 1400 PS.

Die Probelokomotive V 100 003 war nach Übernahme durch die DR im Jahre 1968 kurzzeitig im Bahnbetriebswerk (Bw) Leipzig-Süd beheimatet. Danach wurde sie dem Bw Lutherstadt-Wittenberg zugeteilt und auf den Strecken nach Jüterbog, Dessau und Falkenberg eingesetzt. Ihre Stammstrecke war die Heide-Bahn nach Eilenburg.

Im Jahre 1972 erhielt die Lok die Farbgebung in Rot mit elfenbeinfarbenen Zierstreifen, wie sie bei allen Lokomotiven der Baureihe 110 angewendet wurde.

Die Hauptuntersuchungen führte das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Cottbus, später dann das Raw Stendal aus. Dabei wurden einige Anpassungen an die Serienausführung vorgenommen, um den Unterhaltungsaufwand zu optimieren. Die Ursprünglichkeit blieb jedoch erhalten.

Seit mehr als 25 Jahren ist die V 100 003 im Bw Lutherstadt-Wittenberg beheimatet und hat hier ein Stück Eisenbahngeschichte mitgeschrieben.

Einsatzgebiete in den siebziger Jahren waren die Strecken nach Dessau, Berlin-Schöneweide, Bitterfeld und Falkenberg (Elster). Nach wie vor war sie auf der

Stammstrecke nach Eilenburg unterwegs. Aufgrund ihres Alters wurde die Maschine 1991 aus dem Betriebsdienst genommen; jedoch 1993 wieder reaktiviert. Die endgültige Ausmusterung aus dem Betriebsdienst war dann 1994.

Im Jahre 1995 übernahm der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V., eine Kulturgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), das Fahrzeug und hat es in den Zustand gebracht, wie es im Jahre 1966 auf der Leipziger Messe ausgestellt war. Es wurden die Einrichtungen des Zugfunks und der punktförmigen Zugbeeinflussung installiert und das Fahrzeug durch die Mitglieder des Vereins bei viel Unterstützung durch die Kollegen der Werkstatt Lutherstadt-Wittenberg betriebsfähig hergerichtet. Am 21. April 1998 erteilte ein Sachverständiger des Eisenbahn-Bundesamtes die Genehmigung zum Betrieb unseres Fahrzeuges mit eigener Kraft. Nunmehr kann das Fahrzeug vor Sonderzügen eingesetzt werden.

Dennoch waren weitere Unterhaltungsarbeiten notwendig. So wurde im Jahre 1999 der Motorölwärmetauscher aufgearbeitet; 2000 wurde der Heizkessel durch den Vorwärmer- und Kesselbau Köthen untersucht und aufgearbeitet.

Da die weiteren Lokomotiven dieser Baureihe zum großen Teil von den Gleisen verschwunden sind und die restlich verbliebenen in den nächsten Jahren ausgemustert werden sollen, will unser Verein den ältesten Vertreter einer erfolgreichen Lokomotivbaureihe, die ein Stück Eisenbahn mit geprägt hat, der Nachwelt erhalten. Um dies zu gewährleisten, müssen in regelmäßigen Abständen verschiedene Bauteile der Lok einer Überprüfung unterzogen werden. Diese Arbeiten sind notwendig, da sonst die Betriebsgenehmigung für das Fahrzeug erlischt.

Technische Daten	
Höchstgeschwindigkeit	Schnellgang: 100 km/h, Langsamgang: 65 km/h
Gesamtgewicht	64 t
Mittlere Achslast	15 t
Motor	Diesel
Bauart	12 KVD 18/21 A II SVW
Hersteller	VEB Motorenwerke Berlin-Johannisthal
Leistung	1000 PS
Getriebe	Hydrodynamisches Strömungsgetriebe mit mechanischem Wende- und Stufengetriebe
Bauart	GSR 3.0/ 5.7
Hersteller	VEB Strömungsmaschinen Dresden
Zugheizung	Dampfheizung
Bremse	Druckluftbremse
Bauart	K-GPmZ
Kraftstoffvorrat	2500 l
Heizöl	Wird aus Kraftstoffbehälter entnommen
Heizwasser	2000 l
Sand	280 kg
Baujahr	1965
Hersteller	VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf

In den Jahren 2004 und 2005 erhielt die Lok eine Hauptuntersuchung im DB-Werk Cottbus, wo alle sicherheitsrelevanten Bauteile geprüft wurden. Außerdem wurde das defekte Achsgetriebe 3 repariert. Da unsere Lok ein Prototyp ist, mussten wir zuvor deutschlandweit die entsprechenden Ersatzteile suchen und wurden im ALSTOM-Werk Stendal fündig. Anschließend war die Maschine im DB-Werk Dessau und im Bw Lutherstadt-Wittenberg zu Arbeiten an der Bremse, an der Luftversorgung und am Heizkessel. Außerdem wurde die Induktive Zugsicherung Pz 80 R installiert. Schließlich fand am 26. April 2006 die Abnahme unserer Lok für den Betrieb statt; das Fahrzeug steht nunmehr für die Bespannung von Sonderzügen und für Ausstellungen zur Verfügung. Im Sommer 2008 bekam die Lok mit Hilfe von Auszubildenden des Maler- und La-

ckierhandwerkes eine Neulackierung, da die Qualität des bisherigen Lackes nach 13 Jahren beeinträchtigt war. Im Jahre 2008 erhielt der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Kulturgruppe des BSW, Fördermittel aus dem Fonds für technische Denkmale des Landes Sachsen-Anhalt. Am 13. November 2008 überreichte der Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Dr. Daehre, den Förderbescheid.

Mit Hilfe dieser Mittel wird der digitale Zugfunk installiert, der Heizkessel erhält eine Revision, und es finden Arbeiten an den Batterien statt. Nach Fertigstellung der Lokomotive bemüht sich der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Kulturgruppe des BSW, um die Herrichtung von Reisezugwagen, die gemeinsam mit der Lok V 100 003 in Sonderzügen zum Einsatz kommen sollen.

Beheimatung des Fahrzeugs			
Standort	von	bis	Bemerkungen
VES-M Halle	1966	22.01.1968	
Bw Halle G	23.01.1968	26.09.1972	Ab 20.01.1972 bis 01.06.1973 im Bw Lu.-Wittenberg eingesetzt
Bw Leipzig-Süd	27.09.1972	17.04.1973	
Bw Halle G	01.06.1973	08.06.1977	Ab 01.06.1973 im Bw Lu.-Wittenberg eingesetzt
Bw Lu.-Wittenberg	10.06.1977	06.02.1978	
Bw Halle G	04.05.1978	08.10.1978	
Bw Lu.-Wittenberg	09.10.1978		

Untersuchungen und außerplanmäßige Fristarbeiten				
Ausbesserungswerk	von	bis	Umfang der Unters.	Bemerkung
Raw Cottbus	09.01.1970	26.02.1970	V 2	
Bw Erfurt	11.10.1971	04.11.1971	V 0	Radsatztausch
Raw Cottbus	25.04.1973	31.05.1973	V 6a	
Bw Neustrelitz	19.06.1975	22.06.1975	V 0	Radsatzbank
Raw Cottbus	21.08.1975	18.09.1975	V 6	
Bw Neustrelitz	09.06.1977	09.06.1977	V 0	Radsatzbank
Raw Stendal	07.02.1978	31.05.1978	V 7, V 0	
Bw Falkenberg	14.01.1980	18.01.1980	V 0	2. Radsatz getauscht
Bw Halle G	23.06.1980	24.06.1980	V 0	Dieselmotortausch
Bw Leipzig-Süd	15.01.1981	02.02.1981	V 0	1. Radsatz getauscht
Bw Engelsdorf	02.02.1981	04.02.1981	V 0	Radsatzbank
Raw Stendal	05.08.1981	15.09.1981	V 6, V 0	Unfall
Bw Engelsdorf	18.01.1983	21.01.1983	V 0	Radsatzbank
Bw Leipzig-Süd	21.06.1983	24.06.1984	V 0	Dieselmotortausch
Bw Halle G	11.12.1983	21.03.1984	V 0	Strömungsgetriebetausch
Raw Stendal	31.10.1984	21.12.1984	V 6	
Bw Engelsdorf	08.06.1986	10.06.1986	V 0	Radsatzbank
Raw Stendal	17.01.1989	20.02.1989	V 6a	
Bw Leipzig-Süd	25.03.1991	27.03.1991	V 0	Drehelastische Kupplung getauscht
Bw Leipzig-Süd	28.05.1991	30.05.1991	V 0	Vorderer Pufferträger getauscht
Bw Halle G	16.03.1992	25.03.1992	V 0	Heizkessel-Tausch
Werk Cottbus	20.09.2003	20.11.2004	V 6	Rev. n. § 32(3) EBO
Werk Dessau	21.11.2004	15.08.2005	V 0	Umbau PZB, HK,
Werk Halle	28.08.2005	17.09.2005	V 0	Untersuchung Bremse
Bw Lu.-Wittenberg	17.09.2005	26.04.2006	V 0	Untersuchung Dieselmotor Bremse, Prüfung

Die Modelleisenbahn-Schauanlage des MEC Hannover

Bernhard Waterholter, BB Region Nord

Landschaftliche Beschreibung

Begleiten wir einen Eisenbahnfreund bei seiner Fotoexkursion. Sein Ziel, die zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn durch das Langental. Diese Strecke durchquert ohne besondere Neigungswechsel eine typische Mittelgebirgslandschaft. Die Streckenführung durch das Langental weist eine von Südosten nach Nordwesten angelegte Trasse auf und hat nach der Meinung unseres Eisenbahnfreundes einige gute Fotostandpunkte. So wechseln sich Betriebsstellen und einige Kunstbauten in rascher Folge ab.

Der gewählte Standort liegt etwas oberhalb des „Wiedener Tunnel“. Dieser Tunnel unterfährt die „Wiedener Höhen“, die sich mittlerweile zu einem beliebten Naherholungsgebiet entwickelt haben. Ein Hauptanziehungspunkt für die Ausflügler ist eine durch Verwitterung entstandene Felsformation. Diese Felsen bestehen aus Quarz und haben durch Erosion ihre heutige Form erhalten. Eine beliebte Ausflugsgaststätte lädt zur Rast ein. Nach einem kurzen Fußmarsch ist unser Eisenbahnfreund an seinem gewählten Standort über dem Tunnelportal des 683 m langen „Wiedener Tunnel“ angekommen. Die zweite Tunnelröhre wurde beim zweigleisigen Ausbau der Strecke angelegt. Unser Eisenbahnfreund bannt einige Reise- und Güterzüge auf die „Platte“. Aber er wartet eigentlich auf etwas anderes. Wie er aus sicherer Quelle erfahren hat, soll heute ein ICE 3 zu Messfahrten auf die Strecke kommen. Während der Wartezeit verfolgt sein Blick einen Reisezug, der gerade die nördliche Röhre des „Wiedener Tunnel“ verlässt. Der Zug durchfährt die Abzweigstelle „Kurve“. An dieser Abzweigstelle beginnt eine selten befahrene Verbindungskurve zu

einer elektrifizierten Nebenbahn. Die Nebenbahn wird hauptsächlich vom Nahverkehr genutzt und von der nächsten größeren Stadt bedient. Ab und zu rollen ein paar Güterzüge oder umgeleitete Züge über diese Verbindungskurve. Anschließend überquert der Zug auf einer Stahl-Fachwerkrägerbrücke die Verbindungsstrasse von Unterlangen nach Oberlangen. Links liegend, kommt die ehemalige Blockstelle „Langen“ in Sicht. Das Gebäude wird heute von der BSW-Gruppe Flügelrad von 1976 mit ihren Freizeitaktivitäten genutzt. Auf seiner weiteren Fahrt überquert der Zug auf einer kleinen Stahlbrücke den Violenbach. Kurz danach rollt der Zug unter der neu erstellten Straßenbrücke hindurch. Diese moderne Betonbrücke wurde beim Bau der Ortsumgehungstrasse errichtet. Zugleich dient diese vierstreifig ausgebauten Strasse als Autobahnzubringer. Kurz nach der Straßenbrücke erreicht der Zug den Abzweig „Brücke“. Hier beginnt die zweite Verbindungskurve zu der elektrifizierten Nebenbahn. Der Zug fährt in den 734 m langen, ebenfalls aus zwei Tunnelröhren bestehenden „Bühler Tunnel“ ein und verschwindet damit aus dem Blickfeld unseres Eisenbahnfreundes. Wegen eines Hangrutsches vor mehreren Jahren wurde das Tunnelportal durch zwei moderne Rechteck-Portale aus Beton ersetzt. Oberhalb des „Bühler Tunnels“ verläuft eine vielbefahrene Bundesautobahn mit dem Rastplatz „Bühler Heide“.

Unser Eisenbahnfreund verpasst fast das Auftauchen des ICE 3 aus dem „Bühler Tunnel“. Aber er kann ein paar schöne Fotos im besten „Büchsenlicht“ schießen und wandert anschließend zurück, um im Gasthaus „Zum fröhlichen Weinberg“ zu speisen..

Technische Beschreibung

Die Modelleisenbahn-Schauanlage wurde in Modulbauweise errichtet. Als Nenngröße wurde Halb-Null (H0) mit einem Maßstab von 1:87 gewählt. Die einzelnen Module sind nach Nord-Modul-Norm gefertigt. Der Grundstock dieser Anlage wird gebildet aus zwei Wendemodulen mit einer jeweils 180°-Kehre, einem Bogenmodul (45 Grad), einem Bogenmodul (45 Grad) mit einem Abzweig, einem geraden Streckenmodul mit Abzweig und drei weiteren geraden Streckenmodulen. Die aufgestellten Segmente wurden aus Holz gefertigt und stehen auf Vierkant-Stahlrohrfüßen. Die Holzkästen sind aus 16-mm-Tischlerplatte und die Trassenbretter aus 10-mm-Sperrholz gebaut und weisen rechts und links die Nord-Modul-Kopfstücke auf. Die Hohlräume sind u. a. mit Styrodur, zur Grundlage der Landschaftsgestaltung, aufgefüllt.

Das Gleismaterial (Pilz-Elite-Gleissystem), mit einer Profilhöhe von 2,1 mm, stammt von der Firma „Tillig“. Nur der als Nebenbahn getarnte Abstellbahnhof ist mit „Roco“-Gleisen und einer Profilhöhe von 2,5 mm bestückt. Die Gleise sind mit Schotter der Firma „Busch“ „verleimt“. Die Weichen werden mit motorischen Antrieben der Firma „Fulgurex“ gestellt. Die auf der Anlage instal-

lierte Oberleitung wurde aus Produkten der Firma „Sommerfeld“ aufgebaut. Die Oberleitung wurde dem Vorbild nachempfunden und ist betriebsauglich, d. h., die Lokomotiven fahren mit am Fahrdrat anliegenden Stromabnehmern.

Die Geländegestaltung wurde aus einer Kombination von Geländematten, Streufasern und Beflockungsmaterialien der verschiedensten Hersteller vorgenommen. Die Gebäude stammen von „Pola“, „Kibri“ und „Faller“. Die Straßenbrücke wurde aus Sperrholz gefertigt. Für die Strassen wurden die handelsüblichen Straßenfolien verwendet. Die Automodelle wurden teilweise farblich behandelt und mit Kennzeichen ausgestattet. Des weiteren wurden viele Automodelle mit Figuren bestückt. Die Felsformation wurde aus Gips graviert und passend eingefärbt. Der Fahrbetrieb wird nach dem „Hundeknochen-Prinzip“ abgewickelt. Zeitlich ist die Modulanlage ab der Epoche IV einzuordnen. Somit verkehren Museumsdampfzüge und ICE einträchtig nebeneinander. Die Hintergrundkulisse rechts und links der Wendemodule wird



Blockstelle Langen ▶

Fotos (2): Waterholter

aus einem Fotohintergrund der Firma „Auhagen“ gebildet. Die Hintergrundkulisse wurde an einigen Trennkanten mit eigenen Bildmotiven ergänzt.

Elektrisch wird die Anlage nach dem NEM-Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem betrieben und weist zwei Stromkreise auf, einen für den Abstellbahnhof und einen für die Betriebsstrecke. Die Oberleitung hat elektrisch keine Funktion. Die Lokomotiven werden analog gesteuert, d. h., die am Gleis anliegende Fahrspannung wird auf- oder abgeregelt. Die Strecke ist in vier Blockabschnitte unterteilt. Somit können drei Züge unabhängig auf der Anlage verkehren. Die Blocksteuerung erfolgt durch elektronische Bauteile der Firma „Uhlenbrock“, ergänzt mit einem Doppelspulrelais der Firma „Fleischmann“.



Nachfolgend eine kurze Funktionsübersicht der Blocksteuerung:

Fährt ein Zug an einem „Grün“ (Hp 1) zeigenden Signal vorbei in einen freien Blockabschnitt ein, so wird ca. nach drei Loklängen ein kurzer isolierter Gleisabschnitt befahren. Dieses Befahren wird von dem angeschlossenen Gleisbesetzmelder registriert. Das Signal wechselt in „Rot“ (Hp 0), der Blockabschnitt ist besetzt. Dieser Zustand wird im Blockabschnittsrelais „gespeichert“. Bei der Vorbeifahrt am folgenden „Grün“ (Hp 1) zeigenden Signal erfolgt der zuvor beschriebene Vorgang erneut. Nur wird jetzt durch den „Haltfall“ des Signals parallel der sogenannte „Rückblock“ ausgelöst. Dieser Stromimpuls schaltet das Blockabschnittsrelais des rückliegenden Abschnitts frei. Der „Speicher“ ist wieder leer. Weiterhin wechselt das Signal wieder von „Rot“ (Hp 0) nach „Grün“ (Hp 1). Der nächste Zug kann in den freien Blockabschnitt einfahren. Für das sanfte Anfahren und Abbremsen an den Signalen wurde die Blocksteuerung um einen Anfahr- und Bremsbaustein ergänzt.

Clubheim: Fernroder Straße,
Hannover Hbf Nordostseite, unter Gleis 14

Clubabend: dienstags (außer
feiertags) ab 19.30 Uhr

Postanschrift: Fuldaer Wende 5,
30419 Hannover, Telefon: 0511/
751405

Internet:

www.mec-Hannover.de

kontakt@mec-hannover.de

Kleine Details

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Kleine Details auf der Modellbahnanlage lockern das Bild auf. Und weil auf vielen Anlagen kleine Bauernwirtschaften (Bauernhöfe) dargestellt werden, wie sie in ländlichen Gegenden zu finden waren, sollte ein „Re likt“ aus vergangener Zeit nicht vergessen werden: Die Milch wurde in Kannen von Fuhrwerken abgeholt, das von einem Mann gefahren wurde. Um die vollen Milchkannen leichter auf den Wagen heben zu können, wurden diese von den Landwirten auf einer an der Straße eigens dafür vorgesehenen „Bank“ abgestellt. Der Abholer brauchte so die Milchkannen auf das Fahrzeug zu heben und die leeren Kannen auf der Bank abzustellen.

Für die Gestaltung einer solchen „Milchkannenbank“ (siehe Foto) benötigen wir zwei Zahnstocher und ein Stück Sperrholz (0,6 mm dick) oder Karton.

Entsprechend der Skizze werden die Zahnstocher zugeschnitten. Entsprechend deren Durchmesser werden vier Löcher in die Anlagenplatte gebohrt und

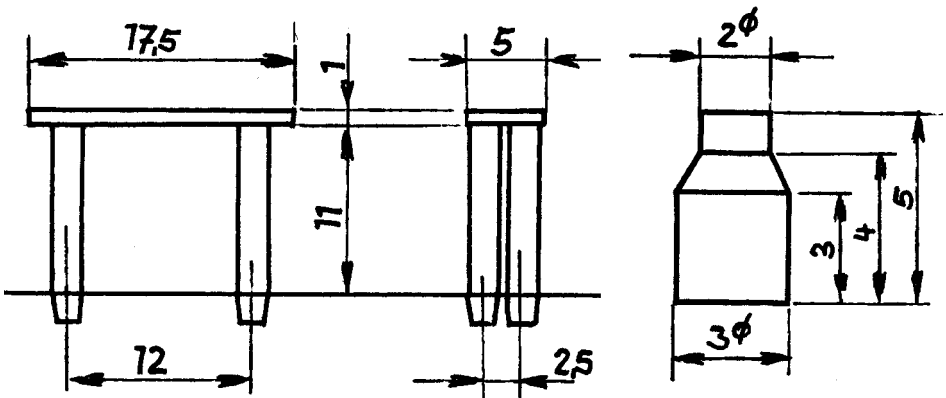


die „Stützen“ eingeklebt. Dafür ist Alleskleber oder auch Kaltleim geeignet. Danach wird die Platte aufgeklebt. Nach dem Trocknen können die Milchkannen aufgestellt und mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert werden.

Milchkannen in der Nenngröße H0 gibt es von Kleinserienherstellern. Sie können aber auch aus 3-mm-Aluminium-Rundstab selbst gedreht werden. Die Abmessungen sind der Skizze zu entnehmen.

Viel Spaß beim Gestalten!

Foto und Zeichnung: W. Bahnert



Lagerung von Modellfahrzeugen

Hellfried Richter, Bezirksbeauftragter Dresden

Mit der immer höheren Detailtreue und Ausführung der Modellbahnfahrzeuge treten teilweise auch größere Probleme bei der Verpackung und Lagerung während des Betriebes auf.

Fahrzeuge werden mit Zurüstteilen jeglicher Art aufgewertet und komplettiert. Die Lagerung und der Transport nach dem Betrieb bereitet schon einige Probleme, will man doch die geduldig und mühsam montierten Zurüstteile nicht beschädigen. Die Fahrzeuge allerdings unverpackt zu lagern, ist auf die Dauer auch nicht die beste Lösung. Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, geeignete Aufbewahrungsschachteln zu bauen.

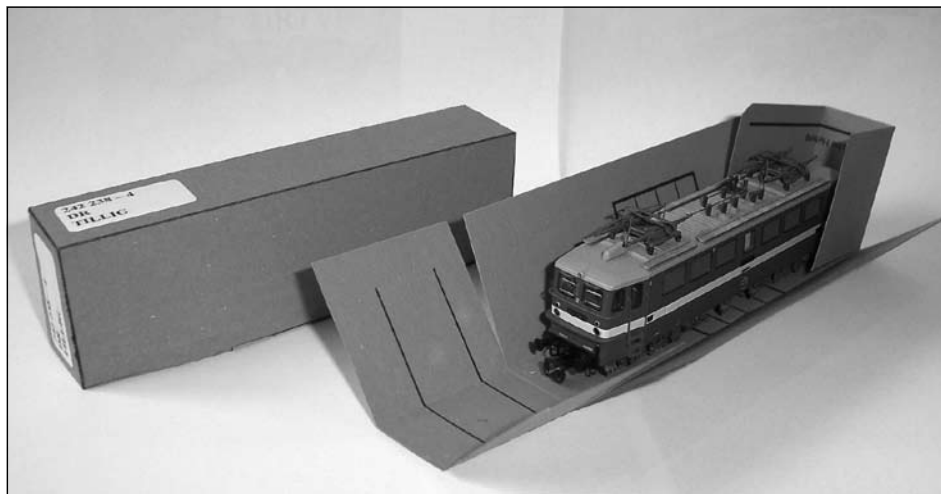
Als Material bieten sich Schnellhefter an, die es in Pfennig-Geschäften als 10er Pack gibt. In der Zeichnung sind die wichtigsten Maße angegeben. Die stärker gezeichneten Linien sind einzuschneiden, die anderen Linien dann zu falten.

