



40 Jahre Modelleisenbahnclub Oldenburg (Seite 17)

Titelbild: Carsten Dickmann fotografierte den Bahnhof Memeringen auf der Anlage der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Oldenburg (MECO)



Empfangsgebäude des Bahnhofs Eislefelder Talmühle von 1905, kürzlich privat saniert, und Mallet-Gelenk-Dampflokomotive (B'Bn4vt, Karlsruher Maschinenbau 1918) am dortigen Bahnsteig (zum Beitrag über die Festenburger Modellbautage ab Seite 10)

Fotos: Waterholter



Leitartikel/Post

Das Jahr 2011 geht zu Ende - was hat es uns gebracht?	2
Post an die Redaktion	3

Berichte/Meldungen

In eigener Sache	4
Dresdner Dampfloktreffen 2011/12	5
Welches Titelbild hat gewonnen?	6
Chronik 2010/2011 - Daten, Ereignisse, Fakten	7
Unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN	8
Festenburg Modellbautage 2011	10
Erich Schutt - eine Reporterlegende oder „Man sieht nur, was man weiß.“	11
BSW-Gruppe „Stralsunder Lokführer“ auf Reisen	13
Verjüngungskur für das „Stuttgarter Rössle“	15
Ist das Tradition?	16
40 Jahre Modelleisenbahnclub Oldenburg in der Stiftung BSW	17
Ein Jahr Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden im BSW	18
Loriots literarisch-schöngestiger Bahnausflug	21
BSW-Workshop „Modellbau und Basteln“ für Kinder	22

Vorgestellt

Siegfried Weichert – der engagierte Gruppenleiter vom Museumsstellwerk Rendsburg	23
--	----

Porträt

Doppelstockwagen für den IC-Verkehr	27
100 Jahre preußische S10 ¹ (Baureihe 17 ¹⁰⁻¹²)	30
50 Jahre Baureihe E11	

Erfahrungsaustausch

Modell-Bahnhof Punxsutawney mit Indianerdorf und Canyon im Markgräfler Land	33
Die Modellbahnanlage neben dem Wasserturm in Friedrichshafen am Bodensee	35
Rangiersignal Ra 11a/b, Ra 12 selbst gebaut	37
MEC Dortmund besichtigt ICE-Werk	39
	43

Bahnhistorie - aus Akten und Archiven

Der Gothaer Viadukt an der Eisenbahnstrecke Erfurt–Eisenach	44
Die Preußische Ostbahn	
und ihre Verbindung mit dem Breitspurnetz im russischen Zarenreich bis 1914	49
Geschichte des Bahnkraftwerkes Muldenstein (Teil 2)	55
Die Eisenbahn-Organisationen und ihre Unternehmenszeichen im Wandel der Zeit	62
Die Entwicklung und Betriebserprobung	
der automatischen Mittelpufferkupplung – ein Relikt der Deutschen Reichsbahn	63
Kugelschreiber – Kunst oder Kultobjekt?	66
Die Gründung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn	67
Der Herrengefolgewagen	70
Höhensysteme bei der Deutschen Reichsbahn	75
125 Jahre Mecklenburgische Bäderbahn „Molli“	77
Als die Unternehmensbekleidung noch Uniform hieß...	79
120 Jahre Königlich Bayerische Betriebswerkstätte Lichtenfels	81

Rezensionen

Reichsbahndirektion Cottbus 1945-1990	84
Die DR vor 25 Jahren – 1985	85
Eisenbahndirektion Oldenburg 1867-1934	86
Eisenbahn in der Sächsischen Schweiz, Band 1	87
Eisenbahn Bilder, Band 2	88

Veranstaltungen

Impressum	90
	96

Das Jahr 2011 geht zu Ende - was hat es uns gebracht?

Ronald Xanke, Hauptbeauftragter

Vielfältig waren auch in diesem Jahr wieder die Aktivitäten unserer BSW-Gruppen deutschlandweit. Jede Gruppe hat das geleistet, wozu sie in der Lage war. Dafür gilt es, an dieser Stelle einmal mehr Dank zu sagen. In allen Regionen - Ost, Süd, West und Nord - haben die Gruppen die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) würdig vertreten.

Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“

Die Informationen über dieses Projekt sind mittlerweile zu einem festen Bestandteil in unserem Fachblatt geworden. In diesem Jahr sind wiederum drei Bände dieser Buchreihe fertig gestellt worden und erschienen.