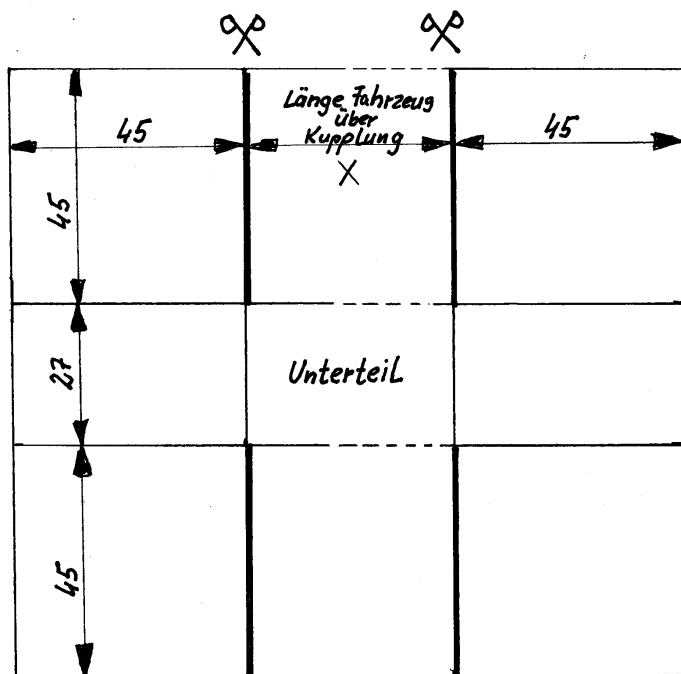
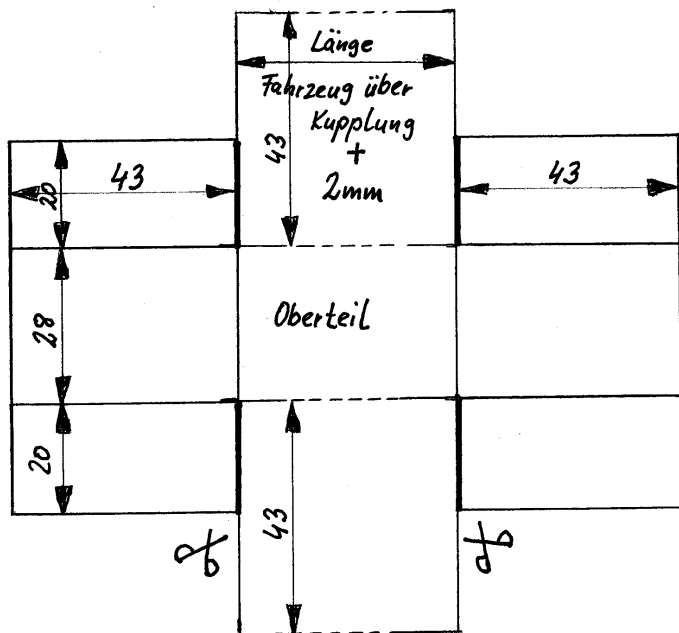
Das Unterteil ist nur zum Knicken vorgesehen, wobei das Oberteil, siehe Fotos, verklebt wird. Für die Kennzeichnung und Lagerung sind Etiketten geeignet, die mit dem PC hergestellt werden können. Nach Fertigstellung der beiden Teile und dem Übersetzen des Oberteiles auf das Unterteil ist eine gute Stabilität gegeben.

Neben den erheblichen Platzersparnissen bei der Lagerung ist auch die Sicherheit vor Beschädigungen vorhanden. Bei Bedarf kann an Stellen, wo keine besonders empfindlichen Zurüstteile angebracht sind, ein kleines Stück Schaumgummi an die Innenseite des Unterteils geklebt werden, um einen noch stabileren Stand der Fahrzeuge zu erreichen.

Zu beachten ist nur, dass das Oberteil in der Länge 2 mm und in der Breite 1 mm größer gefertigt wird (siehe Maßskizze auf der nachfolgenden Seite).

Foto und Zeichnung: H. Richter





Winton-Zug fährt erneut von Praha nach London

Dieter Koschmann, Bernau

„Bahn & Modell“ veröffentlichte im Heft Nummer 20/Okttober 2008 einen Beitrag unter der Überschrift „Zivilcourage eines Engländers – CD-Zug der Erinnerung, der Winton-Train Prag – London 2009“ (S. 54).

D. Koschmann bat den neuen Präsidenten der Technischen Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ in der FISAIC, Dr. Roman Sterba, um weitere Details zum Thema „Winton-Zug“.

Das BSW-Fachblatt „Bahn & Modell“ ist stolz auf die Tatsache, über dieses Ereignis rechtzeitig zu informieren.

Hier der Bericht von Dr. Sterba:

Am 1. September 2009, genau siebzig Jahre nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, fährt ein Sonderzug von Praha nach London, um an die uneigennützi- gen Taten des britischen Maklers Nicholas Winton zu erinnern.

Winton hatte, zwischen März und September 1939, 669 Kinder vor dem Transport in ein nationalsozialistisches Todes- lager bewahrt, und zwar dadurch, dass er ihnen eine Zugfahrt nach London ver- mittelte. Dort fanden die Kinder Zuflucht in den Familien britischer Bürger.

Die Familien der geretteten Kinder zählen heute etwa fünftausend Nachkommen. Man nennt sie ehrend „Winton-Kinder“.

Wintons Rettungsmission, die er auch vor seinen engsten Freunden geheim hielt, enthüllte erst fünfzig Jahre spä- ter seine Ehefrau. Beim Aufräumen des Dachbodens, wo sie entsprechende Do- kumente fand. Nun erinnert das Projekt „Winton-Train“ an diese Aktion mensch- licher Größe.

Wintons Großtat wurde zu einer Her- ausforderung für junge Filmemacher im

Land. Das Thema Sonderzug, der die gleiche Trasse von einst befahren wird, soll die Freiheitssehnsucht aller Men- schen und die klare Ablehnung von natio- nalem, ethnischem oder religiösem Hass symbolisieren. Der von einer Dampfloko- motive gezogene Zug (zeitgenössischer Wagenpark) wird auf seiner Reise auch Nachkommen der geretteten Kinder, bedeutende Persönlichkeiten des eu- ropäischen öffentlichen Lebens sowie Kunststudenten als Ehrengäste zusam- menführen. Die Fahrt endet in London, Liverpool Station.

Studenten unseres Landes werden einen Film schaffen, der auch über die gegen- wärtigen Konflikte in der Welt Zeugnis ablegt.

Bei den vielfältigen Diskussionen im Vor- feld des Projekts am 1. September war man sich darüber einig: Winton verdient den Friedens-Nobelpreis! Dem norwegi- schen Parlament liegen bereits 47 000 Unterschriften für eine entsprechende Petition vor. Ausgelöst durch eine Initia- tive von Schülern und Lehrkräften einer Grundschule im tschechischen Kunzak.

Die Organisatoren der Erinnerungsfahrt, unterstützt von den öffentlichen Kräften der Republik, einschließlich der CD, und von Bahnverwaltungen anderer Länder, hoffen sehr, dass Sir Winton persönlich den Zug am Ziel begrüßen kann.

Winton hatte sich in Großbritannien un- ter anderem auf dem Gebiet der Alten- betreuung engagiert. Für seine Lebens- taten wurde der hochbetagte Winton 2003 von der englischen Königin in den Adelsstand erhoben. Sir Nicholas Win- ton ist Träger des Masaryk-Ordens, der höchsten Auszeichnung der Tschechi- schen Republik.

Der Premierminister der Republik, Mirek Topolánek, derzeitiger EU-Ratsvorsitzender, hat die Schirmherrschaft über das gesamte Projekt übernommen. Seinen Worten nach muss dem Jahrestag der Entfaltung des Zweiten Weltkrieges auch auf europäischer Ebene gedacht werden; es ist auch eine Reflexion über den Mut der Menschen, nicht nur das ei-

gene Leben und die eigene Freiheit, sondern auch das Leben unserer Nachbarn zu schützen.

Wünschen wir der Fahrt des Zuges im September alles erdenklich Gute! Dank bereits jetzt allen daran beteiligten Eisenbahnverwaltungen, den Beschäftigten der Bahnen und den ungezählten ehrenamtlichen Helfern.

Wustermark Rangierbahnhof wird 100

Johannes Stein, BSW-Gruppe Stellwerk Rs IV Wustermark Rbf

Am 1. Mai 2009 wird der Rangierbahnhof Wustermark 100 Jahre alt.

Mit Zunahme der Industrialisierung Anfang des 20. Jahrhunderts, besonders im Westen Berlins, reichten die vorhandenen Güterbahnhöfe nicht mehr aus, um die produzierten Waren abzutransportieren. Die damalige Reichsregierung suchte außerhalb der Stadtgrenzen von Spandau nach Alternativen. So sollte ein neuer Güterbahnhof zwischen Spandau und Seegefeld (Falkensee) entstehen, jedoch wollten die Bauern zuviel Geld für ihr Land. So suchte die Regierung einen neuen Standort. In den Gutsbezirken Dyrotz und Rohrbeck wurde sie fündig.

Bodenuntersuchungen machten das Problem sichtbar, was die Bauleute zu erwarten hatten. Bis zu drei Meter musste der Boden aufgenommen werden, um eine tragende Erdschicht zu erreichen. Deshalb wurden einige Bauten auf dem Verschiebebahnhof (Vbf) auf Pfählen errichtet, die noch heute die Bauten tragen. Für den Bau des Verschiebebahnhofs sowie die Zuführungsgleise von Berlin wurde eigens eine Baudirektion in Berlin eingerichtet.

Im Frühjahr 1906 begannen die Bauar-

beiten und wurden mit Inbetriebnahme der Gesamtanlage am 1. Mai 1909 beendet. Der Verschiebebahnhof wurde als zweiseitiger Flachbahnhof errichtet, es gab also zwei Einfahrgruppen und zwei Ausfahrgruppen sowie drei Ablaufberge. Auf dem Bahnhof war alles vorhanden, was zu einem modernen Güterbahnhof gehört. Er war in fünf Bezirke aufgeteilt.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme war Wustermark der größte Güterbahnhof in Deutschland. Folgende Zahlen belegen diese Aussage: Der Bahnhof hatte eine Länge von 4,5 Kilometern, 19 Stellwerke mit 410 Weichen, zehn Fahrdienstleiterbezirke, sechs Weichen- und Signalstellwerke sowie drei Handweichenbezirke. Insgesamt teilten sich die Gleisanlagen in 25 Kilometer Hauptgleise und 87 Kilometer Nebengleise auf. Die Stellwerke wurden von Siemens & Halske mit der entsprechenden Sicherungstechnik ausgestattet – heute noch zu besichtigen auf dem stillgelegten Stellwerk Rs IV (BSW-Gruppe).

Im Laufe der Jahre kamen immer neue Anlagen hinzu. 1919 wurde die moderne Umladehalle in Betrieb genommen, 1920 folgte das Bahnbetriebswerk mit seinen



◀ Die Lage von Wustermark am westlichen Berliner Außenring geht aus dieser Karte aus dem Kursbuch der Deutschen Reichsbahn Sommer 1972 hervor.

Die 52 7329 war im Bw Wustermark beheimatet und steht im Oktober 1978 vor dem Verwaltungsgebäude des Bw.



zwei Ringlokschuppen. 1920 wurde auf dem Verschiebebahnhof die Betriebsüberwachung eingeführt, 1928 Rangierfunk installiert. Zeitgleich wurden soziale Einrichtungen geschaffen. Der Bahnhof verfügte über ein eigenes Kraftwerk. Es wurden drei große Dieselaggregate installiert, von denen heute noch eines vorhanden ist (Baujahr 1907).

Auf dem Bahnhof wurde eine Entseuchungsanlage mit dazugehörigem Kesselhaus und Kläranlage errichtet. Die biologische Kläranlage reinigte Abwässer, die bei der Reinigung von Viehwagen und später von Kesselwagen anfielen.

Um die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes deutlich zu machen, ein paar Zahlen

aus dem Jahre 1927: Im Ein- und Ausgang wurden täglich 14 Eilgüterzüge, 102 Durchgangsgüterzüge und 44 Nahgüterzüge behandelt. Diese Leistungen wurden bewerkstelligt von 73 Rangiermeistern, 32 Rangieraufsehern und 100 Rangierarbeitern.

Es gäbe noch vieles über Anlagen und Betrieb zu berichten. Der heutige Rangierbahnhof (1963 umbenannt) liegt auf dem Territorium der Gemeinde Elstal, heute ein Ortsteil von Wustermark. Interessant ist, dass erst 1919 damit begonnen wurde, Wohnungen für Beamte und Arbeiter zu errichten, auf Ländereien, die von den Bauern verkauft wurden. Die historische Eisenbahnersiedlung in Elstal steht unter Denkmalschutz.

Am 20. April 1945 wurde der Verschiebebahnhof bombardiert, der südliche Teil des Bahnhofes wurde dabei weitgehend zerstört; er wurde nicht wieder aufgebaut.

Zur Wende 1989 hatte der Bahnhof mit allen Dienststellen etwa 1300 Beschäftigte. Beginnend mit dem Jahre 1992 wurde der Bahnhof stückweise stillgelegt. 2001 kam endgültig das Aus für jeglichen Rangierverkehr.

Einmalig in Deutschland, übernahm im Juli 2008 ein privates Eisenbahnunternehmen einen Großteil des Rangierbahnhofes. Es zieht langsam wieder Leben auf dem Gelände ein.

Das 100-jährige Bestehen des Rangierbahnhofes wird am 1. und 2. Mai 2009 mit einem großen Fest begangen.

Hier einige Programmpunkte der beiden Tage:

- der 1. Mai wird mit Reden und dem BSW Blasorchester Potsdam eröffnet.
- Gesprächsrunden mit Eisenbahnveteranen,
- Programme von Schule und Kindertagesstätten
- Schau von und mit historischen Eisenbahnuniformen
- der Abend wird mit Tanz und Feuerwerk beendet
- der 2. Mai wird mit dem BSW Schallmaienorchester eingeleitet
- Interviews mit Eisenbahnern werden durch Schüler geführt
- Für Kinder gibt es ein umfangreiches Programm
- Der Tag klingt aus mit Tanz und einer Lasershow
- Modellbahnen und Verkaufsbörse gibt es ebenso
- Im Bereich des Stellwerkes "Rs IV" gibt es eine Fahrzeugschau
- Mitfahrten auf einer Dampflokomotive Baureihe 52, sowie einer Draisine

An beiden Tagen werden Rundfahrten mit einem historischen Bus durch die Eisenbahnersiedlung, am Olympischen Dorf vorbei und zum Schaugehege der Sielmann-Stiftung angeboten.

Führungen über einen Teil des Bahnhofes können ebenfalls gebucht werden.

Aus Platzmangel gibt es am Bahnhof keine Parkplätze. Parkplätze werden im Ort Elstal angeboten.

Anreise aus Richtung Berlin am besten mit der Regionalbahn RE 2 Richtung Rathenow (Ausstieg Bahnhof Elstal) oder am 1. Mai mit dem Traditionszug der Berliner Eisenbahnfreunde von Berlin-Charlottenburg aus. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall.

1. April 1949 — 1. April 2009

Erinnerung an die Übernahme der nicht reichsbahneigenen Bahnen durch die Reichsbahn vor 60 Jahren

Peter Wagner, Leipzig; Thomas Dießner, Delitzsch

Die Deutsche Justizverwaltung der Sowjetischen Besatzungszone in Deutschland veröffentlichte in ihrem Zentralverordnungsblatt, Teil I, Nr. 23, vom 8. April 1949 die Anordnung, betreffend Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Deutsche Wirtschaftskommission – Generaldirektion Reichsbahn vom 9. März 1949 und die erste Ausführungsbestimmung vom 25. März 1949 dazu. Die Anlage zur o. g. Anordnung enthält ein Verzeichnis der 110 betroffenen Bahnen und der zwei Ausbesserungswerke. Zum 29. April 1949 wurde bei ihnen eine Bestandsaufnahme vorgenommen, die u. a. auch alle vorgefundenen Sitz- und Gepäckwagen erfasste. Neben einer Reihe betrieblicher und technischer Daten schätzten die Aufnehmer gleichzeitig die Art der Betriebsfähigkeit jedes einzelnen Fahrzeugs ein.

Das Amtliche Organ der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs der Sowjetischen Besatzungszone in Deutschland, „DER VERKEHR“, veröffentlichte in den darauf folgenden Monaten Mai bis Juli 1949 einen dreiteiligen Artikel „Die Übernahme der nicht reichsbahneigenen Bahnen durch die Reichsbahn“. Der Autor, ein Mitarbeiter der Hauptverwaltung Verkehr, kommentierte diese Maßnahme und erläuterte hauptsächlich die Anordnung und die dazugehörige 1. Ausführungsbestimmung so: „Die Verkehrsbedürfnisse der Sowjetischen Besatzungszone als eines Teiles von Gesamtdeutschland erfordern die möglichst wirtschaftliche Ausnutzung der Eisenbahntransportmittel für die Befriedigung der Bedürfnisse der

Volkswirtschaft. Eine besonders wirksame Aktion in dieser Richtung ist die Anordnung der Deutschen Wirtschaftskommission vom 9. März 1949, betr. Übernahme von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Generaldirektion Reichsbahn“. Nach ausführlicher Beschreibung des Inhalts o. g. Ausgabe des Zentralverordnungsblatts führte der Autor des Artikels weiter aus: „Die Reichsbahn übernimmt nur die Verwaltung und die Nutznießung ohne Enteignung der bisherigen Eigentümer. Die meisten dieser Bahnen waren bereits volkseigene Betriebe geworden; nur 34 der Bahnen stehen noch im Eigentum der Länder, Kreise oder öffentlich-rechtlicher Organisationen. Wo es sich um volkseigene Bahnen handelt, spricht die 1. Ausführungsbestimmung nicht von Eigentümern der Bahnen, sondern von „Rechtsträgern“, das sind die bisherigen Verwalter der Bahnen, da die Bahnen selbst im Eigentum des Deutschen Volkes stehen. bei den übrigen Bahnen bleiben ebenfalls die Eigentumsrechte der bisherigen Eigentümer grundsätzlich erhalten. Die Übernahme der zur Zeit abgebauten Bahnen, die in dem Verzeichnis aufgeführt sind, ist wegen der vorhandenen Gebäude und Verkehrseinrichtungen sowie wegen der künftigen Ausnutzung der Bahnkörper von Wichtigkeit.“

Anschließend wird erläutert, welche Bahnen nicht in das Verzeichnis aufgenommen wurden und welche unter dem Begriff der „nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ zu verstehen sind. Mit dieser Anordnung erhielt die Reichsbahn „...bezüglich dieser Bahnen eine ähnliche öffentlich-rechtliche Funktion ... wie hinsichtlich des eigentlichen Reichsbahnvermögens. Die bürgerlich-rechtlichen Vorschriften z. B. über

Leihe, Pacht, Nießbrauch sind also nicht richtunggebend. Der § 1 AO formuliert den an die Reichsbahn erteilten Auftrag als eine gesetzliche Vertretung der übernommenen Bahnen. Die Reichsbahn bedarf keiner Vollmacht durch die Rechtsträger oder Eigentümer der Bahnen zu Verträgen oder zu Erklärungen vor Gerichten (auch Grundbuchamt), Banken oder anderen Stellen. Die Eintragung der Verwaltung und Nutznießung als Dienstbarkeit in die Grundbücher der Bahnen ist nicht notwendig. Störende Eingriffe der Rechtsträger oder Eigentümer wären nach § 5 I. AB nichtig“.

Die Reichsbahn übernahm „...die Bahnen mit allen dazu gehörenden Rechten und den nach dem 8. Mai 1945 entstandenen Verpflichtungen aus dem betreffenden Bahnbetrieb, soweit Zahlungen vom 1. April 1949 ab fällig werden (§ 2 AO). Die sogenannten alten Schulden, deren Rechtsgrund vor dem Zusammenbruch am 8. Mai 1945 entstanden ist, übernimmt also die Reichsbahn nicht. ... Da diese Bahnen fremdes Eigentum sind, findet bis auf weiteres für jede Bahn eine getrennte Wirtschaftsführung statt. Die bisherigen Rechtsträger bzw. Eigentümer der Bahnen können aber nicht zur Deckung von Verlusten herangezogen werden, die während der Zeit der Verwaltung und Nutznießung durch die Reichsbahn entstanden sind. Andererseits nehmen sie an der Gewinnverteilung nicht teil (§ 3 AO). ... Die Reichsbahn hat freie Hand, in ihre Arbeitsliste für die folgenden Jahre Verbesserungen der Bahnbetriebe aufzunehmen: Modernisierung des Betriebes, Erweiterung des Ausbaues, Verstärkung der Bettung und des Oberbaues, der Signalanlagen u. a. Die Reichsbahn kann aber hierfür den Eigentümer nicht finanziell belasten. Solch ein Wertzuwachs ist erst auszugleichen, wenn etwa später einmal die betreffende Bahn von der Reichsbahn den Eigentümern zurückgegeben werden sollte (vgl. § 10 I. AB)“. Die Deutsche Wirtschaftskommission übertrug der Hauptverwaltung

Verkehr im § 4 der AO Kompetenzen „...zum Erlaß von Ausführungsvorschriften...“. Einer der ersten wurde mit der I. AB vom 25. März 1949 bekannt. „Sie war zuvor mit den Vertretern der Länder und des Ausschusses zum Schutze des Volkseigentums durchberaten worden. Auch die Besatzungsmacht hat keine Einwendungen erhoben“. In der Folgezeit wiesen die „...Direktionspräsidenten...“ die Maßnahmen „...zwecks Durchführung der Übernahme und Übergabe der Bahnen...“ an. „Es wird dabei zu beachten sein, daß Teile des Bahnvermögens, über die etwa in letzter Zeit anderweitig verfügt worden ist, wieder der Bahn zugeführt werden. ... Über Geld und verbrauchbare Gegenstände kann die Reichsbahn wie über eigenes Eigentum verfügen; sie muß die Werte aber der betreffenden Bahn gutschreiben. Der Übergang in die Verwaltung und Nutznießung der Reichsbahn geht über die in dem Pr. Gesetz über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 abgegrenzten Werte hinaus“. Die Übernahme der Bahnen erstreckte „...sich auch auf das Betriebszubehör und Betriebsvermögen, auf Konten und Guthaben sowie auf alle unmittelbaren Hilfs- und Nebenbetriebe ... z. B. Ausbesserungswerkstätten, Tränkanstalten, Sägewerke, Steinbrüche, Ziegeleien und Betriebsvorräte sowie auf die dem Schienenverkehr dienenden Kraftfahrzeuge des Werkverkehrs, Fähren und Boote ...um die übernommenen Bahnen lebensfähig zu erhalten... Auch sind die Oberbaustoffe aus demontierten Strecken oder Gleisanschlüssen sowie Akten, Pläne, Betriebsvorschriften, Bilanzen u. dergl. der Reichsbahn zu übergeben. ... Die Versorgung mit Kohlen, Stoffen, Stahl, Buntmetallen, Holz, Zement läuft weiter, aber in der Regie der Reichsbahn. Auf diese Kontingente der Bahnen hat die Reichsbahn Anspruch. Schwebende Bauten gehen weiter, Neubauten dürfen aber erst dann begonnen werden, wenn sie in der Arbeitsliste aufgenommen sind. ... Wenn die Bahneigentümer über den Abschluß von Verträgen

Zentralverordnungsblatt

TEIL I

Amtliches Organ der Deutschen Wirtschaftskommission und ihrer Hauptverwaltungen sowie der Deutschen Verwaltungen für Inneres, Justiz und Volksbildung

Herausgegeben
von der Deutschen Justizverwaltung der sowjetischen Besatzungszone in Deutschland

1949 | Berlin, den 8. April 1949 | Nr. 23

Tag	Inhaltsübersicht	Seite
	Deutsche Wirtschaftskommission	
9.3.49	Anordnung, betreffend Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Deutsche Wirtschaftskommission — Generaldirektion Reichsbahn — Beschluß S 63/49	183
24.3.49	Anordnung über die Ausgabe von Saatguldarlehen zur Frühlingsbestellung 1949 — Beschluß S 89/49	189
29.3.49	Anordnung über die Einführung neuer Scheidemünzen im Werte von 5 Pf und 10 Pf in der sowjetischen Besatzungszone und der Stadt Berlin — Beschluß S 90/49	189
25.3.49	Erste Ausführungsbestimmung zur Anordnung, betreffend Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Deutsche Wirtschaftskommission — Generaldirektion Reichsbahn	189

Deutsche Wirtschaftskommission

Anordnung,
betreffend Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch die Deutsche Wirtschaftskommission — Generaldirektion Reichsbahn.

Vom 9. März 1949

Das Sekretariat der Deutschen Wirtschaftskommission hat in seiner Sitzung vom 9. März 1949 folgende Anordnung beschlossen:

§ 1

Mit Wirkung vom 1. April 1949 übernimmt die Deutsche Wirtschaftskommission für die sowjetische Besatzungszone — Generaldirektion Reichsbahn — die Verwaltung und Nutznießung der in dem anliegenden Verzeichnis aufgeführten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. Mit der Verwaltung und der gesetzlichen Vertretung wird die Generaldirektion Reichsbahn beauftragt.

§ 2

Die Generaldirektion Reichsbahn übernimmt die Bahnen insoweit mit allen dazugehörenden Rechten und den nach dem 8. Mai 1945 entstandenen Verpflichtungen aus dem betreffenden Bahnbetrieb, soweit Zahlungen vom 1. April 1949 ab fällig werden.

§ 3

Die Eigentümer der Bahnen können nicht zur Deckung von Verlusten herangezogen werden, die während der Zeit der Verwaltung und Nutznießung durch die Generaldirektion Reichsbahn entstanden sind. Andererseits nehmen sie an der Gewinnverteilung nicht teil.

§ 4

Die Hauptverwaltung Verkehr erläßt die erforderlichen Ausführungsvorschriften.

Berlin, den 9. März 1949

— Beschluß S 83/49 —

Rau	Handke
Vorsitzender	Mitgl. d. Sekretariats
der Deutschen Wirtschaftskommission	
für die sowjetische Besatzungszone	

Mitteilung der Redaktion

Mit Beginn des 2. Vierteljahres erscheint das Zentralverordnungsblatt in zwei Teilen.

Zentralverordnungsblatt, Teil I, entspricht dem Stoffgebiet seiner Veröffentlichungen nach dem bisherigen Zentralverordnungsblatt. Herausgeberin ist die Deutsche Justizverwaltung der sowjetischen Besatzungszone in Deutschland.

Zentralverordnungsblatt, Teil II, entspricht dem Stoffgebiet seiner Veröffentlichungen nach dem bisherigen Preisverordnungsblatt. Herausgeberin ist die Deutsche Wirtschaftskommission — Hauptverwaltung Finanzen.

66

§ 7

88

29

\$210

81

84

25

Berlin, den 25. März 1949

der Deutschen Wirtschaftskommission
für die sowjetische Besatzungszone

mit Dritten in Verhandlungen eingetreten waren und Angebote gemacht hatten, so kann es vorkommen, daß die Reichsbahn solche Bindungen unter den veränderten Verhältnissen nicht wünscht oder nicht erfüllen kann. Die Reichsbahn ist in ihren Entschlüssen frei, denn sie ist nicht Rechtsnachfolger der Bahnen, sondern übernimmt nur diejenigen Funktionen, die ihr durch die besonderen Vorschriften der DWK zugewiesen worden sind. Um Weiterungen zu vermeiden, empfiehlt es sich aber, sich solche schwebenden Rechtsgeschäfte von den Rechtsträgern oder Bahneigentümern mitteilen zu lassen und dem Gegenkontrahenten gegenüber eine klare Erklärung abzugeben. Ob und in welcher Weise die Rb in schwebende Prozesse der Bahnen eintreten soll, hängt von den einzelnen Fällen ab. Wenn die Rechtsvorgänger oder Eigentümer der Bahnen Kläger sind und es sich um Werte handelt, die zu dem Vermögen der Bahnen gehören, so muß die Rb entweder selbst als Klägerin oder mindestens als Beteiligte ... in den Prozeß eintreten. Wenn aber die Bahnen von einem Dritten verklagt worden sind, dann ist zu unterscheiden, ob es sich um eine einzelne Geldforderung handelt, wie schon vor dem 1. April 1949 fällig war. Solche Prozesse sind von den Rechtsvorgängern bzw. Eigentümern der Bahnen allein weiterzuführen. Wenn aber z. B. laufende Renten, Wegrechte, Eigentumsfragen Gegenstand der Klage sind, also wenn sich die Gerichtsentscheidung auch nach dem 1. April 1949 auswirkt, dann muß ebenfalls die Rb dem Verfahren beitreten. ... Der Betrieb der Bahnen wird gelegentlich dazu führen, daß angrenzende Grundstücke erworben werden müssen. Es würde eine Verwirrung in dem Grundbuch ergeben, wenn solche Parzellen für die Reichsbahn als Eigentümerin eingetragen würden, während die ringsherum angrenzenden, denselben Zwecken dienenden Grundstücke den Bahneigentümern gehören. Außerdem werden wohl zumeist solche Neuerwerbungen von Grundstücken aus den Überschüssen der betr. Bahn bezahlt

werden. Daher ist ... bestimmt, daß die Eigentümer der Bahnen im Grundbuch als Eigentümer eingetragen werden. Frühere Eigentümer der Bahnen, die durch Enteignung Schäden erlitten haben, können ihre etwaigen Ansprüche nur gegen diejenigen Stellen geltend machen, zu deren Gunsten die Enteignung vorgenommen wurde, aber nicht gegen die Reichsbahn“. Dass die Reichsbahn zu Vermietungen, Verpachtungen, oder zur Einräumung sonstiger an dem Bahnvermögen nicht der Zustimmung der bisherigen Rechtsträger bedurfte, leitete sie aus dem Wortlaut „... der Betriebsführung durch die Reichsbahn in eigener Verantwortung“ ab. Gleichmaßen galt, dass die bisherigen Rechtsträger oder Eigentümer nicht „...über die Bahnen und die zu ihnen gehörigen Einrichtungen, Rechte und dergl. nicht ohne Einwilligung der Reichsbahn verfügen...“ durften. „Abweichende Willenserklärungen der bisherigen Eigentümer der Bahnen sind nichtig. In einzelnen Ländern bestehen Generaldirektionen für die Landesbahnen oder ähnliche zusammenfassende Verwaltungen der nicht reichsbahneigenen Bahnen“. Diese wurden aufgelöst. „Akten und sonstige Verträge, die für die Bewirtschaftung der Bahnen notwendig sind, gehören zu den Unterlagen, die ... der Reichsbahn herauszugeben sind. Die Art und Weise, wie die Verwaltung und Nutznießung der Reichsbahn an den neu übernommenen Bahnen beendet werden kann, ist in der AO und der I. AB nicht erwähnt. Allerdings regelt § 10 die Folgen, wenn eine Bahn wieder aus der Verwaltung und Nutznießung der Reichsbahn entlassen wird. Man kann also davon ausgehen, daß dies durch Vereinbarung der zuständigen Dienststellen der DWK mit den betreffenden Rechtsträgern oder Eigentümern der Bahn zulässig ist. Im Falle der Rückgabe kann die Reichsbahn wählen, ob sie die von ihr eingebauten Einrichtungen entfernen und den früheren Zustand wieder herstellen will; dann muß sie aber den noch vorhandenen Wert dieser inzwischen zumeist abgenutzten

Gegenstände der betreffenden Bahn gut-schreiben, falls diese Gegenstände aus Einkünften der Bahnen während der Verwaltung und Nutznießung bezahlt worden sind (§ 10 I. AB). Das Genehmigungsrecht der Länder aus dem Geltungsbereich des Preuß. Kleinbahngesetzes (vgl. §§ 2, 3, 24) ruht während der Verwaltung der Bahnen durch die Reichsbahn. Im übrigen gelten die Sonderbestimmungen für Kleinbahnen weiter, soweit sie nicht im Widerspruch zu den neuen Vorschriften stehen. Stilllegung, Abbau und Ausbau oder Umlegung von Strecken kann ohne Zustimmung der bisherigen Rechtsträger bzw. Eigentümer der Bahnen erfolgen, wenn das Sekretariat der DWK diese Maßnahmen bestätigt (§ 11 Abs. 2 I. AB)“.

Aus gegebenem Anlass erinnert das DIE-Archiv an dieses Datum. Seitdem haben sich zahlreiche Autoren mit dieser Problematik befasst, aber unbeantwortet geblieben ist seitdem ein Mehrfaches an Fragen. Während allgemeine Zusammenhänge und Detailfragen zu Triebfahrzeugen (Dampf- und Diesellokomotiven, Triebwagen) weitgehend erforscht sind, fehlen Übersichten zu den Transportmitteln für Reisende und Güter noch völlig,

obwohl Einzelheiten zu Reisezug- und Güterwagen schon beschrieben wurden. In diesem Zusammenhang sind auch die Dienst- und Bahndienstwagen zu nennen.

Es gibt zwar unveröffentlichte Zuarbeiten zum Reisezugwagen-Archiv des ehemaligen Verlags transpress in Berlin, die sich aber nur auf die darin behandelten Wagen beziehen. Sie haben demzufolge keine umfassende Aussagekraft über den gesamten Wagenpark der übernommenen Bahnen.

Deshalb bitten wir alle Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn, auch in den BSW-Gruppen der Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner, in ihren Sammlungen nachzusehen, ob sie Material jeglicher Art zu dieser Thematik haben und es zur Veröffentlichung freigeben wollen. Bei Bedarf werden Sie durch die Redaktion des BSW-Fachblattes „Bahn & Modell“ oder das DIE-Archiv beraten.

Anschrift der Redaktion „Bahn & Modell“ siehe Impressum; Anschrift des DIE-Archivs: Thomas Dießner, Freiherr-vom-Stein-Straße 18, 04509 Delitzsch.

DB verlängert Strecke zum Ueckermünder Hafen

Die Deutsche Bahn AG hat am 21. Januar 2009 mit einem „Ersten Spatenstich“ den Bau einer neuen Eisenbahnverbindung für den Personennahverkehr zwischen Ueckermünde und Ueckermünde Stadthafen begonnen. Die 838 Meter Bahnkörper mit Gleis werden bis Ende April diesen Jahres aufgebaut. Am Ende der Strecke, am Wendebereich Neues Bollwerk, entsteht der neue Haltepunkt Ueckermünde Stadthafen. Der Haltepunkt Ueckermünde wird verlegt. Die Zugänge liegen dann am Strandweg und an der Ueckerstraße. Dadurch verkürzt sich für viele Reisende der Weg zum Zug. Beide Haltepunkte erhalten Bahnsteigbeleuchtung, Wegeleitsystem und Wetterschutz. Die 100 Meter langen Bahnsteige sind über Rampen auch von mobilitätseingeschränkten Reisenden gut zu erreichen. Für die nähere Zukunft plant die Bahn den Aufbau Dynamischer Schriftanzeiger für die Reisendeninformation. Das Bahnhofsumfeld wird zusammen mit der Stadt Ueckermünde gestaltet.

Die Streckenverlängerung wird vollständig aus Landesmitteln finanziert. Die Deutsche Bahn hatte bereits im Jahre 2005 auf rund 20 Kilometern das Gleis von Jatznick bis Ueckermünde für fast viereinhalb Millionen Euro komplett erneuert, so dass die Reisezeit in diesem Abschnitt um fünf Minuten verkürzt werden konnte. Die Züge sind hier mit 80 km/h unterwegs.

13. Dezember 2008 – 100-Jahr-Feier Hauptbahnhof Lübeck

Aufnahme des elektrischen Betriebs Hamburg—Lübeck—Travemünde

Gert-E. Thalau, Lübeck

Im Jahre 1851 wurde der erste Bahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) 100 m vor dem Holstentor in Betrieb genommen. Hier begannen und endeten die Strecken nach und von Büchen (1851), Hamburg (1865), Bad Kleinen (1870) und Eutin/Kiel (1873).

Doch der Platz wurde zu eng, der Straßenverkehr durch die Eisenbahn sehr oft und lange gesperrt. Deshalb entschloss sich die Geschäftsleitung der LBE, einen neuen Bahnhof vor den Toren der Stadt auf den so genannten Rethteichwiesen zu bauen. Teiche wurden trocken gelegt, mehrere 100.000 m³ Boden abgetragen und drei große Brücken gebaut. So entstanden um die Jahrhundertwende auf der größten Baustelle der Hansestadt Lübeck der achtgleisige Personenbahnhof, der große Güter- und Verschiebebahnhof sowie das Bahnbetriebswerk mit Drehscheiben, Wasserturm usw. Für die Abfertigung der Güter entstand ein großes Abfertigungsgebäude mit entsprechenden Hallenflächen.

Am 1. Mai 1908 gegen 1:00 Uhr fuhr der letzte Zug aus Hamburg kommend in den alten Bahnhof ein. Die Lübecker Bürger hatten nur wenig Zeit, diesen Zug zu empfangen, dann stürzten sie zum neuen Hauptbahnhof Lübeck, um den Nacht-

schnellzug Kopenhagen—Gedser—Warnemünde—Hamburg zu begrüßen. Der Jubel riss die Schlafwagenpassagiere aus ihren Träumen.

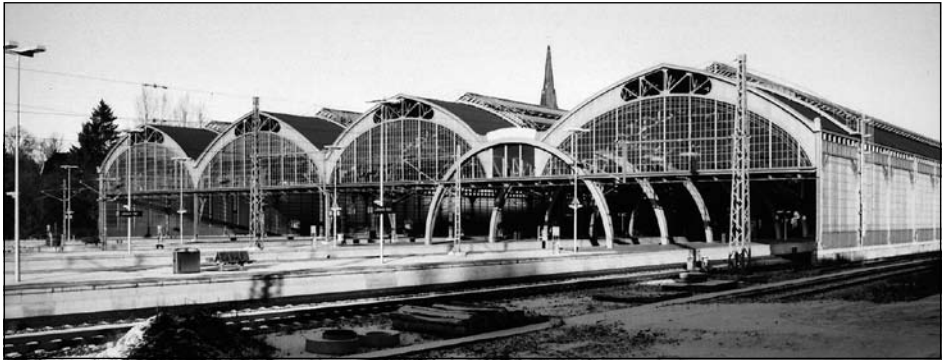
Das neue Empfangsgebäude und die Bahnsteighalle der LBE waren im Jugendstil von dem Aachener Architekten Fritz Klingholz erbaut worden.

Die Anlage besteht aus drei großen Teilen:

- Bahnsteighalle: 130 m lang und 85 m breit,
- Wandelhalle (Querbahnsteig): 100 m lang und 21 m breit,
- eigentliches Empfangsgebäude mit ehemals Restaurant, Abfertigungsräumen für Fahrkartenausgabe, Gepäck und Expressgut sowie Diensträumen für Zugbegleiter und Bahnpolizei, ferner Räumen für Bahnhofsmmission und Post.

Ansicht des „alten“ Bahnhofs von der Stadtseite aus ▶





▲ Die „neue“ vierschiffige Bahnsteighalle mit den eingefügten stabilisierenden Zwillingssäulen
Fotos (3): G.-E. Thalau

In der Nacht auf Palmsonntag 1942 wurde die Lübecker Innenstadt durch britische Fliegerbomben stark getroffen: Marienkirche und Dom erlitten große Schäden, ebenso der Bahnhof; die Glaseindeckung des Hallendaches wurde ebenso zerstört wie die Räume der Post im nördlichen Flügel.

Nach dem Krieg wurden die Schäden allmählich beseitigt. Das Dachgeschoss über den Posträumen wurde schlichter wieder aufgebaut. Die letzte größere Renovierung erhielt das Empfangsgebäude zum Besuch des persischen Schahs 1967, als die Treppenabgänge zu den Bahnsteigen generalüberholt wurden.

Nach Aufhebung der Bahnsteigsperrungen in den 1970er Jahren wurde der Fußboden der Wandelhalle mit einem neuen Belag ausgestattet. Die Fahrkartenausgabe erhielt einen neuen Standort und wurde rechts neben den Eingängen modern hergerichtet.

Seit den 1980er Jahren forderten Lübecker Politiker immer wieder eine generelle Sanierung des gesamten Publikumsbereichs um den Lübecker Hauptbahnhof.

Im April 1997 kündigte die Bahn an, bis 2000 umgerechnet 57 Mio. € in den Umbau und die Erweiterung investieren zu

wollen. Der damals 90 Jahre alte Bau sollte einer Verjüngungskur unterzogen werden. 40 neue Läden und ein Schnellrestaurant sollten im Erdgeschoss Platz finden. Im ersten Stock sollten Fachmärkte und in der 2. Etage ein Kino-Center entstehen. Geplanter Baubeginn war März 1998 - so weit die Absichten. Die fehlenden Einnahmen aus der sich verzögernden Einführung der Maut rissen ein großes Loch in die Finanzierungspläne. Das Vorhaben „Lübeck“ der Deutschen Bahn wurde abgespeckt. Die Lübecker Nachrichten schrieben am 12. Juni 1999: *„Das „Unternehmen Zukunft“ kommt bei den lübschen Bahnhöfen einfach nicht in Fahrt. Modernisierungskonzepte halten in Schubladen Dornröschenschlaf.“*

Der Lübecker Bürgermeister kommentierte später die Supersparbeschlüsse der Bahn: *„Die Sanierung des Bahnhofs wird nicht im geplanten Umfang vorgenommen. Die Flachbauten neben der Eingangshalle werden dem Verfall anheim gestellt.“*

Seit 1992 steht der gesamte Gebäudekomplex unter Denkmalschutz.

Der Vorstand der DB AG war sich der Erhaltungswürdigkeit des Bahnhofs durchaus bewusst. Es musste also eine Lösung her. Hinzu kam, dass im Zuge der



▲ Die in neuem Glanz erstrahlende Bahnhofshalle des Lübecker Hauptbahnhofs

Elektrifizierung der Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde die Wandelhalle wegen der Oberleitung angehoben werden musste.

Mit einem Finanzvolumen von 53 Mio. € unter Beteiligung des Bundes (rund 29,3 Mio. €) und des Landes Schleswig-Holstein (rund 6,7 Mio. €) startete die DBAG im Frühjahr 2003 die Sanierung des Lübecker Hauptbahnhofs.

Bahnsteig- und Wandelhalle wurden abgetragen und unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs wieder hergestellt. Die Genehmigung für den Abriss war erst erteilt worden, nachdem die Bahn die Zusage für den Wiederaufbau gegeben hatte.

Für die Bauphase wurde der noch vorhandene Gepäckbahnsteig mit Abgängen zu allen Bahnsteigen hergerichtet.

Die vierschiffige Bahnsteighallenkonstruktion aus Stahl und Glas wurde Teil für Teil nummeriert und dann abgebaut. Die

Stahlträger wurden in Lübeck-Schlutup eingelagert und überarbeitet, so konnten rund 70 % der alten Bausubstanz von 1908 erhalten und wieder verwendet werden. Zur Stützung der Pfeilerkonstruktion wurden 14 Zwillingsbögen über die Gleise 2, 3 und 4 als Stabilisierungselemente eingebracht.

Die Bahnsteige wurden auf 76 cm erhöht und einheitlich auf 320 m Länge ausgelegt.

Die Wandelhalle wurde, wegen der Oberleitungen um 60 cm angehoben, wieder aufgebaut. Dabei mussten die vier alten holzbelegten Bahnsteigtreppe ebenfalls höhenmäßig angepasst werden. In der Wandelhalle wurden die ehemals vorhandenen Fensteröffnungen neben den Bahnsteigabgängen wieder hergestellt, so dass der Gast auf den Betrieb auf den Gleisen schauen kann. Auch die alten Schwingtüren zu den Bahnsteigabgängen konnten wieder an ihrem ursprüng-

lichen Platz eingebaut werden. Auf der nördlichen Seite der Wandelhalle wurden zusätzliche Treppen zu den Bahnsteigen eingebaut. Außerdem erhielt jeder Bahnsteig einen Fahrstuhl, um auch den behinderten und alten Fahrgästen den Wechsel zwischen den Ebenen zu erleichtern. Die Lübecker hatten ursprünglich Rolltreppen gefordert. Dies wurde aus Kostengründen jedoch abgelehnt. Die Fahrstühle können 26 Personen gleichzeitig befördern.

Auf der nördlichen Seite haben jetzt sieben Ladengeschäfte ihren Platz gefunden.

Die Grafik von Dr. Wenzel (s. Seite 61) gibt einen Überblick über die gesamten Maßnahmen.

Die Demontage- und Montagearbeiten an den Hallenkonstruktionen konnten nur mit Hilfe eines 40-t-Rampendrehkranes aus dem Braunkohlentagebau ausgeführt werden.

Die Bauarbeiten verliefen zügig; allerdings gab es von November 2004 bis Januar 2005 einen Baustopp, weil ein bei der Ausschreibung unterlegener Unternehmer beim Kartellamt Widerspruch eingelegt hatte. Insgesamt wurden 2200 t Stahl verbaut; früher mit Nieten verbunden, heute ausschließlich mit Schraubverbindungen.

Das Reisezentrum wurde 2004 in einen Containertrakt neben dem Empfangsgebäude ausgelagert; es soll im Laufe des Jahres 2009 wieder seinen Platz in der Halle finden.

Am 20. Juli 2007 wurde das renovierte „neue“ Bahnhofsgebäude dem Publikum ohne feierliche Eröffnung übergeben. Täglich 31 000 Fahrgäste und Gäste erfreuen sich an dem modernen Ambiente. Allerdings soll nicht unerwähnt bleiben, dass die gesamte Straßenfront (Stadtseite) des Empfangsgebäudes mit Re-

staurant usw. nicht renoviert bzw. ausgebaut wurde.

Am 13. Dezember 2008 konnte dann endlich Geburtstag gefeiert werden. Am Gleis 9 fand eine kleine Fahrzeugschau statt mit u. a. dem einzigen noch erhaltenen Doppelstockwagen der LBE, der heute von dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde (VLV) gepflegt wird, den Dieselloks V 200 007, V 160 – beide werden von der Historischen Eisenbahn Lübeck (HEL) betreut –, und natürlich mit einem Doppeldecker der neuesten Generation samt Ellok BR 143. Für die Eisenbahnfans wurden drei Sonderfahrten mit einer doppelten Einheit VT 628 rund um Lübeck – auch über die Hafenbahngleise – angeboten. Den Höhepunkt bildete eine Mitfahrt mit dem auf den Namen „Travemünde“ getauften ICE T 411 052 nach Hamburg und zurück. Taufpaten waren der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Werner Marnette, Anja Hajduk, Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, Bürgermeister Bernd Saxe der Hansestadt Lübeck und Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur der DB AG.