Neuerungen im Kulturbereich

Um die Arbeit des Arbeitsausschusses (AA) im Kulturbereich zu optimieren, haben wir Änderungen vorgenommen. Darüber haben wir in „Bahn & Modell Express“ Nr. 1/2011 informiert. Dieses Heft ist unter der Regie von Helga Kuhne entstanden. Kontinuität ist gewährleistet.

Am 7. September 2011 wird in Berlin in der Panoramastraße die erste Zusammenkunft der Autoren unserer Buchreihe stattfinden. Positiv ist zu vermerken, dass neue Autoren für weitere Direktionsbände gewonnen werden konnten und dass sich Eisenbahner gemeldet haben, die als Autoren mitarbeiten wollen. Das stimmt uns für die Zukunft optimistisch. Hier ist weiterer Zuwachs zu erwarten.

Festenburger Modellbautage 2011

Die Festenburger Modellbautage waren und sind, das was sie sind - eine Erfolgsgeschichte!

So wurden diesmal die bestehende Modulanlage, die die Gernrode-Harzgerode-Eisenbahn (GHE) in der Nenngröße H0m nachempfunden, verfeinert und die Herstellung neuer Module in Angriff genommen. Außerdem wurde sich dem Bau von Fahrzeugen gewidmet, die einen abwechslungsreicheren Betrieb auf der Anlage ermöglichen sollen. Alle Teilnehmer waren - wie gewohnt - mit großer Begeisterung dabei. Der Bezirksbeauftragte (BB) der Region Nord, Bernhard Waterholter aus Hannover, hat dazu einen eigenen Artikel verfasst, der ab Seite 10 nachzulesen ist.

Museumstage im Standort Halle/Saale des DB Museums

Am ersten Juli-Wochenende des Jahres, am 2. und 3. Juli 2011, fand am Standort Halle/Saale das Sommerfest mit dem Thema „100 Jahre elektrischer Zugbetrieb in Mitteldeutschland“ statt. Anwesend war auch die neue Leiterin des DB Museums Nürnberg, Frau Russalka Nikolov. Sie war sehr angetan von der Arbeit unserer BSW-Förderer. Trotz Regens an beiden Tagen waren fast 3.000 begeisterte Besucher zu verzeichnen, vom Norden - aus Hamburg - bis zum Süden - aus München.

Hier müssen wir ansetzen und die Leistungsfähigkeit der Stiftung BSW immer wieder unter Beweis stellen. Nur so können wir Anerkennung für unsere Arbeit erzielen: Öffentlichkeitswirksame positive Wahrnehmung.

Modellbau-Workshop für Kinder in Festsburg

Unseren Modelleisenbahnern ist mal wieder ein „Coup“ gelungen. In der Zeit

vom 21. bis zum 26. August 2011 wurde ein Modellbau-Workshop für Kinder im Wald- und Sporthotel Festenburg durchgeführt. Ich will dem Artikel auf Seite 22 nicht vorgreifen.

20 Jahre BSW-DR

Ein von vielen Förderern sicherlich schon fast vergessenes Datum ist der 1. Januar 1992. An diesem Tag hat entsprechend der „Dienstvereinbarung zwischen dem

Vorstand der Deutschen Reichsbahn und dem Hauptpersonalrat beim Vorstand der Deutschen Reichsbahn zum Bahn-Sozialwerk der DR (BSW-DR)“ (veröffentlicht im „Sonder-Amtsblatt der Deutschen Reichsbahn“, Nr. 8 vom 27. März 1992) das BSW-DR seine Tätigkeit aufgenommen.

Im nächsten Heft werden wir einen ausführlichen Beitrag darüber veröffentlichen.

Post an die Redaktion

Zu „Bahn & Modell“

Mit der Ausgabe Nr. 25 wurde ich auf das Fachblatt aufmerksam. Lob an die Redaktion, enthält sehr gute Artikel und wichtige Infos. Ich würde mich freuen wenn Sie mir noch ein Exemplar der zurückliegenden Ausgaben 23 und 24 zu senden könnten.

Werner Wittig

Praxistrainer Leit- und Sicherungstechnik (I.NP-MI-A (T)), DB Netz AG

Zu „Bahn & Modell“ und „Deutsche Eisenbahndirektionen“

Zunächst einmal vielen herzlichen Dank für die Überlassung des Fachblattes „Bahn & Modell“, Ausgabe April 2011. Ich bin wie stets begeistert, was Sie und Ihre Kollegen da alles so für interessante Informationen für Ihre zahlreiche Leserschaft parat halten. Als eifriger Schreiberling von historischen Abhandlungen weiß ich natürlich, welche immens Arbeit in Ihrem Fachblatt steckt. Glückwunsch insofern von meiner Seite! Für mich als interessierter Leser von Biografien ist die Personality des Emil Ritter von Skoda hochinteressant - ich wünschte mir hierüber noch mehr (in Deutsch natürlich, tschechisch kann ich leider nicht) zu lesen. Und was mich zudem begeisterte, ist die Realisierung „meiner“ Idee, die ich zu Anfang meiner Zeit als „Dokumentarist“ bei der Zentrale für Betriebswirtschaft in Frankfurt (Main) sogar einmal hatte, nämlich dass sich jemand um die Geschichte der Eisenbahndirektion(en) bemüht. Klingt ja nun nicht gerade glaubhaft, ist aber so ... und auch schon viele, viele Jahre her. Ich hatte mir übrigens gleich als erstes das Buch „Eisenbahndirektion Stettin Pasewalk Greifswald“ besorgt, weil mich diese Direktion zunächst am meisten interessierte. In diesem Sinne nochmals vielen herzlichen Dank.

Mathias C. Tank,

Sprecher DB Services, Sprecher DB Fahrzeuginstandhaltung, Kommunikation (GKT)

In eigener Sache

Helga Kuhne, Dresden

Seit dem 20. April 2011 ist der „Posten“ des Schriftleiters unseres Fachblattes *Bahn & Modell* neu besetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt nahm Hans-Joachim Kirsche, Berlin, diese Aufgabe wahr. Der Arbeitskreis des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn wählte mich in diese Funktion. Jetzt kurz vor Redaktionsschluss dieses Heftes ist mir klar geworden, welche außerordentlichen Leistungen der bisherige Schriftleiter Hans-Joachim Kirsche über zwölf Jahre und 25 Hefte hinweg vollbrachte. Als Koordinator für die BSW-Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ bleibt er uns erhalten. In seinen Fußstapfen weiter zu laufen, ist eine echte Herausforderung. Das erste bescheidene Ergebnis liegt Ihnen mit diesem Heft vor.

Redaktionsarbeit ist zeitintensiv und mit Irrwegen verbunden. Autoren gibt es eine ganze Reihe, auch Fotografen, und Günter Jazbec, der für das Layout dieses Heftes zuständig ist, stellt hohe Ansprüche. Deshalb hier seine Bitte zu Bilddateien, d. h. an die Fotografen mit Digitalkamera: Das Titelbild wird in Hochformat mit mindestens 2.200 Pixel in der Höhe und 1.500 Pixel in der Breite benötigt. Die Bilder im Innenteil müssen auf der kürzeren Seite mindestens 900 Pixel haben, alles ohne Interpolation. Im Klartext heißt das: Wenn ein gelungenes, nicht verwackeltes Bild entstanden ist und es der Fotograf für die Veröffentlichung freigibt, sollte die Bilddatei nicht bearbeitet und möglichst im Dateiformat *.raw oder *.tif gespeichert werden. Papierbilder scannt der Layouter am liebsten selbst ein.



Die Schriftleiterin bei der Arbeit

Die Textautoren bitte ich um Verständnis, dass wir möglichst lesbare Computer-Dateien benötigen. Handgeschriebene Beiträge und reine Faktensammlungen wie Zeitungsausschnitte u. ä. erfordern zu viel redaktionellen Zeitaufwand bis zur Computerreife. Ja, Computer-Dateien sind für manche immer noch ein „Buch mit sieben Siegeln“. Kein Wunder, das Durchschnittsalter der BSW-Mitglieder unserer Sparte ist hoch. Viele haben mit dem Computer nichts im Sinn, aber sie haben uns etwas mitzuteilen. Sicher können dann Söhne, Töchter, Enkel oder Freunde helfen, die Text-Datei zu erstellen und diese als E-Mail-Anhang an mich zu senden (info@bahn-und-modell.de).

Die Beiträge sollten grundsätzlich nicht mehr als drei DIN A-Seiten umfassen, denn andere Autoren wollen auch zu Wort kommen. Damit werden vor allem die Bahnhistoriker angesprochen. Die Fülle an historischem Material ist mitunter überwältigend, da sollte der Autor schon selbst „zur Schere greifen“ und kürzen.