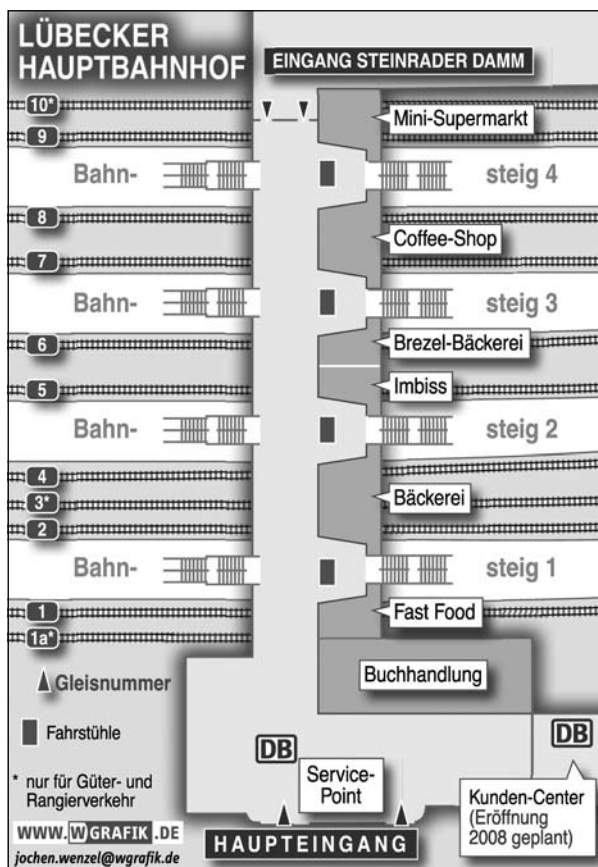
Für die Kinder gab es in einem Zelt vor dem Empfangsgebäude Malwettbewerbe. In der Bahnhofshalle spielte Axel Zwillingenberger auf.

Die BSW-Gruppe stellte einem interessierten Publikum in einer Vitrine Modelle der LBE vor. Weitere Stände, u. a. der Bahnhofsmission und der Bundespolizei, boten Informationen aus deren Betätigungsfeld.

Den zweiten Teil der Veranstaltung bildete die Freigabe des elektrischen Betriebs auf der Strecke Hamburg—Lübeck Hbf—Lübeck-Travemünde/Lübeck-Skandinavienkai.

Bereits in den 1930er Jahren hatte sich die LBE mit Plänen beschäftigt, ihre Hauptstrecke Hamburg—Lübeck zu elektrifizieren. Die geschichtliche Entwicklung verhinderte dies jedoch. Ein neuer Anlauf wurde 1972 unternommen. Schleswig-Holsteinische Politiker diskutierten, ob Hamburg—Kiel oder Hamburg—Lübeck mit Oberleitung ausgestattet werden sollte. Wegen der Segel-Olympiade erhielt Kiel den Zuschlag. Im September 1995 ging Kiel ans elektrifizierte Streckennetz.

Erst mit der Vereinbarung vom 15. September 2005 verpflichteten sich Bund, Land und DB AG zur Finanzierung der Elektrifizierung der Strecke Hamburg—Lübeck—Travemünde. Der erste von rund 3200 Oberleitungsmasten wurde in Bad Oldesloe gesetzt. Insgesamt wurden 191 km Gleis mit Oberleitung ausgestattet. Vier Brücken mussten wegen der fehlenden Durchfahrts- höhe abgetragen und erneuert werden. In Lübeck-Genin entstand ein neues Umspannwerk. Hier wird Industriestrom von 110 000 Volt und 50 Hertz „bahnge- recht“ in 15 000 Volt und 16,7 Hertz umgewandelt. Außer den etwas kürzeren Fahrzeiten im Regionalverkehr bringt die Elektrifizierung vor allem Vorteile für den Güterverkehr zu und von den Lübecker Häfen. Damit können jetzt viele Güterzüge in Hamburg ohne Halt und Lokwechsel durchfahren. Als erster planmäßiger Regionalzug verließ RE 21419 am 13. Dezember 2008 um 13:07 Uhr bespannt mit einer Lok der BR 112 den Lübecker Hbf in Richtung Hamburg Hbf.



▲ Schematische Darstellung der Bahnhofshalle (Querbahnsteig) –mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Wenzel, Lübeck

Mit der Freigabe für den elektrischen Betrieb sind die Investitionen im Lübecker Bereich jedoch noch nicht erledigt. Zur Zeit wird am zweigleisigen Ausbau der Strecke von Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz gearbeitet. Dieser ist erforderlich, um die Hafenteile in Lübeck-Dänischburg und am Skandinavienkai besser bedienen zu können. Auf diesem Streckenteil wird auch der Regionalverkehr nach Lübeck-Travemünde Strand abgewickelt.

Richard Hartmann zum 200. Geburtstag

Ein Unternehmer aus dem sächsischen Chemnitz, der in die heutige Zeit passen würde

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Am 8. November 1809 in Barr im Elsaß geboren, begann seine Schulausbildung 1823 im französischen Lonneville. Die Lehre als Zugschmied beendete er erfolgreich und ging 1830 auf Wanderschaft. Über Straßburg, Karlsruhe, Mainz und Eisenach kam er im März 1832 nach Chemnitz. Im damals größten Industrieunternehmen C. G. Hauboldt fand er eine Anstellung und arbeitete sich bald zum Meister empor.



In der Werkstatt beim Zugschmied Knieriem baute er seine erste Maschine – eine Schraubenschneidemaschine. Gemeinsam mit seinem Freund Illig kaufte er am 13. März 1837 in der Annaberger Straße ein kleines Haus mit Werkstatt. 1838 wurden dort die ersten Baumwollspinnmaschinen hergestellt. 1840 begann er mit dem Bau von Dampfmaschi-

nen. Durch den englischen Ausfuhrstopp erhöhten sich die Nachfrage und die Produktion in der kleinen Firma mächtig, so dass Hartmann in die Leipziger Straße (heute Hartmannstraße) umgezogen ist.

Mit dem Lokomotivbau begann er im Jahre 1847, womit er in die Industriegeschichte einging. Am 5. Januar 1848 wurde seine erste Lokomotive „GLÜCK AUF“ fertig gestellt. In den nächsten zehn Jahren verließen weitere 100 Lokomotiven Hartmanns Werkhallen. Seine Maschinen erlangten immer größer werdenden Ruhm im In- und Ausland. Vom sächsischen König wurde er für seine Verdienste in der Industrie zweimal ausgezeichnet.

1851 eröffnete er eine eigene Gießerei. Am 1. April 1870 schlossen sich seine Werke zu einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 3 Millionen Talern zusammen. Die Werke wurden in fünf Hauptbereiche gegliedert: Lokomotivbau, Werkzeugmaschinenbau, Dampfmaschinenbau, Spinnereimaschinenbau und Webstuhlbau.

Hartmann selbst blieb bis an sein Lebensende mit hohem Eigenkapital an der Aktiengesellschaft beteiligt, die nunmehr als Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann firmierte.

Durch seine gemeinnützige und sozial engagierte Unternehmenspolitik hat sich Richard Hartmann einen großen Namen verschafft. Seine Arbeiter wurden alle gleich behandelt. Da er selbst als einfacher Geselle begonnen hatte, schätzte er den Wert der Arbeit sehr. In der Krisensituation nach der Revolution 1848 entließ er keinen Arbeiter. Seine Produktion von



▲ Typisch für Chemnitz: Bis zu 24 Pferde waren erforderlich, um die Lokomotiven aus der Hartmannschen Fabrik zur Verladung zu bringen.

Maschinen stellte er kurzfristig auf Holzschuhproduktion um, damit der Erhalt der Arbeitsplätze gesichert war. Moral und Selbstbewusstsein der Arbeiter wurden dadurch gestärkt. Hervorgehoben werden muss auch, dass Hartmann eine Krankheits- und Unfallkasse gründete. Seine Arbeiter erhielten bei Arbeitsausfällen durch Unfall oder Krankheit auch Geld. Zur damaligen Zeit war das in der sächsischen Region die einzige Kasse dieser Art. Außerdem gründete Hartmann Wohnsiedlungen, in denen seine Arbeiter preiswert gute Unterkunft fanden.

Gymnasien und Gewerbeschulen vermachte er in seinem Testament große Geldsummen. Damit wollte er Begabte fördern, um den Facharbeiter- und Ingenieurwachstum für die Region zu sichern.

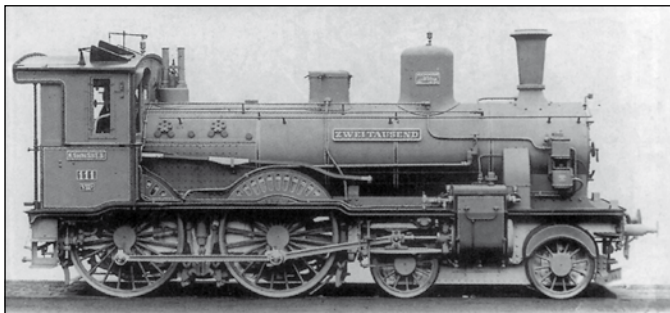
Die Lokomotivbauanstalt soll ausführlicher beschrieben werden: Zu dieser Zeit hatte das Eisenbahnzeitalter in Chemnitz noch nicht begonnen. Die Lokomotive „GLÜCK AUF“ war deshalb für die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn be-

stimmt. Bis zur Eröffnung der Strecke Chemnitz—Riesa am 1. September 1852 wurden 30 Lokomotiven mittels Pferdewerkzeugen nach Leipzig gebracht. Die Maschinenfabrik lag damals weitab vom Bahnhof in Chemnitz, und der Bau eines Anschlussgleises wurde durch andere Unternehmer lange Zeit verhindert. Der letzte Loktransport mit Pferden fand am 5. September 1908 statt.

Die 300. Lokomotive wurde 1906 fertig gestellt. Auf der Pariser Weltausstellung erregte eine 2'B1'-Schnellzuglok im Jahr 1900 großes Aufsehen. Die Maschine erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h. Die 4000. Hartmann-Lokomotive war eine 1'D1' h4v-Schnellzuglokomotive der späteren Baureihe 19 und wurde als Bahnnummer 66 (spätere Betriebsnummer 19 005) im Jahre 1918 an die Sächsische Staatsbahn ausgeliefert. Bekannt ist diese Baureihe auch unter dem Namen „Sachsenstolz“.

Insgesamt wurden 4699 Lokomotiven für deutsche und ausländische Bahnen gebaut und ausgeliefert. In Deutschland

Diese 2'B n2-Lokomotive (Gattung VIII 2) der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen mit dem Namen ZWEITAUSEND trug die Bahn-Nummer 111 und gehörte zum 2. Baulos (1894) der Hartmannschen Fabrik. ►



sind noch knapp 40 Maschinen vorhanden, teilweise in Eisenbahnmuseen, bei Museumsbahnen wie auch bei einigen Schmalspurbahnen in Sachsen (s. Tabelle).

Die Weltwirtschaftskrise brachte nach 1930 das „Aus“ für die Sächsische Maschinenfabrik. In das Verwaltungsgebäude an der Hartmannstraße zog das Polizeipräsidium ein. Im Zweiten Weltkrieg wurden die meisten Werkteile, teils von anderen Betrieben genutzt, zerstört.

Auf Initiative des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) wird im Bahnwerk Meiningen eine Schmalspurlokomotive (750 mm Spurweite) der Gattung I K nachgebaut. Das Projekt wird ausschließlich aus Geld- und Sachspenden finanziert. Innerhalb von drei Jahren wurden über 763 000 Euro gesammelt.

Die rund 4000 Einzelteile für den Loknachbau haben überwiegend Lehrlinge von sächsischen Metallbaufirmen angefertigt. Die abschließende Montage im Dampflochwerk Meiningen soll rund 120 000 Euro kosten. Diese I K (es war die erste sächsische Schmalspurmaschine) wird die Bahnnummer 54 tragen (siehe auch Meldung Seite 18 oben).

Aus Anlass dieses Geburtstages sind in Chemnitz zahlreiche Veranstaltungen geplant (u.a.):

- 13. Juni 2009 / 17.00 Uhr
Rathaus Chemnitz Buchpräsentation „Mythos Hartmann“, erschienen beim Verlag Heimatland Sachsen GmbH in Chemnitz.
- 13. und 14. Juni 2009
„Alles auf die Schiene“ - Fest der Chemnitzer Parkeisenbahn Im Küchwald: Die Parkeisenbahn feiert Richard Hartmanns Geburtstag und das eigene 55-jährige Bestehen.
- 20. bis 23. August 2009
19. Heizhausfest mit historischen Loktransport durch die Chemnitzer Innenstadt beim Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.
- 22. August 2009 ab 11.00 Uhr:
Historischer Loktransport von der Hartmannstraße zur Straße der Nationen, organisiert vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.
- 23. August bis 8. November 2009
Sonderausstellung „Mythos Hartmann“ im Sächsischen Industriemuseum Chemnitz, Zwickauer Straße 119, 09112 Chemnitz.
- 4. November 2009
Vortrag „Die Personenzuglokomotiven von Hartmann in Mecklenburg“ im Stadtarchiv Chemnitz/Benutzer-raum/Aue 16/09112 Chemnitz.



▲ Zwischen 1900 und 1903 baute Hartmann für die Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen 15 Maschinen der Bauart 2'B1' n4v (Gattung H V). Die Bahn-Nummer 175 wurde bei der DRG zur Betriebsnummer 14 202. Die Maschine erhielt auf der Weltausstellung 1900 in Paris den Grand Prix.

Fotos (2): Sammlung Kirsche

Lokomotiven von Hartmann				
Fabriknummer	Baujahr	Achsfolge	Name/Gattung	Verbleib
164	1861	1'B n2t	MULDENTHAL	Verkehrsmuseum Dresden
1435	1886	B n2t	HEGEL/sä. VII T	Verkehrsmuseum Dresden
2622	1901	C n2t	99 4503	Brandenb. Mus. Gramzow
2648	1902	B'B' n4vt	sä. I M/99 162	Verkehrsmuseum Dresden
3377	1910	B'B' n4vt	sä. I TV/98 001	Verkehrsmuseum Dresden
3387	1910	2'C h2	sä. XII H2/38 205	Sächs. Eisenbahn-Museum Ch.-Hilbersdorf
3477	1911	1'C1' h2	sä. XIV HT/75 515	Sächs. Eisenbahn-Museum Ch.-Hilbersdorf
3836	1915	1'C1' h2	sä. XIV HT/75 501	Deutsches Dampflok-Museum/Eisenb.museum Schwarzenberg
4523	1922	1'D1' h4v	sä. XX HV/19 017	Verkehrsmuseum Dresden
4561	1923	E h2	sä. XI HT/94 2105	Verein sächs. E.freunde/Eisenb.museum Schw.bg.
4670	1927	E h2	sä. VI K/99 713	DB AG Trad.bahn Radebeul
4672	1927	E h2	sä. VI K/99 715	DB Service
Weiterhin Schmalspurlokomotiven der Gattung IV K, die zwischen 1891 und 1920 gebaut wurden: 99 616, 535, 539, 542, 555, 561, 562, 564, 566, 568, 574, 579, 581, 582, 584, 585, 586, 590, 594, 604, 606 und 608; ferner die Einheitslokomotiven der Gattung VII K aus den Jahren 1928 und 1929: 99 731, 732, 734 und 741.				

Die Zugüberwachung auf der Werrabahn

Otto Mayer, Ortsstelle Eisenach, BSW-Gruppe HistBahnErbe

Am 02. November 1858 wurde der fahrplanmäßige Zugbetrieb auf dem fertig gestellten Teil der Werrabahn (WB) aufgenommen. In den Heften 17 bis 20 dieses Fachblattes wurde die 150-jährige Geschichte dieser Eisenbahnstrecke, zeitweise auch als „Nebenfernbahn“ bezeichnet, relativ umfassend abgehandelt.

Nunmehr sollen ein technisches Detail der fernmeldetechnischen Ausstattung der WB und die Bemühungen zur Verbesserung der Betriebsführung etwas näher betrachtet werden, denn in den zwanziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts stieß diese überwiegend eingleisige Strecke an die Grenzen ihrer Kapazität. Die Ausführungen basieren auf Veröffentlichungen in der Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnsicherungswesen (Das Stellwerk) in den Jahren 1930 bis 1934, die noch im Original erhalten sind.

Die baulichen Grundlagen wurden u. a. wie folgt beschrieben: *„Die Werrabahn ist von Lichtenfels bis Eisenach in den Jahren 1856/58 als Privatbahn gebaut worden. Ihre Linienführung wurde von Eisfeld bis Bad Salzungen durch das Tal des Werraflusses bestimmt. Im geographischen Sinne ist es richtiger, die 1903/1906 gebaute Fortsetzung Bad Salzungen—Gerstungen als Teil der Werrabahn anzusehen. Dieser Umstand und die enorme betriebliche Bedeutung des Bahnhofs Gerstungen für die Werrabahn und umgekehrt haben in den letzten Jahren dazu geführt, die Strecke Lichtenfels—Bad Salzungen—Eisenach und Bad Salzungen—Gerstungen als „Werrabahn“ zu bezeichnen.“*

Interessant sind folgende Ausführungen in der Ausgabe vom 20. November 1930 der o. a. Zeitschrift:

„Die ursprüngliche Werrabahn ist nach den Gesichtspunkten der Privatwirtschaft gebaut und erst im Jahr 1895 verstaatlicht. Die Mängel der Bauweise im Verhältnis zu den besser ausgestatteten Linien in der Umgebung haften diesen Bahnen zum größten Teil noch heute an.“

Schon vor dem Ersten Weltkrieg war die Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus der Linie von Lichtenfels bis Gerstungen als dringend anerkannt worden. Der begonnene Ausbau musste aber mit Kriegsausbruch unterbrochen werden und konnte auch bis 1930 wegen der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht wieder aufgenommen werden. Weiter heißt es in dem Beitrag: *„Während die zweigleisige Hauptstrecke Bad Salzungen—Eisenach, abgesehen von den ungünstigen Neigungsverhältnissen vor und hinter dem Epichneller Tunnel, besondere betriebliche Schwierigkeiten nicht bietet, umfassen die Nebenstrecke Bad Salzungen—Vacha—Gerstungen und die Hauptbahnstrecke Bad Salzungen—Lichtenfels, insgesamt 165,4 km, wie aus dem Kopf des bildlichen Fahrplans zu ersehen ist, jetzt 5 eingleisige Teilstrecken von zusammen 138,4 km, die in ihren Längen erheblich von einander abweichen.“*

Auch heute bereitet der wieder eingleisige Abschnitt Eisenach—Förtha große Probleme, insbesondere wenn schwere Güterzüge mit einer Bruttolast bis zu 2400 Tonnen auf dem Abschnitt Marksuhl—Eisenach verkehren.

Weiter heißt es in dem Beitrag: *„Zu diesen betrieblich unerwünschten Umständen treten – neben nicht unerheblichen Zugförderungswiderständen infolge von langen Neigungen, die z. T. Vorspanndienste und Lokomotiveerfahrten erfordern, und zahlreichen Krümmungen zur Anpassung an das Gelände – auf den eingleisigen Ab-*

schnitten noch folgende bauliche Mängel:

1. Die großen und verschiedenen langen Abstände der Zugfolgestellen, von denen sechzehn je 5 km und drei 4,4 km und mehr betragen.

2. Die großen Abstände der Kreuzungsbahnhöfe bis zu 11,3 km.

3. Das Fehlen von Hauptgleisen für Kreuzungen und Überholungen. Von 28 Bahnhöfen haben 12 nur zwei Hauptgleise. Fahrplan und Zugverschiebungen erfordern aber zur Ermöglichung gleichzeitiger Kreuzung und Überholung drei Hauptgleise.

4. Die ungenügende Länge der vorhandenen Ausweichgleise. Die bis zu 120 Achsen starken Güterzüge überschreiten deshalb sehr oft die Länge der Ausweichgleise.

An diese unvollkommenen Bahnanlagen stellt nun der Verkehr außerordentliche Forderungen.“

Diese Ausführungen tragen Lehrbuchcharakter und sollten auch aus heutiger Sicht etwas mehr Beachtung finden. Heute löst man die Dinge ganz einfach, indem man Verkehrshalte wegfallen lässt, wenn die Fahrzeiten nicht passen, wie beim Ausbau der NeiTech-Strecke Würzburg—Erfurt wieder praktiziert.

Die verkehrlichen Aufgaben der Werabahn

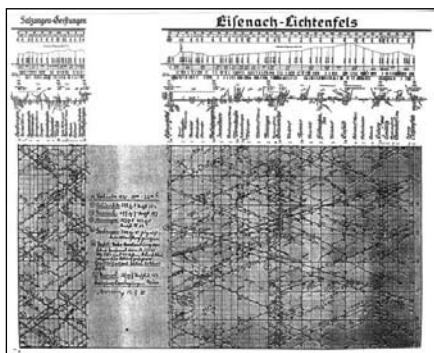
Die WB gehörte damals zu den wenigen Strecken in Thüringen, auf denen der Güterverkehr infolge politischer und wirtschaftlicher Umwälzungen nach dem Ersten Weltkrieg nicht abgenommen, sondern wesentlich zugenommen hatte. Auf Grund ihrer Lage im Netz wirkten sich Verspätungen der Personenzüge auf den Hauptlinien Berlin—Eisenach—Frankfurt und Berlin—Lichtenfels—München, aber auch der Verbindungen Berlin—Grimmenthal—Stuttgart auf den Lauf der Personenzüge der WB derart aus, dass wichtige Anschlüsse in Eisenach, Meiningen, Grimmenthal und Lich-

tenfels nicht erreicht und „Güterzüge aus dem Plan gedrängt wurden.“ Auch der sehr rege Berufsverkehr der Kaliberwerke auf der Strecke Bad Salzungen—Vacha—Gerstungen wurde „empfindlich beeinflusst“. Weiter wird eingeschätzt: *„Von besonderer Bedeutung für die richtige Beurteilung der Betriebsverhältnisse auf der von durchfahrenden Personen- und Güterzügen verschiedenen Ranges belegten Bahn, ist die Feststellung, dass die einzelnen Streckenabschnitte vom Verkehr ganz verschieden in Anspruch genommen werden. Die betrieblich weniger leistungsfähigen Teilabschnitte bestimmen nicht nur unmittelbar den Gesamtlauf der die ganze Strecke durchfahrenden Züge, sondern auch durch diese wiederum mittelbar die Betriebsabwicklung auf den Einzelabschnitten.“*

Diesen Unzulänglichkeiten versuchte man durch die Einarbeitung von Pufferzeiten für alle Züge in den Regelfahrplan zu begegnen. Die Folge war, dass für sämtliche Züge eine ungewöhnlich lange Reisezeit im Fahrplan vorgesehen werden musste. Sehr kritisch bewertet wurden immer wieder die ungünstigen Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten.

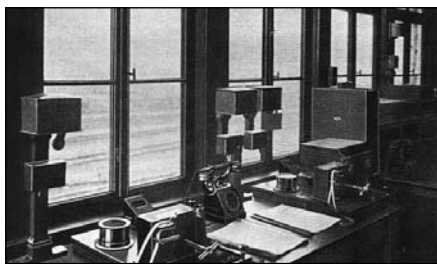
Die Betriebsabwicklung auf der Werabahn

Die Betriebsabwicklung auf der WB entwickelte sich zunehmend negativ und führte zu vielen Beschwerden. Selbst die Einschränkung der Dienstpausen und Ausfälle von Dienstpausen u. ä. Maßnahmen führten zu keinen wesentlichen Verbesserungen. Auch die Bemühungen, durch veränderte Fahrplangestaltung den Schwierigkeiten zu begegnen, hatten keinen durchschlagenden Erfolg, ebenso wie die Einführung des vollen Nachtdienstes im Sommer 1926. Auf den fünf Hauptanschlussbahnhöfen Lichtenfels, Coburg, Grimmenthal, Bad Salzungen und Gerstungen, deren Rangieranlagen als unzulänglich einge-



▲ Bildfahrplan

schätzt wurden, häuften sich die Probleme. Verspätungen bis zu 60 Minuten bei Güterzügen waren ein großes Ärgernis. In dem Beitrag heißt es: *„Die Zunahme bei den Betriebsunregelmäßigkeiten auf der Werrabahn war auch durch sorgsamste Überwachung des Betriebskleindienstes nicht zu bannen.“* Der Betriebsleiter sah sich vor die Notwendigkeit gestellt, die Leistungsfähigkeit der Strecke unter Verzicht auf bauliche Veränderungen, die auf Grund der schwierigen wirtschaftlichen Lage aussichtslos waren, lediglich durch „veränderte Betriebsregelung“ zu erhöhen. Dazu wird in dem Beitrag ausgeführt: *„Die verschiedenartige Ausgestaltung und Leistungsfähigkeit sowie die wechselnde verkehrliche Beanspruchung der einzelnen Teilstrecken ließen den unabweisbaren Wunsch aufkommen, die Gesamtstrecke zu einem einheitlichen Betriebsgebilde zu machen, das von einer Stelle überwacht und beraten wird. Nur so konnte es erreicht werden, daß der Durchgangsverkehr von einem Punkte, der die erforderliche Übersicht besitzt, gefördert wurde, ohne daß der innere Verkehr oder die Bedürfnisse der Anschlußstrecken mit ihren Belangen zu kurz kamen.“* Hiermit wird deutlich, dass die WB zu dieser Zeit durch den Durchgangsverkehr doch erheblich belastet wurde, jedoch die vorhandene Infrastruktur diesen Anfor-



▲ Streckenapparat

derungen nicht gewachsen war. Die Kapazitätsprobleme mussten also dringend gelöst werden.