Dresdner Dampfloktreffen 2011/12

nach Informationen von Alfred Hobl, Dresden und der Sächsischen Zeitung, Dresden

Vom 1. April bis 3. April 2011 fand das 3. Dresdner Dampfloktreffen im EISENBAHNMUSEUM an der Zwickauer Straße, ehemals Bw Dresden-Altstadt, statt. Dank der zahlreich angereisten Familien nahm es zeitweise Volksfestcharakter an. Es begann mit einer Nachtfotoparade, an der die Loks 18 201, 23 1097, 52 8047, 52 8079, 52 8080, 52 8154, 52 8177 dampfend beteiligt waren. An den Folgetagen zogen die Dampfloks 65 1049 und 44 546 Sonderzüge ins Dresdner Umland. Zehn Teams starker Männer veranstalteten eine erste Weltmeisterschaft im Dampfloktziehen. Sie zogen die Museumslok 89 6009 übers Gelände. Es wurden auch Fahrzeuge aus dem Depot des Verkehrsmuseums

Dresden gezeigt und beim Schaudrehen auf der Drehscheibe besonders präsentiert. Über 11.000 begeisterte Besucher nahmen daran teil, auch aus den USA:

„the dampfloktreffen was wonderful and I really enjoyed it. I only wish that I could attend every year. THANK YOU !!!! to all those who made this a great success and a wonderful time for me.“ Edward Verplancke from Missoula (Montana/USA)

Das nunmehr 4. Dresdner Dampfloktreffen findet vom 30. März bis 01. April 2012 statt, mit dem auch zugleich „140 Jahre Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt“ und „90 Jahre Lok 19 017 Sachsenstolz“ begangen werden.“ Als Gäste

Die Reko-Dampfloks 18 201 2' C 1 h3 (RAW Meiningen 1961/89) beim 3. Dresdner Dampfloktreffen im April 2011 auf der Drehscheibe des Eisenbahnmuseums

Foto: T. Salomon



werden zahlreiche Sonderzüge mit mehreren betriebsfähigen Dampflokomotiven aus verschiedenen Regionen Deutschlands erwartet. Am Eröffnungstag wird es eine große Kontaktbörse für Schüler und Studenten und wieder eine Nachtfotoparade mit Lichtshow rund um sechs unter Dampf stehenden Stahlrösser geben.

An den zwei Folgetagen fahren Sonderzüge unter Dampf nach Radeberg, und es wird die zweite Weltmeisterschaft im Dampflokkziehen ausgetragen. Führerstandsmitfahrten auf dem Gelände sind möglich. Für ausländische Besucher heißt es dann auch wieder „Steam Locomotive Get-Together“.



1. Nr. 25



2. Nr. 23



3. Nr. 20

Welches Titelbild hat gewonnen?

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Zum Anlass „Silbernes Jubiläum – 25 Ausgaben von Bahn & Modell“ (siehe Heft Nr. 25/Seite 3) hatte die Redaktion dazu aufgerufen, aus den 25 Titelbildern das auszuwählen, das am besten gefällt. Die Beteiligung unserer Leser durch E-Mail oder Postkarte an die Redaktion war zwar nicht groß, aber ihr Urteil doch aufschlussreich. Bei den 45 Einsendern kamen lediglich sechs Titelbilder (Nr. 25, Nr. 23, Nr. 20, Nr. 18, Nr. 12 und Nr. 5,) in die engere Wahl. Die meisten Stimmen erhielten die Titelbilder Nr. 25, Nr. 23 und Nr. 20 (also durchweg die der aktuellen Ausgaben). Deshalb musste hier das Los entscheiden. Die Gewinner sind:

- Klaus Kordes aus Herborn (Nr. 25),
- Gerhard Kieß aus Finsterwalde (Nr. 23) und
- Robin Helmert aus Claußnitz (Nr. 20).

Herzlichen Glückwunsch! Den Gewinnern geht im Oktober 2011 (nach Erscheinen der Ausgabe Bahn & Modell Nr. 26) ein Buchexemplar aus unserer Reihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN zu.

Chronik 2010/2011 - Daten, Ereignisse, Fakten

Fortsetzung aus „Bahn & Modell“, Nr. 25/April 2011

Nach dem Erscheinen der Chronik unseres Kulturbereiches „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ im Jahr 2004 wurden stets alle nachfolgenden Ereignisse in unserem Fachblatt „Bahn & Modell“ veröffentlicht. Seitdem wird von der Redaktion an einer Zusammenfassung aller wichtigen Ereignisse und Begebenheiten gearbeitet. Hier die Fortsetzung von Heft 25, April 2011.