Die Einrichtung einer Zugleitung in Bad Salzungen

Bei dieser Überlegung ergab sich als geeigneteste Stelle, von der aus eine solche Regelung erfolgen konnte, der Bahnhof Bad Salzungen, da er selbst die größten Verkehrs- und Betriebsleistungen auf der Strecke zu bewältigen hatte. Die Zugleitung in Bad Salzungen wurde am 1. September 1929 errichtet, unter gleichzeitiger Aufhebung der Zugleitungen in Gerstungen und Meiningen. Schon nach verhältnismäßiger kurzer Zeit trat eine merkliche Besserung in der gesamten Betriebsführung und Durchführung der Züge ein.

Die Ausrüstung der Werrabahn mit neuartigen Fernmeldeeinrichtungen

Die Grundlage für den Erfolg bildete die Ausrüstung der gesamten Strecke mit einer neuartigen Fernmeldeeinrichtung, um eine schnelle Verständigung aller in Frage kommenden Stellen auf der Gesamtstrecke uneingeschränkt zu gewährleisten.

Bis dahin gab es zwischen Gerstungen—Bad Salzungen und Meiningen lediglich eine Fern- und eine Bezirksfernsprechleitung, die überlastet waren. Alle Bemühungen der Zugleitung in Gerstungen und Meiningen, sowie der Oberzuglei-



▲ Zugüberwachungsstelle

tung Erfurt um eine zweckmäßige Beeinflussung der Zugfahrten waren daran gescheitert.

Die Herstellung einer besonderen „Zugleitungsfernsprechleitung“ von Gerstungen über Bad Salzungen nach Lichtenfels wurde als günstigste Lösung angesehen. Die Zugleitung sollte dadurch in die Lage versetzt werden, „in jedem Augenblicke“ auf Grund eingehender Meldungen oder eigener Nachfragen ohne jeden Zeitverlust sich über die Zuglage auf der gesamten WB, d. h. auf der insgesamt 192,1 km lange Strecke sowie den Anschlussstrecken durch Vermittlung der betreffenden Bahnhöfe zu unterrichten, um ihrerseits die Zusammenstellung, die Belastung und den Lauf der Züge sowie die Verwendung von Lokomotiven und Zugpersonalen und schließlich auch die Belastung der Bahnhöfe mit Erfolg zu beeinflussen. Gewählt wurde die Bauart Mix&Genest AG, Berlin, die entsprechend angepasst wurde. Die Bewährungsprobe hatte eine ähnliche Anlage bei der Bundesbahndirektion Wien Nord-Ost bestanden.

Die Zugüberwachungsanlage (Zü) für die WB in Bad Salzungen setzte sich zusammen aus den Apparaten für die Zentrale und den Streckenapparaten für die Stationen, Befehlsstellwerke, Fahrdienstleitungen usw. Im Raum der Zugüberwachungsstelle in Bad Salzungen befanden sich zwei 30-teilige Tastenapparate, ein



▲ Tastenapparat

2-teiliger Verteiler, eine Verstärkereinrichtung sowie ein Lautsprecher und ein Mikrophon mit Lauschwirkung. Jeder Tastenapparat besaß 30 Stationstasten. Weiter waren für Speicheranrufe vorhanden: eine A-Taste (Anfang), eine E-Taste (Ende), eine I-Taste (Irrtum) und ein RV-Taste für Rufverlängerung.

Damit der Zugüberwacher für seine Arbeiten beide Hände frei hatte, erfolgte die Verständigung mit den Betriebsstellen über Mikrophon mit Lauschwirkung und Lautsprecher. Für den normalen Betrieb konnte also der Zugüberwacher frei in den Raum hineinsprechen. Das für jeden Tastenapparat noch vorgesehene Mikrotelefon diente der Reserve.

Die Streckenapparate bei den einzelnen Betriebsstellen bestanden aus einem Tischapparat mit Mikrotelefon und einer besonderen Wähleinrichtung. Im Normalbetrieb konnte die Verbindung zur „Zü“ ohne Beteiligung einer Wähleinrichtung hergestellt werden. Für Störungen gab es eine Rückfallvariante.

Verschiedene technische Lösungen sollten garantieren, dass die Zugleitung über eine spezielle Nachrichtenverbindung zu jeder Zeit auf Grund eingehender Meldungen oder eigener Nachfragen ohne Zeitverlust sich über die Zuglage infor-

mieren konnte und Empfehlungen über die Betriebsführung sehr zeitnah geben konnte. Andererseits war es möglich, dass jede einzelne Betriebsstelle die Zugleitung ohne Verzögerung erreichen konnte. Möglich waren u. a. Einzelrufe, Sammelrufe und Rufverlängerungen (der Ruf konnte beliebig lang verlängert werden, wenn sich eine Betriebsstelle nicht sofort meldete).

Wesen und Aufgabe der Zugüberwachungsstelle Bad Salzungen

Wesen und Aufgabe der Zugüberwachungsstelle (Zü) waren durch zwei Hauptgesichtspunkte bestimmt. Einmal wurde von dem Grundsatz ausgegangen, dass an den Leitgedanken der für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gültigen und im allgemein bewährten Zugleitungsvorschrift nach Möglichkeit festgehalten wird, auch um die Zusammenarbeit mit benachbarten Zü nicht zu erschweren. Es wurde festgestellt, dass die baulichen, verkehrlichen und betrieblichen Verhältnisse der WB „die Anwendung einer nach dem Muster des amerikanischen Dispatching-Verfahrens gehandhabten Einrichtung“ nicht in Frage kam. Begründet wurde dies wie folgt: *„Es sei hierbei nur an die große Zahl und Bedeutung der Anschlußlinien, die Lage der Strecken, die starke Streckenbelegung, die verschiedenartige Bedeutung und Inanspruchnahme der einzelnen Streckenabschnitte, an die eigenartigen Bahnverhältnisse usw. erinnert. Eine Anordnungsbefugnis, die über den Rahmen der in der Zugleitungsvorschrift der Deutschen Reichsbahn gewählten Regelung hinausgeht, dem Zugüberwacher zu übertragen, erschien unter den vorliegenden Umständen unzweckmäßig. Sie hätte günstigsten Falls auf dem Papier gestanden, unter Umständen aber auch den Anlaß zu Verwirrungen, Verzögerungen, vielleicht sogar Gefährdungen geben müssen. Weder die äußeren Verhältnisse noch der*

technische Apparat, noch die Leistungsfähigkeit des einen Zugüberwachers wären geeignet und ausreichend gewesen, die weitgehende Anordnungsbefugnis eines amerikanischen Train-Dispatchers zu rechtfertigen.“

Die Aufgaben der neuen Zü Bad Salzungen wurden unter Berücksichtigung der besseren Verständigungsmöglichkeiten mit den Fahrdienstleitern, Lokleitern usw. wie folgt beschrieben:

„Die Tätigkeit der Zugüberwachungsstelle setzt sich zusammen aus:

- 1.) der Aufnahme der ihr zugehenden regelmäßigen oder von ihr eingeholten Meldungen, der übersichtlichen Aufzeichnung ihres Inhalts in bildlicher und schriftlicher Form auf demselben Blatte, und damit gleichzeitig der Schaffung von einfachen und doch erschöpfenden Unterlagen zur weiteren Bearbeitung bei der Zugüberwachungsstelle und der Oberzugleitung und somit der Reichsbahndirektion.*
- 2.) der Führung der in der Dienstvorschrift für Zugleitungen angeordneten Aufzeichnungen.*
- 3.) der ständigen Beobachtung der Betriebslage an Hand der gemachten Aufzeichnungen.*
- 4.) der Beratung der beteiligten Stellen zur Herbeiführung einer glatten Betriebsabwicklung auf der Gesamtstrecke.“*

Zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Zü wurden eine Reihe detaillierter Anordnungen getroffen.

a) Aufgaben der Bahnhöfe

- Meldung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten aller Züge (Aufenthalt unter 3 Minuten nur Meldung der Abfahrtszeit).
- Information über die Absicht, Zugüberholungen und Kreuzungen zu verlegen.
- Abstimmung beim vorzeitigen Ablassen von Zügen.

- Achsanmeldung.
- Die Bahnhöfe Coburg, Grimmenthal, Bad Salzungen und Vacha mussten die Stärke der dort zur Aufnahme und Abgabe von Wagen haltenden Gütezügen nach Achsen und Tonnen bei der Abfahrt melden, unter Angabe der auf den Unterwegsbahnhöfen abzusetzenden Achsen und Tonnen.
- Überschreitung der Aufenthaltszeit bei verkehrlicher Behandlung.

b) Aufgaben der Zü

- Der Zugüberwacher musste eingehende Meldungen, die von ihm gemachten Beobachtungen, seine Anregungen und Vermerke zeichnerisch und schriftlich auf einem „durchscheinenden Pauspapier“ festhalten. Unter diesem Pauspapier, es wurde „Zuglaufbild“ genannt, lag der Bildfahrplan, der fortlaufend verschoben werden konnte.
- Die schriftlichen Aufzeichnungen mussten mit Nummern versehen werden, die in das Zuglaufbild an den betreffenden Stellen eingetragen wurden. Es wurde um 24 Uhr abgeschlossen und mit dem nächsten Zug zur weiteren Behandlung an die Oberzugleitung gesandt.

c) Aufgaben der Oberzugleitung

Sie wurden wie folgt formuliert:

„Die Oberzugleitung prüft an Hand des Zuglaufbildes das auf dem Bildfahrplan von ihr aufgelegt wird, die Betriebslage des abgelaufenen Tages nach und greift, soweit ihr nicht bereits fernmündliche Meldungen dazu Veranlassung gegeben haben, an Hand der bildlichen Aufzeichnungen und schriftlichen Vermerke Unregelmäßigkeiten auf, bereitet entsprechende schriftliche Vorlagen bei der RBD, falls weitere Verfolgung geboten erscheint, vor und hält dem Betriebsleiter und dem betriebstechnischen Streckenzernenten

über besondere Vorkommnisse morgens Vortrag. Die Zuglaufbilder bleiben bei der RBD und werden wie Fahrtberichte behandelt.“

Die neuen technischen und organisatorischen Maßnahmen versetzten die Zugüberwacher in die Lage, die Betriebsdienststellen so zu beraten, dass auch unter den schwierigen Verhältnissen eine glatte Betriebsabwicklung sichergestellt werden konnte. Die gemachten betrieblichen und wirtschaftlichen Erfahrungen wurden als „überraschend gut“ bezeichnet.

Betriebliche Erfahrungen

Interessant ist die Feststellung im Dezember 1930, dass die WB „sich nicht der allgemein festzustellenden rückläufigen Bewegung im Gesamtverkehr und in den Betriebsleistungen angeschlossen hat“, denn bisher wurde in vielen Veröffentlichungen die Bedeutung der Strecke angezweifelt.

Gegenüber dem Jahr 1929 konnte die Betriebsführung stabilisiert, die Pünktlichkeit erheblich verbessert und die Zahl der Kreuzungsverlegungen reduziert werden. Dazu heißt es u. a.:

„Einer Kraftprobe wurde die neue Einrichtung im September 1930 unterworfen. Neben lebhaftem allgemeinen Personen- und Güterzugverkehr und erheblichen betrieblichen Arbeitsanfall auf den betroffenen Bahnhöfen waren zahlreiche Transporte in Sonder- und regelmäßigen Zügen zu befördern. Auf dem Streckenabschnitt Grimmenthal—Lichtenfels wurde z.B. im Gesamtverkehr 1930 an Zügen gefahren:

In beiden Richtungen	am 05.03.	am 13.09.	mithin
Grimmenthal—Themar	37	50	+35%
Eisfeld—Ebersdorf	37	43	+17%
Ebersdorf—Lichtenfels	24	29	+25%

Die Mehrleistungen auf dem am stärksten mit Sonderzügen belegten Abschnitt Grimmenthal—Themar waren in nur 15

aufeinanderfolgenden Betriebsstunden zu erfüllen.“

Durch die Verbesserung des „Betriebskleindienstes“ stabilisierten sich die Betriebsverhältnisse „schlagartig“ und es konnte sogar Personal eingespart werden. Auch folgende Auswertung ist interessant: *„Jede außerplanmäßig abzulassende Lokomotive, auch die aus dem Reichsbahn- Ausbesserungswerk Meiningen kommenden, sind anweisungsgemäß rechtzeitig der Zugüberwachungsstelle anzumelden. Sie werden dann in Benehmen mit dieser nach Möglichkeit zu Nutzleistungen herangezogen.“*

Wirtschaftliche Ergebnisse

Nachgewiesen wurde u. a. eine jährliche Einsparung von 50 000 RM allein durch das Zusammenlegen von Zügen und Vermeidung von Vorspannleistungen. Durch die Heranziehung von „Leerlokomotiven“ zu „Nutzleistungen“ konnten 30 000 RM eingespart werden. Hinsichtlich des geplanten Ausbaus der WB kam man zu folgender Einschätzung:

„Das wesentlichste, zahlenmäßig anzugebende wirtschaftliche Ergebnis ist aber die Gewißheit, daß bei der jetzigen Betriebsweise der bis dahin als unvermeidlich betrachtete weitere Ausbau der Werrabahn, mit einem Kostenbetrage von 20 – 25 Millionen Reichsmark auf absehbare Zeit hinausgeschoben und selbst bei einer nicht unerheblichen Verkehrssteigerung als entbehrlich angesehen werden kann. Es ist dies ein Vorteil, der gerade bei der derzeitigen Wirtschaftsnot hoch veranschlagt werden muß.“

Weitere Ergebnisse werden verbal beschrieben, wie z. B. die absolute Verbesserung des Durchgangsverkehrs, aber auch die positive Beeinflussung der Dienstauführung der Beschäftigten. Sie wurde u. a. wie folgt beurteilt: *„Die einzelnen Betriebsbeamten der Bahnhöfe werden aber nicht nur auf diese Weise zur umsichtigen Betriebsabwicklung angehal-*

ten, sondern gewinnen zwanglos ein erweitertes Verständnis und damit größeren Eifer für die Aufgaben, die ihr beschränkter Wirkungskreis im Rahmen des Ganzen zu leisten hat.“

Wichtig war aber die Festlegung: *„Für alle die Betriebssicherheit betreffenden Handlungen und Anordnungen bleiben die örtlichen Betriebsstellen allein verantwortlich.“*

Die Verlegung der Zü von Bad Salzungen nach Erfurt

Infolge des Verkehrsrückgangs auf der Werrabahn nach 1930 wurde entschieden, die bewährten Einrichtungen anderswo besser und zweckmäßiger auszunutzen, ohne jedoch die auch weiterhin noch nötige Zugüberwachung auf der WB aufzugeben. Zunächst wurde die technische Machbarkeit geprüft. Bedingung war, dass selbst bei einer vollkommen unsymmetrischen Belastung der Fernsprechleitungen die Verständigung mit Lichtenfels noch möglich war. Die Versuche verliefen positiv. Am 27. August 1934 wurde die gesamte Neuanlage in der Ozl Erfurt in Betrieb genommen, die sich im Geschäftsgebäude der Reichsbahndirektion Erfurt befand. Die Ozl überwachte von diesem Zeitpunkt an die WB als auch die Hauptlinie Weißenfels—Erfurt—Bebra. Die Überwachung der letztgenannten dicht belegten Schnellzugstrecke erfolgte jedoch nur, wenn dies die Betriebslage erforderte. Dies musste durch den obersten Betriebsleiter telegraphisch angeordnet werden. Die Zü-Leitung Erfurt—Bad Salzungen—Lichtenfels bzw. Gerstungen blieb jedoch voll in Betrieb und das System der Überwachung beibehalten.

Dieses Detail der Geschichte der WB wurde 1934 mit folgender Feststellung abgeschlossen: *„Die in dieser Art und in diesem Umfange bisher einzigartige, durch die Mix&Genest A.G. in Berlin-Schöneberg*

geschaffene Anlage entspricht allen Erwartungen; sie kann daher für ähnliche Zwecke empfohlen werden.“ Diese Empfehlung war nicht übertrieben, denn die erzielten betrieblichen und wirtschaftlichen Erfolge waren aner kennenswert. Vielleicht waren diese Ergebnisse auch Veranlassung dazu, den Dispatcher-

dienst in allen Reichsbahnämtern der Rbd Erfurt in den 1950er Jahren einzu führen. Nie aber wurde zugegeben, dass dieses System seinen Ursprung in den USA hatte und in modifizierter Form das Train-Dispatcher-System bei der Deutschen Reichsbahn rund 50 Jahre die Betriebsführung bestimmte.

Wendezugbetrieb auf der S-Bahn Rostock

Ronald Xanke, Schwerin

Dem interessanten Beitrag „Der Wendezugbetrieb der DR wurde 50“ in Heft 19 „Bahn & Modell“ sei als Ergänzung eine interessante Episode zur Einführung des Wendezugbetriebes auf der S-Bahn Warnemünde—Rostock—Rostock Überseehafen angefügt.

Ab dem Sommerfahrplan 1965 (30. Mai 1965) sollte auf o. g. Strecke der Wendezugbetrieb eingeführt werden. Als Fahrzeuge waren vierteilige Doppelstockwagenzüge mit Wendezug einrichtung und Dampflokomotiven der BR 62 vorgesehen.

Zur Übernahme durch die Reichsbahndirektion (Rbd) Schwerin war als erste die Lok 62 012 vorgesehen. Diese hatte jedoch eine Schadgruppenerhöhung auf die Schadgruppe L 4 erhalten und stand somit für Testfahrten, die u. a. der Festlegung der erforderlichen Restaurierungen und der Lokumlaufpläne dienen sollten, nicht zur Verfügung.

Auf Ersuchen der Rbd Schwerin beim Ministerium für Verkehrswesen (MfV) wurde am 15. Januar 1965 die Lok 62 008 vom Bahnbetriebswerk (Bw) Berlin-Ostbahnhof zugewiesen. Nach Fertigstellung der 62 012 im März 1965 durch das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen sollte dann 62 008 zur Schadgruppe L 2 und Umrüstung auf Wendezugbetrieb ins Raw. Das MfV hatte zugesagt, dass zum Fahrplanwechsel alle acht Lokomotiven der BR 62 mit Wendezug einrichtung ausgerüstet seien.

Bei den Probefahrten stellten sich jedoch Probleme in Form von Übertragungsfehlern zwischen der Befehlsanlage des Steuerwagens und der Empfangstafel auf der Lokomotive heraus. Als Ursache wurde eine nicht vollkommene Polarität zwischen Lok mit 10-poliger Verbindung und Wagen mit 34-poliger Verbindung festgestellt. Zwischenkabel mit Übergang vom 34-poligen Stecker auf 10-poligen Stecker standen in der erforderlichen Anzahl nicht zur Verfügung. Außerdem teilte das Raw Meiningen mit Schreiben vom 20. April 1965 der Rbd Schwerin mit, dass zum Fahrplanwechsel voraussichtlich nur fünf Loks der BR 62 mit Wendezug einrichtung fertiggestellt werden. Ausgerüstet waren zu diesem Zeitpunkt 62 006, 62 008, 62 009 und 62 012. Die Lok 62 010 sollte am 5. Mai 1965 im Raw Meiningen abgeholt werden. Die fehlenden drei Empfangsanlagen sollten im VI. Quartal 1965 von der Signal- und Fernmeldewerkstatt Halle lieferbar sein.

Die Fertigstellungstermine für die restlichen Lokomotiven wurden vom Raw zum damaligen Zeitpunkt wie folgt festgelegt:

62 007 am 10. Mai 1965, 62 014 am 17. Mai 1965 und 62 015 am 25. Mai 1965.

Wie diese Angelegenheit konkret ausgegangen ist, konnte nicht recherchiert werden. Der Wendezugbetrieb auf der Rostocker S-Bahn hat sich aber über viele Jahre mit den Doppelstockwagenzügen und den Lokomotiven der BR 62 bewährt.

Quelle: Landeshauptarchiv Schwerin, Altaktenbestand 9.2-17 Reichsbahndirektion Schwerin, Signatur 9095

Der Bildfahrplan – historisch betrachtet

Klaus Oschmann, Berlin

Im Jahr 2008 wurde in Deutschland das Kursbuch nach mehr als 150-jähriger Geschichte zum letzten Mal gedruckt - als „Sonderedition“. Diese Entscheidung der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde von der Öffentlichkeit wahrgenommen und teilweise mit Unverständnis kommentiert. Hingegen wurde die Einstellung der Fahrplankonstruktion auf der Basis von Bildfahrplänen schon vor mehr als zehn Jahren nur von einem kleinen Kreis von Fachleuten miterlebt, nicht ohne Wehmut!

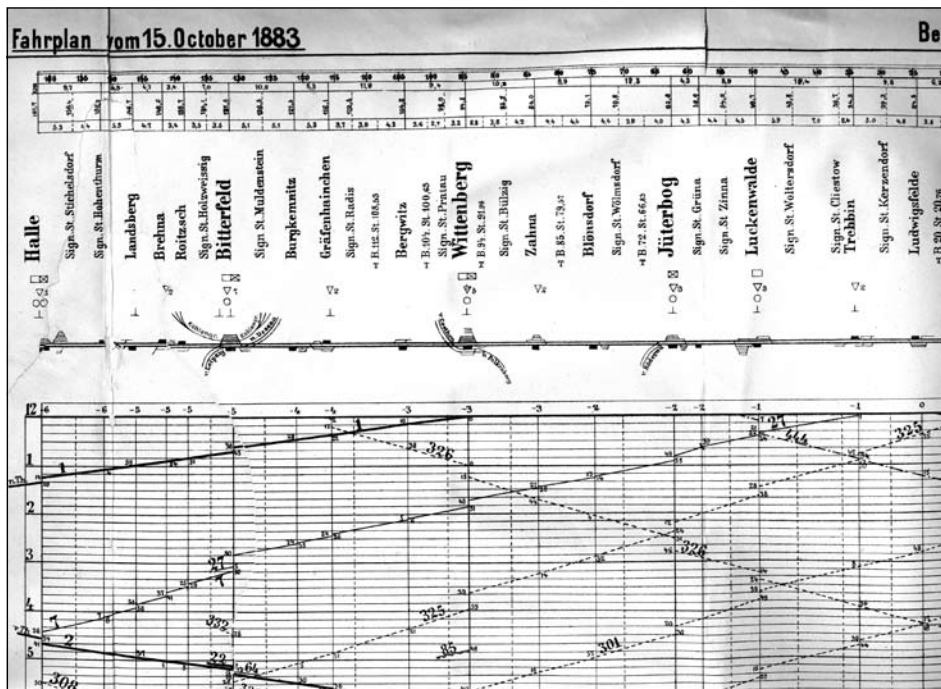
Sowohl das Kursbuch als auch der Bildfahrplan dürfen nunmehr unter der Rubrik „Eisenbahnerbe“ einen Platz finden, was eine historische Betrachtung in unserem Fachblatt rechtfertigt.