24. bis 26. März 2011

Besprechung des Arbeitsausschusses EBE/MEB im BSW-Wald- und Sporthotel „Festenburg“ in Clausthal-Zellerfeld. Beschluss zu Veränderungen im Arbeitsausschuss: Helga Kuhne, Dresden, übernimmt ab 20. April 2011 die Funktion des Schriftleiters unseres Fachblattes „Bahn & Modell“, Hans-Joachim Kirsche, Berlin, übernimmt ab 20. April 2011 die Funktion des Koordinators für die Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN (siehe „In eigener Sache“).

1. bis 4. April 2011

Tagung der Zentrale der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) mit den Hauptbeauftragten im BSW-Erlebnishotel am Kurgarten in Baiersbronn

15. bis 19. Juni 2011

Festenburg Modellbautage im BSW-Wald- und Sporthotel „Festenburg“ in Clausthal-Zellerfeld mit weiterer Komplettierung der Modulanlage.

Ende Juni 2011

In der vom BSW-Kulturbereich „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ und dem Verlag Bernd Neddermeyer

er Berlin herausgegebenen Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN sind zwei weitere Bände und eine 2. Auflage erschienen (siehe Seite 8).

2. und 3. Juli 2011

Museumstage im Standort Halle/Saale des DB Museums Nürnberg

Das Sommerfest fand unter dem Thema „100 Jahre elektrischer Zugbetrieb in Mitteleuropa“ statt.

04. bis 08. Juli 2011

„Wir stellen uns vor“ - unter diesem Titel ist die 2. Auflage des Gruppenkatalogs des BSW-Kulturbereiches „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ erschienen.

21. bis 26. August 2011

Workshop „Modellbau und Basteln für Kinder“ im BSW-Wald- und Sporthotel „Festenburg“ in Clausthal-Zellerfeld

Carola und Immo Hoppe von der Gruppe Bahn & Modell auf dem Bahnhofsfest in Pritzwalk am 14. August 2011 Foto: Kirsche



Unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Lothar Kuhne, Dresden

Die Initiative zu dieser Buchreihe ist vor nunmehr sieben Jahren vom Arbeitskreis des BSW-Kulturbereiches „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ ausgegangen. Der Arbeitskreis tagt zweimal jährlich und legt den Arbeitsplan der nächsten Monate fest. Am Anfang stand die Idee: Die Bundes- und Reichsbahndirektionen waren Geschichte geworden, aber viele lebten noch mit ihnen, im Sprachgebrauch, in der fachlichen Recherche, im Nachbau von Anlagen und Fahrzeugen. Jetzt wäre noch die Zeit, die Fakten zu retten - jeder an seinem Ort, nach seinen Möglichkeiten und in einem gemeinsamen Projekt. Zunächst wurde an größere Beiträge in unserem Fachblatt „Bahn & Modell“ gedacht. Beim gezielten Suchen kam jedoch viel mehr Material an die Oberfläche, als in einem DIN A5-Heft untergebracht werden kann. Also machen wir richtige Bücher, dachten einige. Fast 200 Seiten allein zu füllen, war nicht jedermanns Sache. Drei Direktionen in einem Buch war die nächste Idee, bis gezielt der Berliner Verlag Bernd Neddermeyer angesprochen wurde. Dieser ermunterte die Schreibwilligen zu einer eigenen Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN. Zwei Jahre später war es soweit. Der erste Titel erschien und weitere folgten:

2006 Eisenbahndirektion Erfurt 1882-1993, 112 Seiten, Autor: Hans-Joachim Kirsche

2007 Eisenbahndirektionen Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851-1990, 144 Seiten, Autoren: Rudi Buchweitz, Rudi Dobbert, Wolfhard Noack

2008 Grundlagen I Entwicklung der Direktionen 1835-1945, 192 Seiten, Autor: Helmut Schmidt

2009 Eisenbahndirektion Dresden 1869-1993, 144 Seiten, Autorin: Helga Kuhne

2010

Eisenbahndirektion Altona/Hamburg 1884-1993, 208 Seiten, Autor: Gert-E. Thalau

Grundlagen II, Entwicklung der Direktionen 1945-1993, 288 Seiten, Autoren: Hans-Joachim Kirsche, Helmut Schmidt
Eisenbahndirektion Dresden 1869-1993, 2. Auflage, 160 Seiten, Autorin: Helga Kuhne

2011

Eisenbahndirektion Oldenburg 1867-1934, 256 Seiten, Autor: Lothar Kuhne

Reichsbahndirektion Cottbus 1945-1990, 176 Seiten, Autoren: Horst Kieschke, Sebastian Werner

Eisenbahndirektionen Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851-1990, 2. Auflage, 144 Seiten, Autoren: Rudi Buchweitz, Rudi Dobbert, Wolfhard Noack

In Arbeit sind:

- Eisenbahndirektion Berlin
- Eisenbahndirektion Münster
- Eisenbahndirektion Schwerin

Die Autoren arbeiten ehrenamtlich, wenn sie auch manchmal Kosten verursachen. Übernachtungen an einem fremden Ort, Archiv- und Materialkosten lassen sich nicht immer vermeiden. Und ohne Computer geht es heute auch nicht mehr. Viele müssen hinzulernen, dass außer Textdatei.doc auch Bilddatei.jpg und Druckdatei.pdf von Nöten sind. Trotzdem, jeder kann Autor werden, wenn er über die notwendige Begeisterung,

Beharrlichkeit und Ausdauer verfügt. Ein Titel nimmt etwa zwei Jahre für Suchen, Finden, Schreiben, Verwerfen, Ändern, Zusammenstellen und Warten in Anspruch. Ja, Warten auf Texte und Bilder von Eisenbahnern und Mitbürgern, die unsere Begeisterung teilen, sich erinnern und in alten Unterlagen fündig werden. Das sind die Sternstunden des Autors, denn damit bekommt er neue Anregungen, Bildvorlagen und Ideen ins Buch. Aus mancher dieser Anfragen und Zuarbeiten entwickelt sich eine menschliche Beziehung, die man so nicht beabsichtigt hat, aber dankbar erwidert.

In den letzten zwei Jahren ist der Autorenkreis auf über 16 Eisenbahnfreunde angewachsen, sodass der BSW-Kulturbereich „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ sich entschließen musste, aus seinen Reihen einen „Koordinator“ zu küren, der alles „unter seinen Fittichen“ hat. Diese Aufgabe hat Hans-Joachim Kirsche übernommen. Fast 20 Jahre nach dem Ende aller Bundes- und Reichsbahndirektionen ist es für die Autoren ein immer neues Rätsel, wohin es die letzten Aktenbestände offiziell verschlagen hat. Instinktiv vermutet man, im jeweiligen Landesarchiv fündig zu werden. Doch manches cleverere Stadtmuseum besitzt mehr verwertbares Material, als die großen Konkurrenten. So entdeckt im Stadtmuseum Oldenburg (Oldb), das die umfangreiche Sammlung eines örtlichen Bw-Vorstehers aufkaufte und nun unkompliziert zugänglich macht. Das krasse Gegenteil ist in Münster (Westf) zu beobachten. Das örtliche Stadtarchiv



Der Verleger Bernd Neddermeyer dankt dem Mitautor Horst Kieschke anlässlich der Herausgabe des Titels „Reichsbahndirektion Cottbus 1945-1990“ Foto: Kuhne

besitzt zwar historische Eisenbahnbilder, gibt diese aber nur für teures Geld heraus. Das Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen in Münster (Westf), verfügt über einen bescheidenen Fundus von 29 Akten zur Bundesbahndirektion Münster, aber der gesamte Aktenbestand der 1974 aufgelösten und zur BD Essen geschlagenen BD Münster ist nicht nachweisbar. Ein alter Essener Eisenbahner erinnert sich, dass Lastkraftwagen die Unterlagen nach Berlin gebracht haben. Trotz Internet bleiben sie bis heute unentdeckt. Umso erhebender ist der Augenblick, wenn ein neuer Titel erscheint. Die Bücher werden hauptsächlich in Bahnhofsbuchhandlungen, örtlichen Fachbuchhandlungen und im Internet (www.eisenbahn-verlag.de) angeboten, zu bestellen unter vbn@eisenbahn-verlag.de. Hinsichtlich der Bildquellen haben Autoren und Verleger große Hilfe von der His-

torischen Sammlung der DB AG (Ulrike Gierens) und vom DB Museum Nürnberg (Dr. Rainer Mertens) erhalten.

Spätestens wenn eine 2. Auflage ansteht, hat der Autor den Beweis, dass seine Arbeit angekommen und für die nächsten zehn bis 20 Jahre maßgebend ist. Danach werden neue Autoren kommen, die wieder recherchieren über eine Zeit, in der wir lebten. Geschichte treibt diejenigen an, die den Ursprung suchen.

Bei deutschen Eisenbahnen liegt dieser über 175 Jahre zurück - eine begrenzte Zeitspanne für die Allgemeinheit, aber eine unendliche Zeit der Neuentdeckungen für schienengebundene Bücherwürmer.

Historisches Eisenbahnmaterial nehmen wir gern als Spende entgegen, anzumelden unter hans.kirsche@arcor.de oder den Adressen bzw. Telefonnummern im Impressum.

Festenburg Modellbautage 2011

Bernhard Waterholter, Hannover

Vom 15. bis 19. Juni 2011 fanden wieder die Festenburg Modellbautage des BSW-Kulturbereichs „Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn“ statt. Es war bereits die sechste Veranstaltung in Folge im BSW Wald- und Sporthotel Festenburg (Harz) und insgesamt das 14. Modellbau-Seminar unserer Kulturgruppe. Die Teilnehmerzahl war mit 14 Modellbahnern aus den Regionen Nord, Ost und West wieder sehr erfreulich. Ein neues Mitglied aus Hannover wurde vom gesamten Team herzlich aufgenommen. Außerdem waren neun Damen dabei, die Ihre Männer begleiteten.

Die im Jahr 2009 begonnene Modul-Modellbahnanlage nach Vorbild der Selketalbahn im Harz wurde am 1. Tag im Tagungsraum aufgebaut. Sie besteht aus 14 Modulen und ist 4,80 m lang und 2,00 m breit. Nach dem erfolgreichen Zusammenbau konnten wir unsere Züge über die Anlage schicken. Der Betrieb lief störungsfrei. In diesem Jahr soll die Anlage um weitere fünf Module von 40 x 80 cm erweitert werden. Wir haben uns vorgenommen, den Bahnhof Eisfelder Talmühle, den Endpunkt der Selketalbahn (KBS 333) an der Harzquerbahn (KBS 326), nachzugestalten. Die Teilnehmer

haben bereits die Module zusammen geschraubt und geklebt, sowie die Gleise und Weichen verlegt und die Module für den Transport vorbereitet. Da im Bahnhof Eisfelder Talmühle Güterverkehr mit Rollbockwagen stattfand, wollen wir diesen auch nachbilden und haben eini-

Gleisbau-Team an den neuen Modulen im BSW Wald- und Sporthotel Festenburg (Harz) Foto: Waterholter



ge Rollwagen-Bausätze gekauft, die nun von den Mitgliedern zusammengebaut werden. Die fertigen Module sollen dann im Jahr 2012 in die Anlage eingefügt und mit dem Rollbockverkehr in Betrieb genommen werden.

Auf Wunsch aller Teilnehmer stand in diesem Jahr auch eine Fach-Exkursion zur großen Selketalbahn auf dem Programm. Am Freitag, dem 17. Juni 2011 ging es bei strahlendem Sonnenschein zunächst mit dem Auto zum Bahnhof Eisfelder Talmühle. Hier wurden die Gleise und Anlagen ausgiebig fotografiert, um die Modellbahnanlage auch vorbildgerecht nachbilden zu können. Kurz vor 11 Uhr fuhr der Dampfzug mit der Mallet-Dampflok Nr. 99 5906 in den Bahnhof ein. Bald danach kam der Dampfzug von Nordhausen in Richtung Brocken an.

Um 11.06 Uhr war es dann soweit, eine Doppelausfahrt mit zwei Dampfzügen in Richtung Brocken (Harzquerbahn) und Richtung Gernrode (Selketalbahn) stand bevor. Wir fuhren mit dem Dampfzug nach Gernrode. Es war für alle ein tolles Erlebnis. Während unsere Mallet-Dampflok die Berge hoch schnaufte, waren einige Kollegen nicht von der Wagenplattform zu bewegen. Auf der Rückfahrt von Gernrode ging es mit der Wendeschleife in Stiege und Kopfmachen in Hasselfelde zurück nach Eisfelder Talmühle. In der Gaststätte im wunderschön restaurierten Empfangsgebäude des Bahnhofs Eisfelder Talmühle wurde dieser Ausflug mit einem gemeinsamen Kaffeetrinken beendet.

Die nächsten Modellbautage finden vom 13. bis 18. Juni 2012 statt.

Erich Schutt - eine Reporterlegende oder „Man sieht nur, was man weiß.“

Helga Kuhne, Dresden

Geht es Ihnen auch so? Nie zuvor hat man das Wort, den Namen oder was auch immer gehört und nachdem er einem das erste Mal über den Weg gelaufen ist, taucht er an allen möglichen Ecken auf. Mir ging es so mit Erich Schutt, dem Bildchronisten der Niederlausitz.

Als wir für das Buch „Reichsbahndirektion Cottbus“ authentische Fotos vom strengen Winter 1978/79 suchten, erinnerte ich mich an Harry Müller. Er war zu dieser Zeit Wirtschaftredakteur der Lausitzer Rundschau. Der wiederum gab mir Erich Schutts Telefonnummer, dem Foto-Reporter dieser Zeitung.