Wie kam es zum „Bildfahrplan“?

Schon in den ersten 50 Jahren des Eisenbahnverkehrs wurden neben listenmäßigen auch grafische Verfahren zur Darstellung des Zugverkehrs entwickelt und erprobt.

Im Jahr 1894 widmete „Meyers Konversations-Lexikon“ der Entwicklung der Eisenbahn mehr als 50 Seiten und führt u.a. aus, dass Fahrpläne für den Dienstgebrauch in graphischer Form hergestellt werden, „indem die Zeiteinteilung von 12 Uhr nachts bis 12 Uhr nachts in gleichmäßig voneinander entfernten Querlinien und die Entfernung der einzelnen

Bild 1 Fahrplan vom 15. Oktober 1883 Berlin—Halle ▼



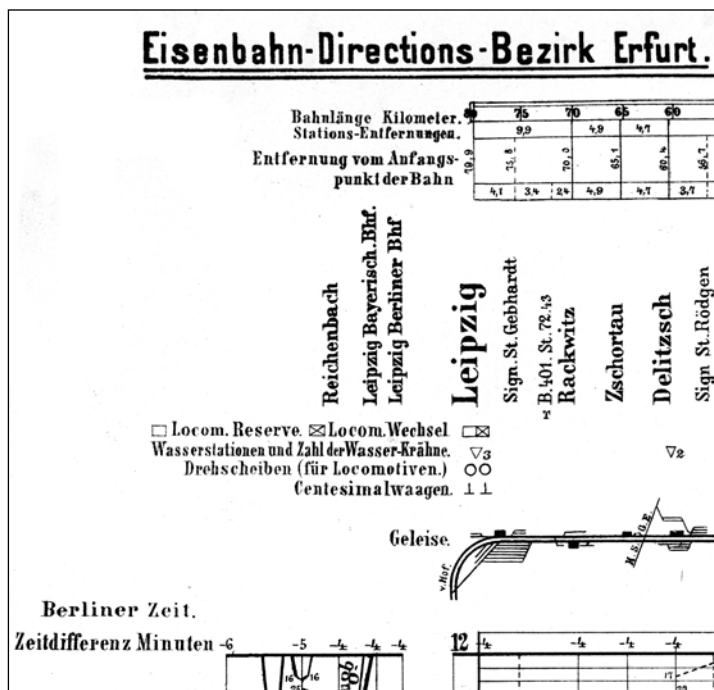
Stationen voneinander in senkrechten Linien aufgetragen und in das so gebildete Netz die Züge, nach ihren Verkehrszeiten (unter Beisetzung der Minutenzahl) und nach ihrer Art, Schnell=, Personen=, Eilgüter= und Güterzüge, besonders gekennzeichnet, eingetragen werden.“ [1]

Damit ist prägnant formuliert, was als „Bildfahrplan“ heute noch verstanden wird und bis in die neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts die Grundlage (die Mutter) aller Fahrpläne sowohl für den Dienstgebrauch bei den deutschen Staatsbahnen (DR und DB) als auch für die Veröffentlichung der Fahrzeiten (Kursbuch, Taschenfahrplan, Abfahrt- und Ankunftsafeln u.a.) war.

Eine erste einfache „bildliche“ Darstellung von Zugfahrten ist aus dem Jahr 1846 von der Main-Neckar-Eisenbahn überliefert. [2]

Man hat auf waagerechten Linien in gleichem Abstand (d.h. nicht maßstäblich nach den tatsächlichen Entfernungen) die Stationen aufgetragen und die Zugfahrten als senkrechte Linie dargestellt. An der Schnittstelle einer senkrechten Stationslinie mit einer Zuglinie wurden die Abfahrts- bzw. die Ankunftszeit und bei Zwischenhalten die Ankunfts- und die Abfahrtszeit in Stunden und Minuten eingezeichnet. Bei täglich wenigen Zugfahrten in jeder Richtung war dies eine brauchbare Darstellung. Aber sehr bald schon wurde zur übersichtlichen Darstellung des Gesamtfahrplans einer Strecke der grafischen Darstellungsweise der Vorzug gegeben.[3]

Das Faksimile eines Bildfahrplans der Strecke Berlin—Halle aus dem Jahr 1883, das Gegenstand der folgenden Betrachtungen ist, zeigt die schnelle qualitative Entwicklung bei der Ausarbeitung und Darstellung der zeitlichen Abläufe der Zugfahrten (Bild 1 und Bild 4).



Die Grundidee ist die Darstellung der einzelnen Zugläufe in einem Koordinatennetz, das bestimmt wird durch den maßstäblichen Auftrag der Abstände zwischen den Betriebsstellen (Bahnhöfe, Abzweigstellen, Signalstationen,

◀ Bild 2 Ausschnitt aus dem Bildfahrplanblatt „Angaben zu Strecke, Bahnhöfen etc.“

später Blockstellen) auf der waagrecht Achse (Abszisse) und der senkrechten Zeitachse (Ordinate), in 10- Minuten-Schritten von oben nach unten; im hier betrachteten Bildfahrplan geteilt in 12 Stunden Mitternacht, Vormittag, Mittag und 12 Stunden Mittag, Nachmittag, Mitternacht.

Ausgehend von der senkrechten Zeitachse (abfallend) wird die Zuglaufelinie je nach Fahrtrichtung von rechts oder links in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit der Züge (Fahrzeiten) als schräg abfallende Linie gezeichnet.

Zusammen mit einer Vielzahl von für den Betriebsablauf notwendigen, feststehenden Angaben auf dem gleichen Zeichenblatt entsteht eine Übersicht, die in keiner anderen Darstellungsform, etwa tabellarisch, so komplex erreicht werden kann.

Neben den Angaben zur zuständigen Eisenbahn-Direction, zum Gültigkeitszeitraum des Fahrplans für die Strecke „von bis“ sind folgende wichtigen fixen Angaben aufgetragen (Bild 2):

Kilometrierung der Gesamtstrecke, der dargestellten Strecke und der Entfernung zwischen den Betriebsstellen,

Vorhandensein von Locom.-Reserven und Möglichkeiten zum Locom.-Wechsel,

Angaben zu Drehscheiben, Wasserkränen (Anzahl) und Centesimalwaagen (später Brücken- oder Gleiswaagen)

Darstellung der für den Zugbetrieb nutzbaren Gleise der Strecke und der einzelnen Bahnhöfe.

Unterhalb des Zeit-Weg-Koordinatennetzes finden sich Angaben zu den telegraphischen Abkürzungen der Betriebsstellen, zur Zuständigkeit der Bahnmeistereien mit Wärterbuden, zum Streckenprofil (in Promille, einschließlich der stärksten Neigung) mit Höhenangabe

über dem Amsterdamer oder dem Ostsee-Pegel. Zum Streckenverlauf sind außerdem die Gleisradien angegeben, einschließlich der Anmerkung zum geringsten Radius (Bild 3)

Als Legende findet sich die Erklärung zur Darstellung der einzelnen Zugarten durch differenzierte Strichstärken und -arten, unterschieden nach Courier- und Schnellzüge, Personenzüge, Gemischte Züge, Güterzüge, Eilgüterzüge, Facultativ-Güterzüge und Militär-Facultativ-Züge. Außerdem ist die Darstellung von Bedarfshalten enthalten.

Bestimmt durch den Maßstab für die Längendarstellungen (hier 1:500.000) und die Zeitachse (hier 2 x 12 Stunden) sowie der oben aufgeführten feststehenden Angaben zur jeweiligen Strecke waren Blattgrößen bis zu ca. 660 x 1000 mm erforderlich.

Später wurden DIN-Formate bis A0 verwendet. Auf sehr stark belegten Strecken wurde es zum Gewährleisten der Übersichtlichkeit erforderlich, den Maßstab für die Darstellung der Entfernungen auf bis 1:100.000 zu ändern und die Zeitachse ebenfalls zu strecken. Diese Streckung wurde erzielt, in dem auf einem Fahrplanblatt nur 12 oder 6 Stunden bis hin zu nur noch 3 Stunden aufgetragen wurden.

Einer Zeile auf dem Fahrplangrundblatt begegnen wir heute mit Verwunderung. Das ist die Angabe der Differenz zur Berliner Zeit, z.B. für den Bahnhof Halle mit – 6 Minuten. Das ist ein Hinweis auf ein Problem der Aufstellung von Fahrplänen in den ersten 50 Jahren des Eisenbahnverkehrs.

Von Nürnberg nach Fürth für die ersten Personenzüge oder von Leipzig nach Dresden für die ersten Fernzüge in Deutschland war es kein Problem, sich auf eine Zeitordnung festzulegen. Als die Fahrpläne jedoch für längere Zugläu-

fe und mit einer zunehmenden höheren Anzahl von Anschlusszügen auf Knotenbahnhöfen zu erstellen waren, wurde die Forderung nach einer Präzisierung des Zeitbegriffs und eine einheitlichen Zeitmessung in allen deutschen Ländern besonders von den Bahnverwaltungen erhoben und schließlich auch durchgesetzt.

1874 hatten die Norddeutschen Eisenbahnen für die innere Verwaltung die einheitliche Anwendung der „Berliner Zeit“ festgelegt. Erst 1893 wurde die Mitteleuropäische Zeit verbindlich. Bis dahin galt „Ortszeit“, die fast in jeder Stadt (besonders deutlich beim Streckenverlauf in Ost-West-Richtung) verschieden war. So wurden z. B. für die Ankunftszeiten in Halle (Ortszeit) die Ankunftszeiten aus dem Bildfahrplan um 6 Minuten reduziert [4][5].

Zurück zur Ausarbeitung der Fahrpläne für die einzelnen Züge und ihre Zusammenfügung zu einem Netz von Zügen unterschiedlicher Art und Eigenschaften sowie von Anschlusszügen auf Knotenbahnhöfen.

Um den Fahrplan für den einzelnen Zug aufzustellen, bedurfte es z. B. bei einem Zug, der der Personenbeförderung dienen sollte, der Kenntnis der Reisebedürfnisse der Bürger der jeweiligen Stadt und ihres Umfelds, aus der sich eine bedarfsgerechte Abfahrts- oder auch Ankunftszeit ableiten ließ.

Zugleich sind die zwischen den einzelnen Betriebsstellen erforderlichen Fahrzeiten Grundlage für die Eintragung der Zuglaufflinie in das aus der Zeit- und der Streckenachse gebildete Koordinatennetz.

Die Fahrzeiten wiederum werden bestimmt durch die Zugkraft und Fahreigenschaften der Lokomotive, die Last der Waggons, dem Streckenwiderstand (Steigungen/Neigungen, Krümmungen)

sowie die Art, Anzahl und Verteilung der Bremsen im Zug. An der „Berechnung“ dieser Zeiten wurde lange Zeit experimentiert. Für die Lokomotiven und auch die Waggons waren erreichbare Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Die aus Entfernung (Weg) und zulässiger Geschwindigkeit „erreichbaren“ Fahrzeiten waren jedoch nur theoretisch, denn sie konnten die oben genannten Einflüsse, z. B. des Zuggewichtes oder des Streckenbandes, nicht berücksichtigen. Man musste auf Erfahrungswerte aus vorangegangenen Fahrplänen zurückgreifen oder sogar neue Werte mit Probefahrten (z. B. bei Einsatz neuer, stärkerer Lokomotiven) ermitteln.

Sind diese Ausgangswerte bekannt oder ermittelt, kann die „Konstruktion“ der Zuglaufflinie, beginnend mit der Abfahrtszeit am Abgangsbahnhof auf der Grundlage der Fahr-, Aufenthalts- und Zugfolgezeiten vorgenommen werden. Die Durchfahrts-, Ankunfts-/Abfahrtszeiten auf Zwischen- oder Endbahnhöfen ergeben sich folgerichtig.

Nach dem Eintrag aller Zuglaufflinien, beginnend mit den Courier- und Schnellzügen bis hin zu den nachrangigen Güter- oder Facultativ-Güterzügen, entsteht das Netz aller Züge der jeweiligen Strecke, und damit ein besonders klares und übersichtliches Bild vom Lauf der Züge, ihren Fahrzeiten sowie den gegenseitigen Abhängigkeiten und Beeinflussungen, insbesondere hinsichtlich Überholungen, Anschlüssen, Nachfolgen (Zugfolgezeit) im Abstand der Betriebsstellen (auch Signalstationen), Lokwechsel, Wassernehmen, Rangieren von Güterzügen auf Unterwegsbahnhöfen, also dem gesamten Betriebsablauf (Zugkreuzungen siehe Bild auf der 3. Umschlagseite, eingleisige Strecke). Die Zugfolgezeit ist der zeitliche Abstand, in dem die Züge unter der Bedingung, dass der vorausfahrenden

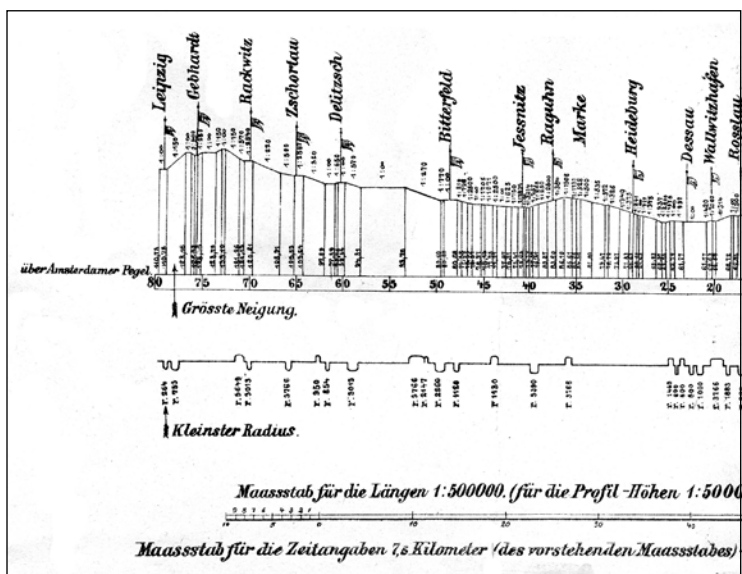
de Zug, gedeckt durch ein Halt-signal, den neu zu befahrenden Streckenabschnitt verlassen hat und damit der nachfolgende Zug freie Fahrt bekommen kann.

Dies alles betrachtet, kann man mit Recht von der „Fahrplankonstruktion“ sprechen. Zugleich lässt sich erkennen, „wie umsichtig der Fahrplankonstrukteur die verschiedenen Bedingungen beachten muss“. [6]

An Hand von einigen Beispielen aus einem Ausschnitt des Bildfahrplans der Strecke Halle—Berlin aus dem Jahr 1883 soll das Dargelegte näher erläutert werden (Bild 4: Ausschnitt: Bitterfeld (Bt)—Wittenberg (Wn), ab nachmittags 5 Uhr):

Wenn man die Zugauflinie des Schnellzugs 4 (starke durchgehende Linie) zwischen den Haltebahnhöfen Bitterfeld (Bt) und Wittenberg (Wn) betrachtet, so sind für den Betriebsablauf die Zugnummer 4 sowie die Abfahrts- und die Ankunftszeit (Nachmittag Bt 6.22/WN 7.02) wichtig. Daraus lässt sich eine mittlere Geschwindigkeit von 55,2 km/h zwischen den beiden Bahnhöfen ableiten. Da sowohl für die Anfahrt als auch für den Bremsvorgang zusätzlich Zeit benötigt wird, kann man von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h ausgehen.

Der Schnellzug 21 erreicht in der Gegenrichtung nur eine mittlere Geschwin-

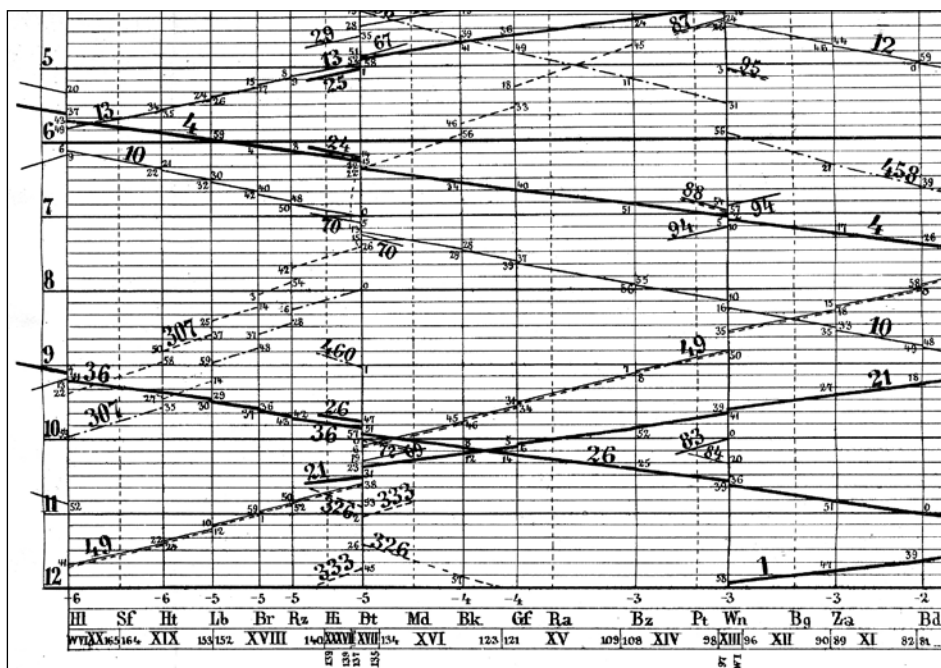


▲ Bild 3, Ausschnitt aus dem Bildfahrplanblatt „Angaben zu Neigungen und Radien (Streckenwiderstand)“

digkeit von 52,6 km/h. Der Höhenunterschied zwischen beiden Bahnhöfen beträgt auf eine Entfernung von 36,8 km zwar nur 6,88 m. Das Streckenprofil blieb, wenn auch geringfügig, nicht ohne Einfluss auf die Fahrzeit.

Die Gemischten Züge (dünne durchgehende plus dünne unterbrochene Linie) und die Güterzüge (dünne unterbrochene Linie) erreichen auf diesem Streckenabschnitt eine mittlere Geschwindigkeit von knapp 30 km/h. Dies lässt auf eine Höchstgeschwindigkeit von max. 40 km/h schließen. Bei dieser Geschwindigkeit sind die erforderlichen Zeitzuschläge für das Anfahren und das Bremsen sehr gering.

Für beide Knotenbahnhöfe ist anzumerken, dass für die abzweigenden Strecken (in Bt von und nach Leipzig sowie in Wn von und nach Coethen und Falkenberg) die Anschlussverbindungen bzw. der



▲ Bild 4, Ausschnitt aus dem Bildfahrplanblatt „Zuglauflinien zwischen Halle und Wittenberg ab Nachmittag 5 Uhr“

Wechsel der durchgehenden Züge von oder auf diese Strecken als kurze Linien angerissen sind.

Spätestens hier wird deutlich, dass, als die Züge lange Strecken mit wichtigen Anschlusszügen befuhren, gegenseitige Abstimmungen erforderlich wurden.

Dies geschah auf Fahrplanbesprechungen zwischen den Bahnen/Direktionen und später bis hin zu Europäischen Fahrplankonferenzen für den internationalen Verkehr.

Dem Fahrplankonstrukteur folgten in Arbeitsablauf die Fahrplanzeichner(innen) und die speziellen Fahrplandruckereien (dem ausgefallenen Papierformaten geschuldet).

Nach dem Abschluss der Fahrplankonst-

ruktion auf dem Bildfahrplanblatt für eine festgelegte Gültigkeitsdauer (Sommer- oder Winterabschnitt) waren die Zeiten nunmehr für alle nachfolgenden Betriebsunterlagen (z. B. Buchfahrpläne für das Lok- und Zugbegleitpersonal, Bahnhofsfahrordnungen) sowie alle Fahrpläne für die Öffentlichkeit (z. B. Kursbuch, Tashangfahrpläne, Aushangfahrpläne, Ankunft- und Abfahrttafeln) verbindlich. Die Zeitangaben des Bildfahrplans wurden übernommen und für den jeweiligen Zweck zusammengestellt und ergänzt (z. B. Bahnsteignummer).

Auch die Umlaufpläne für die Lokomotiven und die Personenzugtrains, für die Dienstpläne des Lok- und des Zugbegleitpersonals wurden direkt aus den Bildfahrplänen abgeleitet.

Nach dem Inkrafttreten des Fahrplans dienten die Bildfahrpläne vorwiegend den „Dienstleitenden Beamten“ [7] zur Über-

wachung und Kontrolle des Betriebsablaufs. In der Vergangenheit waren für die unterschiedlichsten Strukturen der Zug- oder Betriebsleitung die Bildfahrpläne die unverzichtbare Arbeitsgrundlage. Nur auf dieser Grundlage war ein schneller und übersichtlicher Soll-Ist-Vergleich des Betriebsgeschehens möglich. Fundierte operative Entscheidungen konnten so getroffen werden. Zur Überwachung des Betriebsablaufs standen z. B. den Streckendispatchern bei der DR Auszüge aus dem Bildfahrplan zum zeitnahen Soll-Ist-Vergleich für den jeweils zu leitenden Streckenabschnitt als wichtigstes Arbeitsmittel zur Verfügung. Auf der Grundlage der ebenfalls graphisch erfassbaren Abweichungen vom Soll konnten z. B. bei Abweichungen einzelner Züge vom Fahrplan erforderliche Entscheidungen zur Minimierung der Auswirkungen von Störungen bei einzelnen Zügen auf das gesamte Netz zuverlässig getroffen werden.

Der BSW-Bezirksbeauftragte Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Region Ost, Jürgen Hirsch, erinnert sich, dass die Triebfahrzeugführer der Dieselschnelltriebwagen SVT 175 der DR z. B. beim Einsatz auf der Strecke nach Karlsbad (als „Karlex“) neben dem Buchfahrplan zeitlich begrenzte Ausschnitte für ihre Fahrplanlage aus dem Bildfahrplan erhielten.

Für Betriebskontrollen wurden die unhandlichen Blätter der Originalzeichnungen (DIN A0) in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bei der DR auf DIN A3 verkleinert.

Unverzichtbare Arbeitsgrundlage waren die Bildfahrpläne auch für weitere Aufgabenstellungen, z. B. bei Großveranstaltungen, die viele Sonderzüge zur Beförderung der Teilnehmer erforderten, oder bei Militärmanövern, die den Einsatz vieler Güterzüge verursachten. Die Sonderzug-Fahrpläne wurden in die

gültigen Bildfahrplanblätter konstruiert und die Auswirkungen auf die Regelzüge abgeleitet.

Auch bei einzelnen Sonderzügen, wie z. B. solchen für Eisenbahnfreunde, gibt der Bildfahrplan schnell Auskunft, wie viel Zeit für die beliebten Scheinanfährten auf freier Strecke bleibt, ohne Auswirkungen auf den Regelverkehr zu verursachen.

Auswirkungen auf die Regelzugfahrpläne, die sich während des Gültigkeitszeitraums aus Bauzuständen oder nur aus notwendigen Langsamfahrstellen ergeben, wurden ebenfalls auf dem Bild deutlich gemacht und z. B. mit dem Verzeichnis der Langsamfahrstellen dem Lokpersonal mitgeteilt.

Die hier dargestellte graphische Methode der Fahrplankonstruktion am Beispiel eines Bildfahrplans aus dem Jahr 1883 hatte in ihren Grundzügen über 125 Jahre Bestand. Noch bis Mitte der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts saßen die Fahrplankonstrukteure mit spitzem Bleistift und Lineal vor bis zu DIN A0 großen Blättern, um alle Forderungen detailliert zu einem funktionierenden Zeitplan zu bündeln. [8] Danach kam erst die Umstellung und Weiterentwicklung auf die rechnergestützte Erarbeitung.

Natürlich ergaben sich in den vielen Jahren der Arbeit mit der graphischen Methode Verbesserungen. So wurde eine neue Qualität der Fahrpläne erreicht, als ab 1924 eine geometrische Methode, das so genannte s/V-Diagramm, zur Berechnung der Fahrzeiten angewendet werden konnte.

Es gab nun eine wissenschaftliche Grundlage für Fahrzeitentafeln, die für die einzelnen Lok-Gattungen angaben, welche Fahrzeiten bei bestimmten Zuglasten unter Berücksichtigung der Streckenbedingungen erreicht werden konnten. Es wurde nun auch wissenschaftlich begründet berücksichtigt, dass beim Anfahren, beim Bremsen und bei Ge-

schwindigkeitsänderungen in der Folge verschiedener Neigungen der zeitliche Verlauf der Zugfahrt über die Strecke nicht linear verläuft, sondern durch Kurven charakterisiert wird. Dies wurde u. a. auch dadurch berücksichtigt, dass aus den Fahrzeitentafeln neben den Fahrzeiten für die einzelnen Streckenabschnitte gesonderte Anfahr- und Bremszuschläge bei Bedarf abgelesen und eingearbeitet werden konnten.

Die Übersichtlichkeit und Aussagekraft der Bildfahrpläne wurde auch verbessert als es die Möglichkeit des Farbdruckes gab. Das Grundnetz, die Züge des Personenverkehrs und des Güterverkehr, wurden farblich unterschiedlich (Hellbraun, Schwarz bzw. Blau) dargestellt. Auch an den einzelnen Zuglaufinien gab es zusätzliche Angaben zu den Verkehrstagen, zur vorgesehenen Lokgattung, zur Höchstgeschwindigkeit oder auch zur Zuglast (vgl. 3. Umschlagseite).

Mit wissenschaftlich begründeten Methoden erarbeiteten (konstruierten) Fahrpläne, zuverlässige Betriebsmittel und die für jeden Betriebseisenbahner damals vorgeschriebene, richtig zeigende Uhr, waren die Voraussetzung für die einst legendäre Pünktlichkeit der Züge, nach denen die Turmuhren gestellt werden konnten.

Literaturverzeichnis:

[1], [7], Meyers Konversations-Lexikon. Fünfte Auflage. Fünfter Band. 1894, Seite 534

[2], [4], [9] Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, 1935, Seite 365 ff. und 376 ff.

[3], [6] Hermann Hahn: Betriebslehre, Band 1, Seite 83 ff. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1962.

(5), (8) Nils Schiffhauer: Wann fahren sie denn? In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21. September 1999, Seiten T 1 u. 2

Eduard Tretrop – Namenspate des MEC Zeitz – Konstrukteur der ersten deutschen Standseilbahn

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Der Zeitzer Baumeister und Bahnmeister der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, Eduard Tretrop, Erbauer der Zeitzer Drahtseileisenbahn, der ersten deutschen Standseilbahn, ist Namensgeber der BSW-Freizeitgruppe MEC „Eduard Tretrop“ Zeitz, hervorgegangen aus der DMV Arbeitsgemeinschaft 6/30 Zeitz, die 2008 ihr vierzigjähriges Bestehen feiern konnte.

Aus diesem Anlass veranstalteten die Freunde vom 30. Oktober bis 2. November 2008 in der Aula der Volkshochschule Zeitz, wo sich auch das Domizil der Gruppe befindet, eine Modellbahnaus-

stellung. Zu den Gratulanten am Eröffnungstag zählten neben Vertretern der Stadt Zeitz auch Sponsoren sowie der Hauptbeauftragte unseres Freizeitbereiches (bis Ende letzten Jahres), Dieter Koschmann, und der Bezirksbeauftragte für Modelleisenbahn, Wolfgang Bahnert. Bei dieser Gelegenheit liegt es nahe, etwas über den Namensgeber der Gruppe zu erfahren.

Eduard Tretrop, 1832 in Merseburg geboren und 1913 in Zeitz verstorben, ist Konstrukteur und Erbauer der Zeitzer Drahtseileisenbahn. Außerdem war er maßgeblich und verantwortlich am



▲ **Eröffnung der Modellbahnausstellung**

Bau der Eisenbahnstrecken nach Gera (1859), Altenburg (1872) und Leipzig (1873) beteiligt.

In einer Bauzeit von fünf Monaten wurde die 305 Meter lange Bahn am „Wendischen Berg“ für die Beförderung von Fuhrwerken und Personen erbaut. Die erste Probefahrt fand am 28. Juli 1877 statt, der an den folgenden Tagen weitere folgten. Die festliche Einweihung wurde am 5. August 1877 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung gefeiert. Fuhrwerke konnten nunmehr den Weg zur Oberstadt bequem erreichen, was besonders im Winter, bei Glatteis, einen Fortschritt darstellte.

Die fortschreitende Motorisierung machte die Bahn Ende der 1950er Jahre unwirtschaftlich. Am 13. Dezember 1959 wurde der Betrieb eingestellt und 1960 die Drahtseilbahn abgebaut.

Die Arbeitsgemeinschaft „Junge Modelleisenbahner“ im Pionierhaus „Bruno Kühn“ in Zeitz, die von Mitgliedern der DMV AG 6/30 betreut wurde, baute Ende der siebziger Jahre ein Funktionsmodell der Zeitzer Drahtseilbahn in der Nenngröße H0, das heute noch vorhanden ist (siehe Foto).

Weiterführende Informationen:

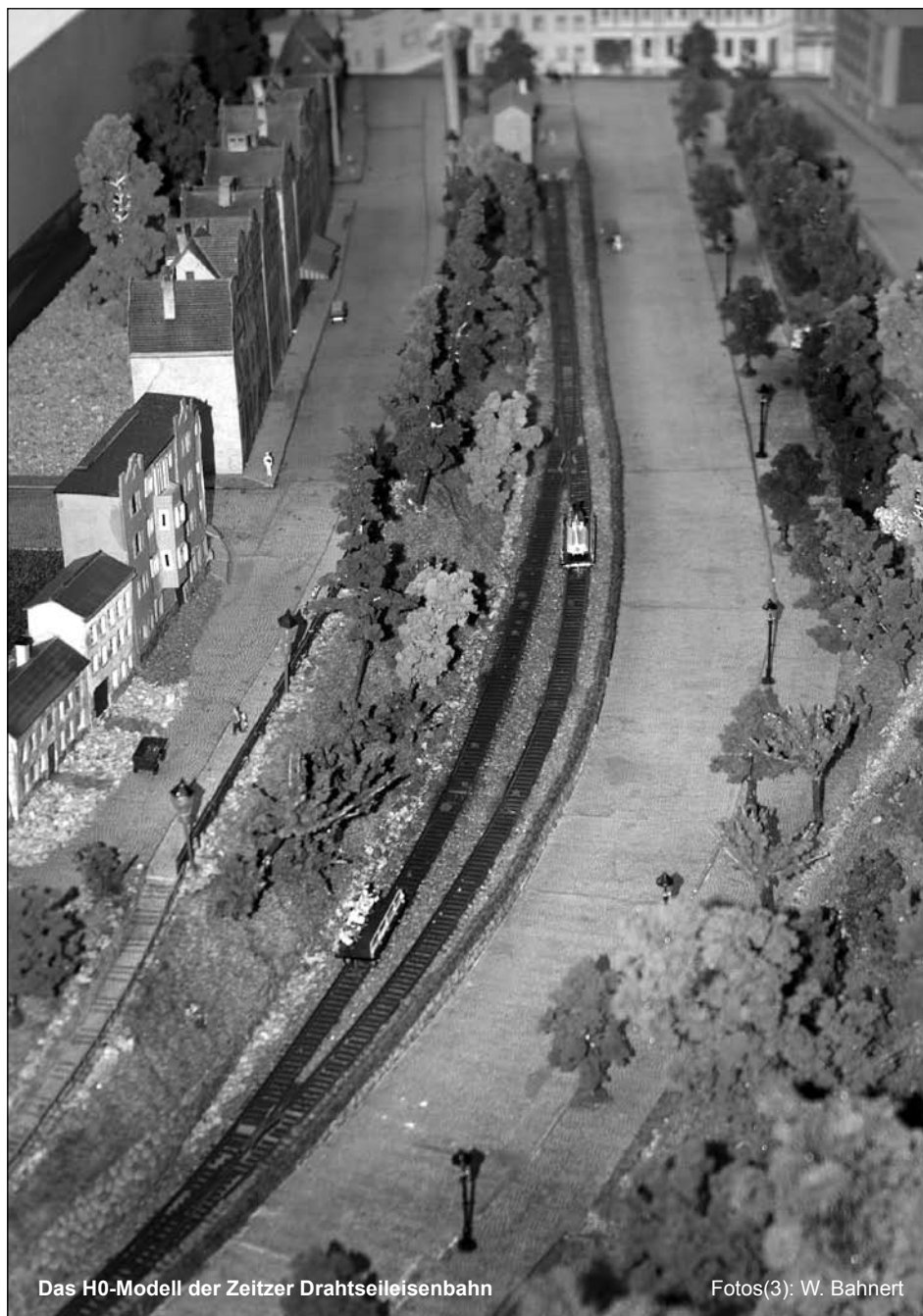
www.cable-car.de/standseilbahnzeit.htm



▲ **Der frühere Hauptbeauftragte überreicht ein Gastgeschenk zum runden Jubiläum**

Technische Daten

Baujahr:	1877
Spurweite:	1435 mm
Neigung:	1 : 9,84
Fahrzeit:	drei Minuten
Gesamtlänge:	305 m
Gleisanlage:	ineinandergreifendes Doppelgleis in Kiesbettung, in der Mitte auseinander gelegt.
Antrieb:	Zwillingsdampfmaschine mit 22 PS Leistung.
Geschwindigkeit:	1,7 m pro Sekunde



Das H0-Modell der Zeitzer Drahtseileisenbahn

Fotos(3): W. Bahnert

Renate Fölsch

Einmalig bei den deutschen Eisenbahnen – eine Frau als Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin

Peter Falow, Schwerin

Band 22 der „Schriften zur Geschichte Mecklenburgs“. Festeinband, 192 Seiten, etwa 200 Abbildungen, Format 16,5 x 24 cm, Schwerin 2008, ISBN: 078-3-00-024262-5; 20,00 Euro.

Mit dem Band 22 der Reihe „Schriften zur Geschichte Mecklenburgs“ liegt nunmehr eine Autobiographie vor. Es ist die von Renate Fölsch, einer sehr bemerkenswerten Persönlichkeit, mit der zum ersten Mal in Deutschland eine Frau über eineinhalb Jahrzehnte an höchster Stelle einer Eisenbahndirektion verantwortlich wirkte. Bei der Deutschen Reichsbahn prägte sie von 1975 bis 1982 als Vizepräsident und von 1982 bis 1990 als Präsident entscheidend den Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin. Das verhalf ihr zu dem Namen „eiserne Lady“. Die Rbd Schwerin umfasste die drei Amtsbezirke Rostock, Güstrow und Wittenberge, in denen etwa 16.500 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner arbeiteten. Beispielsweise seien nur die Eisenbahnstandorte Wittenberge, Neustadt/Dosse, Neuruppin, Pritzwalk, Hagenow, Parchim, Karow, Schwerin, Bad Kleinen, Bützow, Wismar, Güstrow, Rostock und Ribnitz-Damgarten genannt.

Renate Fölsch begann 1952 ihre Lehre als Betriebseisenbahner auf dem Ausbildungsbahnhof Neustadt/Dosse. Danach studierte sie an der Ingenieurschule in Gotha von 1956 bis 1959, um zunächst auf den Bahnhöfen Güstrow und Bützow (1960 bis 1962) und im Reichsbahnamt Güstrow bis 1975 zu arbeiten. Dabei begann bereits im Jahre 1960 die Einmaligkeit ihrer Laufbahn bei der Deutschen Reichsbahn: mit 21 Jahren wurde sie Dienstvorsteher des Bahnhofs Bützow



(erstmalig als Frau im Rbd-Bezirk Schwerin), dann 1965 Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Güstrow (wiederum erstmalig als Frau in dieser Dienststellung), 1975 Vizepräsident der Reichsbahndirektion Schwerin und 1982 deren Präsident. In ihre Dienstzeit fiel das gewaltige Projekt der Streckenelektrifizierung, das bei laufendem Betrieb durchgezogen werden musste und den Traktionswandel von Diesel- auf Elloks einschloss.

In gut lesbarer Form beschreibt Renate Fölsch in diesem Buch, wie sie es zu organisieren verstand, ihre Familie mit Kindern und Ehemann und ihre verantwortliche dienstliche Tätigkeit unter einem Hut zu bringen und nach der Wende einen erfolgreichen Neuanfang zu star-

ten. Ungeachtet einer stetig zunehmenden dienstlichen Beanspruchung führte und führt die Mutter zweier Kinder mit ihrem Mann Hans-Joachim Fölsch (die Hochzeit war 1959) ein glückliches Familienleben.

Der reich mit meist bisher unbekannten und einmaligen Fotos, auch aus der „privaten Schatulle“ von Renate Fölsch, versehene Band, auch von jenen Dampf-, Diesel- und Elloks, die sie in ihrer langjährigen Dienstzeit begleiteten, vermittelt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Deutschen Reichsbahn und des Reichsbahndirektionsbezirkes Schwerin.

Mit ihren Erinnerungen wendet sich Renate Fölsch vor allem an „ihre“ Eisenbahner, die den Personen- und Güterverkehr im täglichen Ringen mit den verschiedensten Unbilden, vor allem den Unzulänglichkeiten der Planwirtschaft, aufrecht zu erhalten versuchten. Das gelang letztlich, wie die Ereignisse von 1989/1990 beweisen, nicht. Diese Eisenbahner danken ihr auch heute noch,

dass und wie sie sich mit ihren Möglichkeiten für ihre Belange eingesetzt hatte. Allerdings wäre es wünschenswert gewesen, die Autorin wäre deutlicher auf Entwicklungen der Reichsbahn in ihrem Direktionsbezirk eingegangen und hätte am Beispiel verschiedener Entscheidungsfindungen und Entscheidungen mehr markante Probleme behandelt.

Insgesamt bieten die Erinnerungen einer viele Jahre bei der Deutschen Reichsbahn verantwortlich handelnden Führungspersonlichkeit nicht nur interessante Einblicke in wirtschaftliche und politische Prozesse der Deutschen Reichsbahn, sondern auch in die Arbeit sowie in das persönliche Umfeld einer Frau Reichsbahnpräsident.

Für ehemalige und aktive Eisenbahner versandkostenfrei zu beziehen bei:

Dr. Klaus-Ulrich Keubke

19061 Schwerin, Zum Schulacker 179

Tel.: 0385/613266, Fax: 0385/613265

e-Post: keubke@t-online.de

Hausseite: www.apf-schwerin.de

Fahrkarten der Welt

Immo Hoppe, Berlin

Von Gordon Fairchild, 208 Seiten, 900 Abbildungen mit einem einführenden Text (zwölf Seiten), ca. 300 Territorien werden dargestellt, Hans-Jürgen Barteld Redaktion & Verlag Berga/Elster 2008, 47,00 Euro, ISBN 978-3-935961-12-7.

Ein farbiger Bilderbogen im Wort- und übertragenem Sinn liegt schwer in der Hand und landet bald sanft auf dem Redaktionstisch.

Schnörkellos präsentiert sich bereits der Einband, aber keineswegs ideenlos gestaltet. Dargestellt ist eine angeschnittene, stilisierte Weltkugel. In einige der

durch Längen- und Breitengrade gebildeten Felder sind Fahrkarten aus aller Welt platziert, oben rechts ist der Titel groß aufgedruckt, beides in unaufdringlicher Blau-Schwarz-Kombination, die Fahrkarten bilden erfrischende und gleichzeitig den Inhalt erhellende Farbtupfer auf dem Cover. Die Bescheidenheit des geringen Kontrastes zwischen blauer Schrift und tiefschwarzem Hintergrund hebt sich wohltuend von manch bunter, lauter, marktschreierischer „Fassade“ des einen oder anderen Produktes großer Eisenbahnverlage ab. Doch der Clou des



Layouters ist der Rücktitel, auf dem die beschriebene Weltkugel gespiegelt ist und in den der Vorderseite entsprechenden Feldern Erläuterungen der vorne gezeigten bunten Billette zeigt. Einfach originell!

Lediglich knappe vierzehn Seiten Text sind dem wahrlich opulenten Bildteil vorangestellt. Eine weitere Besonderheit sei erwähnt, neben Vorwort, Frontispiz, hier gegenüber den klassischen Inhaltsangaben wiedergegeben (eine herrliche Farbgrafik!), ebendiese Seitenfolge garniert mit einem s/w-Foto einer vom Berliner Volksmund „Knipservanne“ genannten Fahrkartenkontrollbox, gibt es eine Vorschau darauf, was den geneigten Betrachter auf den fast 200 Seiten zwischen den schwarzen Buchdeckeln erwartet, nebst einigen Erklärungen zur

Handhabung und dem Abbildungsmaßstab, denn das ist ein (sehr gutes) Bilderbuch, kein Lesebuch.

Der Bilderreigen beginnt dann auf Seite arabisch 12! Alphabetisch gegliedert unternehmen wir eine abwechslungsreiche Reise in die Welt der Fahrscheine. Um nicht immer den Atlas bemühen zu müssen, sind den Ländern kleine Schattenrisse der Kontinente beige gestellt, in denen das jeweilige Land farbig hervorgehoben ist. Die Sammlung beschäftigt sich vor allem mit Tickets aus dem 19. und dem 20. Jahrhundert. Das ist die Hochzeit der Eisenbahn als bedeutendes Verkehrsmittel, wobei hier der Eisenbahnbegriff sehr weit gefasst ist. Den besonderen Reiz macht die völlig individuelle Auswahl aus dem Sammlerschatz des Autors und seiner Freunde und Bekannten aus.

Technisch hervorragend reproduziert, erfreut sich der am Metier interessierte Betrachter an der ganz besonderen Ästhetik der bunten Fahrzettel. Sich allein in die vielen Benutzungsspuren zu vertiefen, unterschiedlichste Lochungen, Entwertungsstempel und handschriftlich ausgestellte Fahrkarten, ist eine Wonne für den Fan! Einige der gezeigten Fahrkarten beinhalten nicht einfach nur die üblichen Angaben, dem Freund der Schriftgestaltung und Grafik wird so manches Schmankerl offeriert, oder hätten Sie etwa einen Mini-Sprachkurs mit vierfarbigen Abbildungen von Früchten (!) auf einem Fahrschein vermutet, oder einen in naiver Malerei dargestellten Tiger?

Kurzum, ein Buch zum immer wieder blättern und von der weiten (Bahn-)Welt träumen.

Sehr zu empfehlen!

Das Bw Leipzig Hbf West

Ein preußisches Bahnbetriebswerk in Sachsen

Immo Hoppe, Berlin

Von Wolfgang Müller. 136 Seiten, Format 210 x 297 mm, Festeinband, 167 Abbildungen, teilweise farbig, EK-Verlag Freiburg 2008, 29,80 Euro, ISBN 978-388255-723-7.

Eingeleitet wird der Band mit einer kurzen geschichtlichen Einführung über Leipzig als Eisenbahnstadt und das Bahnbetriebswerk als Dienststelle in der jeweiligen Struktur der Bahnverwaltung in der Zeit vor der Verreichlichung als preußische Betriebswerkstatt von 1907 bis 1919, der Periode bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges und schließlich der Zeit von 1945 bis zum Ende als selbständiges Bw 1993.

Es folgt die ausführliche Baugeschichte der Gebäude und Anlagen ab 1905, mit historischen Aufnahmen und (Bau-) Zeichnungen illustriert.

Danach wird der Werkstättendienst beleuchtet, unterteilt nach Triebfahrzeuggattungen.

Die nächsten rund 50 Druckseiten sind dem Fahrdienst und den beheimateten Lokomotiven gewidmet, machen also den Großteil der Dokumentation aus. Den Schluss dieses abwechslungsreichen Kapitels bildet der ein Dutzend Seiten große Farbbildteil.

Dann wird es wiederum organisatorisch, und (lok-)statistisch, indem die Lokstationen, Lokbahnhöfe und Einsatzstellen kurz vorgestellt werden.

Danach lernen wir die typische Aufgabenverteilung in einem DR-Bw anhand des Beispiels Bw Leipzig Hbf West im Jahre 1974 kennen.

Im Nachlese genannten Kapitel schließlich werden einzelne bekannte Persönlichkeiten des Werks skizziert, vom



Vorsteher, Lokführer, Handwerker bis zum Betriebsarbeiter, es folgen die Beschreibungen einiger spezieller Sonderfahrzeuge. Ferner werden die spektakulärsten Unfälle dokumentiert, Jubiläen, Ausstellungen und historische Triebfahrzeuge gewürdigt.

Im letzten Abschnitt wird die Entwicklung unter Regie der DB AG seit 1994 sehr kurz angerissen.

Den Abschluss des Bandes bilden Listen über Indienststellung und Außerdienststellung der beheimateten Lokomotiven.

Die klare Gliederung dieser Betriebschronik besticht. Dem Autor, übrigens Leiter der BSW-Gruppe „Historische Ellok“ in

Leipzig, gelingt es überzeugend, sein im Vorwort geäußertes Anliegen zu verwirklichen, über die Beschäftigten und nicht nur über die Gebäude, Anlagen und Lokomotiven zu schreiben und damit eine würdige Erinnerung an ein großes Bw zu Papier zu bringen.

Gestalter und Bildbearbeiter tragen durch die Auswahl und den Feinschliff der vielen historischen Aufnahmen ein gehörig Scherflein zum gelungenen Gesamteindruck bei.

Dem typographisch geschulten Auge des Rezensenten fiel aber auf, dass zuweilen Text um Bilder im Schmalsatz läuft, wo es besser gewesen wäre, den Raum ausschließlich für den Bildtext und Weißraum zu lassen und den breiten zweispaltigen Satz parallel weiterzuführen, damit das Auge keine Sprünge vollführen muss.

Dennoch: Für den eisenbahngeschichtlich am Leipziger Raum Interessierten ein Muss!

Ferner auf dem Redaktionstisch

Die Modernisierungswagen der Deutschen Reichsbahn

Serie 3, HEFT 1 Sitzwagen

Peter Wagner, Horst Moltrecht (gest.) und Thomas Dießner; im Selbstverlag, Herausgeber: DIE-Archiv Delitzsch; erschienen im August 2008, 28 Seiten, zahlreiche Zeichnungen und Abbildungen (meist s/w); 3,50 €; ISBN 1435-2818.

Die Autoren legen erneut ein kompaktes Heftchen vor, was den schmalen Grat zwischen „trockener“ Fachliteratur und Wagenschichtserzählung souverän beschreitet. Faszinierend anzuschauen und trotz ihres kleinen Formates ansprechend und technisch sauber wiedergegeben sind die monochromen Aufnahmen aus der guten alten Zeit der Deutschen Reichsbahn, als Reisezugwagen in der Regel einfach grün waren und dennoch schön aussahen, anfänglich gar mit Zierstreifen optisch aufgewertet wurden. Der schnörkellose, knappe Text vermittelt die wichtigsten Fakten, selbst ein kleines Glossar fehlt nicht.

Unser Urteil: Für fachlich Interessierte und ambitionierte Gattungsarchivare eine Bereicherung ihrer Bibliothek!



In dieser Veranstaltungsübersicht werden möglichst alle bei der Schriftleitung bis zum Redaktionsschluss eingegangenen Termine der BSW-Gruppen Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (EBE/MEB) veröffentlicht. Außerdem werden Veranstaltungen der DB AG aufgenommen, um den BSW-Gruppen zu ermöglichen, sich an diesen Veranstaltungen zu beteiligen. 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

1./2. Mai 2009

BSW-Gruppe Stellwerk Rs IV Wustermark Rbf begeht das 100-jährige Bestehen des Rangierbahnhofs. Pkw-Parkplätze nur im Ort Elstal. Anreise aus Berlin am besten mit RE 2 Richtung Rathenow (Aussteigen Bahnhof Elstal) oder am 1. Mai mit Traditionszug der Berliner Eisenbahnfreunde ab Bahnhof Berlin-Charlottenburg.

In Berlin Sonnabend und Sonntag

Fahrten der Panorama-S-Bahn Berlin - Besonders wichtig für Berlin-Besucher: Pro BSW-Spender können bis zu 4 Karten für die Panorama-S-Bahn zum reduzierten Preis erworben werden. Die Fahrkarten sind nur unter Vorlage des Original-BSW-Spenderausweises in folgenden S-Bahn-Verkaufsstellen erhältlich: Kundenzentren Alexanderplatz, Friedrichstraße, Lichtenberg, Nordbahnhof, Ostbahnhof, Potsdam Hbf, Spandau, Zoologischer Garten u. den S-Bahn-Fahrkartenausgaben Hennigsdorf, Köpenick, Schönhauser Allee, Schöneweide, Wittenau, Zehlendorf, Treptower Park. Die Panorama-S-Bahn startet jeden Sonnabend und Sonntag in Berlin Ostbahnhof, Gleis 10. Wegen 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

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 - Vier mal 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**6. April 2009**

Döbelner Eisenbahngeschichte. Vortrag bei Heimatfreunde Döbeln. Aufstellung von Schautafeln der ehem. Schmalspurbahn Mügeln—Döbeln/Gärtitz u. Lommatzsch—Döbeln.

10. April 2009

IG Dampflokom Nossen. Ostereiersuche im Zellwald; Nossen—Freiberg—Nossen.

Traditionsbahn Radebeul. Karfreitagsfahrten von Radebeul Ost nach Moritzburg (3x).

10. bis 13. April 2009

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Saisoneroöffnungs- u. Osterfahrten im Bf Markersdorf-Taura. Suche nach dem Osterhasen.

11. April 2009

IG Dampflokom Nossen. Osterfahrt durch sieben Tunnel: Nossen—Dresden—Pirna—Neustadt—Sebnitz—Bad Schandau—Nossen. Besuch der Kunstblumenstadt Sebnitz.

Traditionsbahn Radebeul. Osterpendelzug von Radebeul Ost nach Moritzburg (3x).

12. April 2009

Traditionsbahn Radebeul. Osterhasenexpress von Radebeul Ost nach Cunnertswalde und Radeburg.

18. April 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

19. April 2009

IG Dampflokom Nossen. Frühjahrsfest im Bw Nossen. Fotozüge der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde um Nossen; Ausstellungen, Gastlokomotiven, Verkaufsstände.

1. bis 3. Mai 2009

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Zum „Tag der Arbeit“ auf dem Museumsbahnhof vor 50 Jahren; Führungen über den Bf Markersdorf-Taura.

2. Mai 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

3. Mai 2009

Traditionsbahn Radebeul. Dixi, Dampf & Dackel (Sonderpreis, Dackel-Freifahrt, Band) ab Bf Radebeul Ost.

10. Mai 2009

G Bw Dresden-Altstadt - Kinderfest im Eisenbahnmuseum von 10 bis 17 Uhr.

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Muttertagssonderverkehr zwischen Bf Markersdorf-Taura u. Neuschweizertal mit Überraschungen.

16. Mai 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

IG Dampflokom Nossen. IFA Treffen in Auerbach. Nossen—Chemnitz—Auerbach—Werdau—Chemnitz—Nossen.

17. Mai 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Internationaler Museumstag von 10 bis 17 Uhr mit Depot Verkehrsmuseum Dresden.

21. Mai 2009

Traditionsbahn Radebeul. Vatertagsbummler zu Christi Himmelfahrt von Radebeul Ost nach Radeburg.

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Vatertagssonderverkehr Bf Markersdorf-Taura mit Überraschungen.

23./24. Mai 2009

Traditionsbahn Radebeul. Karl-May-Festtage im Lößnitzgrund.

30./31. Mai 2009

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Kindertagssonderverkehr Bf Markersdorf-Taura mit Überraschungen.

31. Mai 2009

Traditionsbahn Radebeul. Pfingstsonntagszug ab Bf Radebeul Ost.

IG Dampflokom Nossen. Pfingstausflug ins Kloster Altzella von 8 bis 21 Uhr. Dresden—Freiberg—Nossen—Dresden. Klosterführung Altzella; Veranstaltung mit Schloß Nossen.

1. Juni 2009

Traditionsbahn Radebeul. Pfingstmontagszug ab Bf Radebeul Ost.

6. Juni 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

7. Juni 2009

Freunde der Eisenbahn Langenau. Bahnhofs- u. Kinderfest im ehem. Bf Langenau.

Traditionsbahn Radebeul. Drahtesel tour mit dem Traditionszug in den Frühling (Farräder kostenlos).

13./14. Juni 2009

Döbelner Eisenbahngeschichte. Schmalspurfestival Mügeln. Schautafeln zum Eröffnungsjubiläum 125 Jahre Schmalspurbahn Mügeln—Döbeln/Gärtitz.

14. Juni 2006

Modellbahnclub Bw Brandenburg. Jubiläumsausstellung anlässlich des 50. Jahrestages. Info: Herbert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770 Brandenburg. Tel. 03381-302975.

20. Juni 2009

IG Dampflokomotiven Nossen. Schlossfahrt nach Sanssouci. Besichtigung Schloss u. Parkanlagen. Nossen—Cottbus—Potsdam—Cottbus—Nossen.

20./21. Juni 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Feuerwehrfest im Eisenbahnmuseum von 10 bis 17 Uhr.

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Bahnhofsfest Bf Markersdorf-Taura zum Sommeranfang.

4. Juli 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

4./5. Juli 2009

IG Dampflokomotiven Nossen. Blumenexpress ins Kloster Alzella von 8 bis 19 Uhr. Dresden—Nossen—Freiberg—Dresden. Veranstaltung mit Schloß Nossen.

5. Juli 2009

Traditionsbahn Radebeul. Traditionszug Karl-May-Fahrt.

11. Juli 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Dresdner Museumsnacht - Nachtfotoparade von 18 bis 1 Uhr.

18. Juli 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

1. August 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

2. August 2009

Traditionsbahn Radebeul. Traditionszug Karl-May-Fahrt.

8. August 2009

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Schulanfangsfahrten u. Zuckertütensuche im Amselgrund.

Traditionsbahn Radebeul. Zuckertütenfahrt für Schulanfänger (mit SSDG, Schulanfänger Freifahrt).

15. August 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstag von 10 bis 16 Uhr.

Traditionsbahn Radebeul. Bahnhofsfest Wilsdruff.

16. August 2009

Traditionsbahn Radebeul. Bahnhofsfest Wilsdruff.

20. bis 23. August 2009

Sächsisches Eisenbahnmuseum. 19. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf.

30. August 2009

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. 2. Rad- u. Wandertag im Chemnitztal.

5./6. September 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Museumstage im Eisenbahnmuseum zum Müllerbrunnenfest von 10 bis 17 Uhr.

6. September 2009

Traditionsbahn Radebeul. Traditionszug Karl-May-Fahrt; Vogelscheuchenfest Radeburg.

12. September 2009

Traditionsbahn Radebeul. Streckenjubiläum 125 Jahre Radebeul Ost—Radeburg.

12./13. September 2009

IG Dampflokomotiven Nossen. Herbstfest im Bw Nossen mit Gastlokomotiven, Ausstellungen u. Verkaufständen von 10 bis 17 Uhr.

13. September 2009

Traditionsbahn Radebeul. Streckenjubiläum 125 Jahre Radebeul Ost—Radeburg.

Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Tag des offenen Denkmals - Führung über museale Gleise u. durch den Getreidespeicher.

Freunde der Eisenbahn Langenau. Tag des offenen Denkmals im ehem. Bf Langenau von 10 bis 17 Uhr.

19./20. September 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Radebeuler Country & Western Club im Eisenbahnmuseum von 10 bis 17 Uhr

3./4. Oktober 2009

IG Bw Dresden-Altstadt - Saisonabschlussfest von 10 bis 17 Uhr mit Gastlokomotiven und Dampflokmitfahrten mit Depot Verkehrsmuseum Dresden

4. Oktober 2009

Traditionsbahn Radebeul. Drahteseltour mit dem Traditionszug in den „Goldenen Herbst“ (Fahrräder kostenlos).

10. Oktober 2009

IG Dampflok Nossen. Herbstausflug zum Zwiebelmarkt in Weimar. Nossen—Döbeln—Chemnitz—Weimar u. zurück; von 8 bis 21 Uhr.

Anfragen und Bestellungen:

BSW-Gruppe Döbelner Eisenbahngeschichte, Herr Dähne, Lommatzcher Straße 13, 04720 Döbeln.

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt: www.igbwddresden-altstadt.de; Tel.: 0351-4112185 od. 0162-7583121; E-Mail:

pressesprecher_igbwddresden-altstadt@gmx.de

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

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Chemnitztal. Hauptstraße 100, 09236 Claußnitz; E-Mail: verein@chemnitztalbahn.de. Bis 1. November 2009 jeden Samstag/Sonntag/Feiertag Draisenfahrten im Bf Markersdorf-Tauba u. jeden 1. Samstag im Monat Dieselzugverkehr nach Neuschweizertal.

BSW-Gruppe IG Traditionslok 58 3047: Kohlenstrasse, 08371 Glauchau; Info-dampflok-glauchau@web.de.

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

BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz: An der Dresdener Eisenbahnlinie 130 c; 09131 Chemnitz; Tel. 0371-4932765; Fax 0371-4932773; E-Mail: sem-chemnitz@arcor.de.

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

Museumsbahnhof Großvoigtsberg: Zellwaldring 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 Öffnungszeit 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 7. 99817 Eisenach, Tel. 03691-659001.

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, 9981 7 Eisenach, Tel. 03691-743823. Funktelefon 0170-8138913.

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

Aschersleben

BSW-Gruppe Eisenbahn Club 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 20 Uhr Treffen der BSW-Gruppe Modelleisenbahn im Clubheim am Brandenburger Güterbahnhof Hbf, direkt am großen Wasserturm. Ansprechpartner: Herbert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770 Brandenburg. Tel. 03381-302975.

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 Bayerischer Bahnhof zu Leipzig - Jeden Mittwoch von 13 bis 21 Uhr Gruppentreffen zur Pflege von Eisenbahnfahrzeugen und Arbeiten an der Modellbahn im ehemaligen Bw Plagwitz, Schönauer 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**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-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Offenburg.

Außenbüro München**Lindau**

Montags und donnerstags 19 Uhr Treffen der Mitglieder zum Clubabend in im Clubheim, 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 Clubabend 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, Stainingersstraße 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**25. April 2009**

BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart. Tag der offenen Tür. Info: Peter Krusch, Eisenbahnstraße 23, 73730 Esslingen. Tel. 0711-366160.

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.

men 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.

BSW-Gruppe „Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart“. Treffen jeden Dienstag von 8 bis 16 Uhr in den Museumsräumen S-Bahn Haltepunkt Schwabstraße, Ausgang Seyfferstraße (Gehrepppe bis zum 1. Absatzaufgang, dann rechts Eingang). Führungen nach Vereinbarung. Leiter der Gruppe: Peter Krusch, Eisenbahnstraße 23, 73730 Esslingen. Tel. 0711-366160.

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 West

Regionalbüro Duisburg

21. Mai 2009

Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ Paderborn. Offizielle Gartenbahn-Eröffnung und Festveranstaltung zum 30. Gruppenjubiläum.

Arnsberg

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn Arnsberg. E-Mail: vorstand@ef-obere-ruhrtalbahn.de). Klönabend jeden 1. Dienstag im Monat und Modellbahnarbeiten alle weiteren Diensttage im Monat jeweils ab 19 Uhr in den Vereinsräumen im Bürgerzentrum Bahnhof Arnsberg. Info: H. Rüschenbaum, Tel. 02932-32975.

Hagen

Treffen jeden Montag ab 16 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 Lokschuppen. 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 3. Samstag im Monat Modellbahn- und Archivarbeit ab 10.30 Uhr in den Räumen im Wittener Hbf. Vierteljährlich am 3. 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.

Paderborn

Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“: Jeden Donnerstag ab 19 Uhr Gruppenabend, jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr Modellbahnfrühschoppen (Mai bis Oktober). Herbst 2009 Besuch der BSW-Gruppe bei den Eisenbahnfreunden in Pamplona (Spanien).

Krefeld

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

Außenbüro Frankfurt/Main

16./17. Mai 2009

Anlässlich 15 Jahre „Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen“ Ausstellung auf dem Vereinsgelände in Gießen (am 16. Mai von 14 bis 18 Uhr; am 17. Mai von 10 bis 17 Uhr).

29. August 2009

Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen. 16 Uhr Grillfeier auf dem Vereinsgelände.

19. September 2009

Oberhessische Eisenbahnfreunde Gießen. 14 Uhr Besprechung zur Fotoausstellung „Eisenbahn in und um Gießen“.

Darmstadt

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

Gießen

„Stammtisch“ der BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde jeden letzten Freitag im Monat 18 Uhr auf dem Gelände in Gießen. Ansprechpartner: Erhard Hemer, Tel. 06406-6506. E-Mail: oef-giessen@t-online.de.

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 Arbeitstag donnerstags 16 bis 18 Uhr im Clubwagen (Mainz Güterbahnhof, ehem. Gleis 198). Info: Tel. 06732-933044; 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 Offenbach am Main (Nähe S-Bahn Offenbach-Ost). Info: www.stellwerk-offenbach.de .

Außenbüro Saarbrücken
Saarbrücken

Montags Gruppenabend der BSW-Modellbahnguppe Saarbrücken, 16 Uhr, im Empfangsgebäude, 4. Etage, Zimmer 448, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken. Info: Sigi Gottschall, Tel. 0681-41625328.

Trier

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

Region Nord
Regionalbüro Hannover
Braunschweig

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

Bremerhaven

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

Hannover

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

Nordenham

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Nordenham sucht neue Räume; z.Zt. keine Clubabende. Info bitte an Helmut Reins, Hüttenstraße 1, 26954 Nordenham. Tel. 04731-37171.

Oldenburg

Donnerstags Treffen der BSW-Modelleisenbahnguppe Oldenburg ab 19.30 Uhr im Clubheim Donnerschwerstraße 4.

Außenbüro Hamburg
Bad Schwartau

Mittwochs ab 18 Uhr Treffen der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau im Clubheim im Museumsstellwerk „Sn“, Geibelstraße 13, 23611 Bad Schwartau. Tel. 04502-302414.

Cuxhaven

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

Glückstadt

BSW-Museumsgruppe; Besichtigung des Stellwerks; Anmeldung: Tel. 04124-3014 (Jürgen Friese).

Niebuß

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.

Entschuldigung – Notwendige Sätze zu einer Rezension

Für die Gesamtdarstellung der Rezension zum Buch „Die Eisenbahnstrecken um Georgenthal – Einst und Heute“, in „Bahn & Modell“, Nummer 19/2008, Seiten 84/85, entschuldigt sich der Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn beim Wachsenburgverlag und den Autoren Dr. Georg Thielmann/Eberhard Krauß.

Der Rezensent hat Satzformulierungen gewählt, die letztlich der Gesamtarbeit der Autoren und des Verlages nicht gerecht werden.

Eine Auswertung ist erfolgt, so wie der Inhaber des Verlages es gegenüber der Zentrale des BSW gefordert hat.

Allerdings ist auch festzuhalten, dass die vom Verlag geschriebenen Sätze, beispielsweise „... Spenden für das BSW einzustellen, wenn Spenderbeiträge für derartige Machwerke statt für soziale Zwecke verwendet werden“, als eine Art der Gegenkritik nicht hilfreich ist. Die Leistungen der Ehrenamtlichen werden so pauschal in ein schlechtes Licht gerückt. Das ehrenamtlich gestaltete Fachblatt des Kulturbereichs war, ist und wird auch in der Zukunft kein „Machwerk“ sein.

Kritik an Büchern ist stets eine sensible Angelegenheit. Wir werden als ehrenamtliche Gemeinschaft (hier der Arbeitsausschuss/Redaktionsbeirat) dafür sorgen, dass Rezensionen immer sachlich angefertigt werden.

Wir wünschen dem Verlag, Spezialist für Eisenbahngeschichte, stets sachkundige Autoren im Interesse des Erbes deutscher Eisenbahnen.

Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter des Kulturbereichs bis 31. Dezember 2008

Bahn & Modell Nr. 21/April 2009

Herausgeber

Stiftung Bahn-Sozialwerk

Redaktion

Hans-Joachim Kirsche (verantwortl.) Tel. 030-5252445/Fax 030-25201110

Immo Hoppe Tel. 030-534 04 08

Arbeitsausschuss

Ronald Xanke (Hauptbeauftragter), Günter Baum (Eisenbahnerbe), Immo Hoppe (Redaktion Bahn & Modell), Hans-Joachim Kirsche (Schriftleiter Bahn & Modell), Dieter Koschmann (Projekte), Helga Kuhne (Eisenbahngeschichte), Hellfried Richter (Modelleisenbahn), Helmut Schmidt (Eisenbahngeschichte), Bernhard Waterholter (Modelleisenbahn, Mitglied in der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in der FISAIC), Günter Jazbec (Layout Bahn & Modell)

Anschrift der

Redaktion

Hans-Joachim Kirsche, Rosenfelder Ring 90, 10315 Berlin

E-Mail: hans.kirsche@arcor.de

Erscheinungsweise

2 x jährlich

Redaktionsschluss

28. Februar 2009

Satz

BSW-Gruppe Redaktion Bahn & Modell, Berlin

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.

Redaktionsschluss für das Heft 22: 15. August 2009

Fachblatt des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

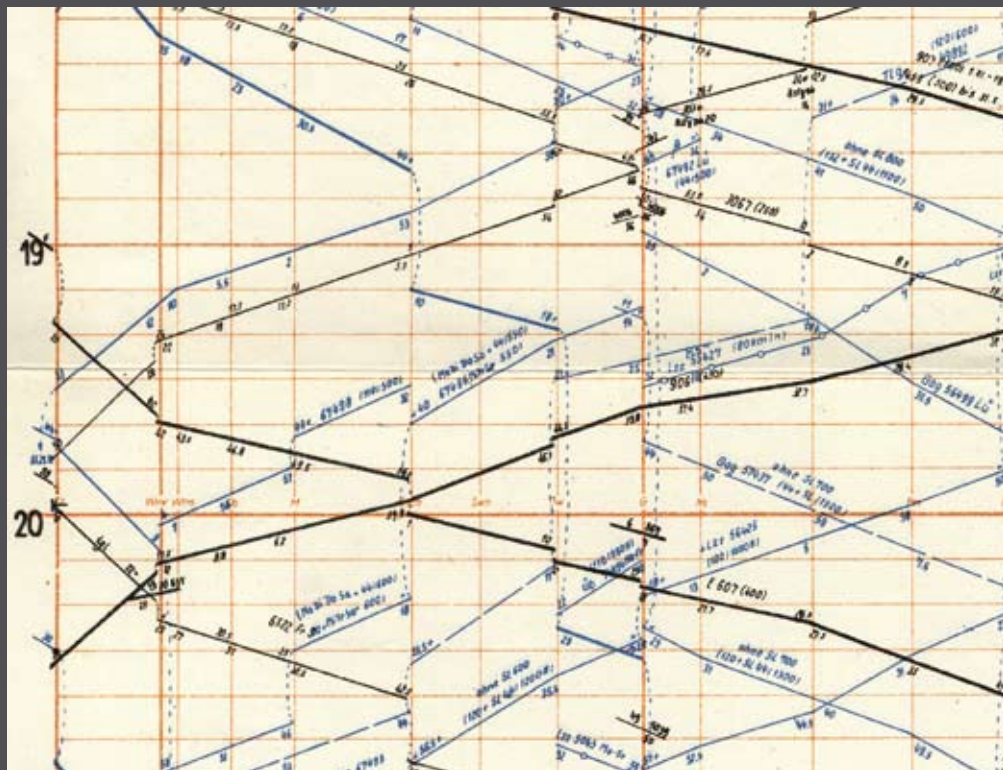


▲ 2' C h2 Personenzuglokomotive 38 223 (sä. XII H2)

Von 1910 bis 1922 beschafften die Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen bei Hartmann in Chemnitz 159 Maschinen; diese bewährten sich so gut, dass die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1927 weitere zehn Maschinen in Dienst stellte. 1919 mussten zahlreiche Maschinen als Reparationsleistung nach Frankreich, Belgien und Polen abgegeben werden. Nach 1945 verblieben weitere Maschinen bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen.

Das Modell im Maßstab 1 : 45 (Nenngröße 0) besteht aus Messingblech verschiedener Dicken. Auf die Aluminium-Radkörper sind eiserne Radreifen mit Zweikomponentenkleber aufgeklebt. Der Antrieb erfolgt über Schneckengetriebe durch einen Mabuchi-Motor (12 V =) auf die Treibachse. Pumpen, Lichtmaschine und Drehgestellblenden sind aus Gießharz gefertigt und aufgeklebt. Die Bauzeit betrug ca. 200 Stunden.

Ausschnitt aus einem Bildfahrplan 1977/78 der DR (Winterabschnitt) ▼



Grundlagen I

Entwicklung der Direktionen
1835—1945



Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN



herausgegeben in Zusammenarbeit zwischen dem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn in der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) und dem VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin.

Bisher erschienen die Bände:

- Eisenbahndirektion Erfurt 1882—1993 (24,80 €)
- Eisenbahndirektion Stettin/Pasewalk/Greifswald 1851—1990 (29,80 €)
- Grundlagen I - Entwicklung der Direktionen 1835—1945 (34,80 €)

2009 erscheinen:

- Eisenbahndirektion Altona/Hamburg 1884—1993
- Eisenbahndirektion Dresden 1869—1993

Bestellungen (bei 30 % Rabatt für BSW-Kulturgruppen) nehmen entgegen:

• VBN Verlag
Bernd Neddermeyer
Falkenhagener
Chaussee 56
13585 Berlin
Tel: 030-378 873 22
Fax: 030-378 873 23
E-Mail:
vbn@eisenbahn-
verlag.de
Internet:
www.eisenbahn-verlag.de

• Redaktion Bahn & Modell
Rosenfelder Ring 90
10315 Berlin
Tel.: 030-525 24 45
Fax: 030-252 011 10

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Hans-Joachim Kirsche

Eisenbahndirektion Erfurt 1882-1993



VBN Verlag & Neddermeyer

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Rudi Buchwalz / Rudi Dobbert / Wolfhard Niesek

Eisenbahndirektionen Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851-1990



VBN Verlag & Neddermeyer

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Gerf E. Thälau

Eisenbahndirektion Altona/Hamburg 1884—1993



VBN Verlag & Neddermeyer

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Heiga Kühne

Eisenbahndirektion Dresden 1869—1993



VBN Verlag & Neddermeyer