Erich Schutt schickte uns daraufhin u.a. ein sehr aussagefähiges Foto, meines Erachtens eines der schönsten Fotos im Buch überhaupt, nunmehr veröffentlicht auf Seite 120. Die Bildunterschrift





Fotograf Erich Schutt bei seiner heutigen Arbeit
Foto: Becker

lautet: „Am 3. Januar 1979 kämpften im Tagebau Jänschwalde Soldaten aus der Cottbuser Garnison mit schwerer Technik gegen Eis und Schnee.“ Der Betrachter sieht sechs verummte Soldaten mit Schutzbrillen auf einem Panzer inmitten einer Schneelandschaft. Das Panzerrohr ist seitlich in die Luft gereckt. Die Szene wird von einer Abraumförderbrücke überspannt. Das Bild lebt. Für Nichteingezeichnete: In keiner anderen Reichsbahndirektion standen Kohle und Eisenbahn in so enger, lebensnotwendiger Wechselbeziehung wie im Lausitzer Raum.

Am 12. April 2011, das Buch war noch nicht erschienen, lief mir der Name Erich Schutt in der Lausitzer Rundschau erneut über den Weg. An diesem Tag vor 50 Jahren war Juri Gagarin als erster Mensch ins Weltall geflogen und dadurch zum Star des Ostens geworden. Unter der Schlagzeile „Als verkleideter Eisenbahner ganz dicht bei Gagarin“ beschreibt der Journalist Christian Taubert folgende Geschichte:

„Am 17. Oktober 1963 sollten Juri Gagarin und Valentina Tereschkowa (Juni 1963 – die erste Frau im Weltraum)

Berlin besuchen. Hunderttausende Berliner warteten auf sie. Der Landeplatz des Flugzeuges war geheim geblieben. Erich Schutt allerdings hatte eine undichte Stelle in der Reichsbahndirektion Cottbus ausgemacht und erfahren: Die Kosmonauten würden im sowjetischen Fliegerhorst in Brand (heute Dahme-Spreewald) den Boden der DDR betreten. Ein Sondertriebwagen der Deutschen Reichsbahn würde sie dann zum Empfang nach Berlin Ostbahnhof bringen. Schutts Ehrgeiz bestand

darin, auf heimischem Gebiet das prominente Duo zu fotografieren. Also ab nach Brand. Als der Triebwagen vor den Toren des Militärflugplatzes hielt, traf er auf einen guten Bekannten von der Deutschen Reichsbahn, der Schutt seine Uniformjacke und -mütze borgte. So ausgestattet stieg er in den Triebwagen und fuhr mit bis an die Landebahn. Keine fünf Minuten später landete die Maschine. An der Gangway fotografierten die Armeeangehörigen in ihren Dienstkleidungen, daher fiel Schutt beim Fotografieren in seinem Eisenbahner-Outfit nicht sonderlich auf. Jetzt hatte er zwar das Foto im Kasten, aber sein Ehrgeiz war noch nicht gestillt. Eine Widmung wollte er von den Helden für die Leser seiner Zeitung mitbringen. Also stieg er noch einmal in den Triebwagen, vorbei an sowjetischen Sicherheitsleuten. Denen erklärte er in Russisch, er sei Korrespondent der Lausitzer Rundschau. So gelangte er in das Abteil von Gagarin und Tereschkowa. Sie schrieben ihm einen Gruß an die Leser auf. Am nächsten Tag prangte auf Seite 1 der Zeitung das Foto neben dem Gruß der Kosmonauten. Damit war Erich Schutt sowohl bei der Leserschaft als auch bei seinen Kollegen in den Rang eines Helden aufgestiegen.“

Alle guten Dinge sind drei, sagt man. Kürzlich waren wir im Urlaub in Mecklenburg/ Vorpommern. Das Wetter war unstet, ein Museumsbesuch eine gute Lösung. Wir fuhren zum Anwesen von Hans Fallada nach Feldberg-Carwitz (Mecklenburg-Vorpommern) und beschäftigten uns dort mit Leben und Werk des Dichters. Beim Verlassen des Museums fiel mir eine Werbebroschüre des Steffen Verlags in die Hände mit „Fallada letzter Roman - Die wahre Geschichte“ auf der Titelseite. Interessiert blätterte

ich in der Broschüre und siehe da, Erich Schutt lässt im selben Verlag auch ein Buch veröffentlichen. „Cottbus 1960 - 1994“. Noch heute ist der agile Rentner also immer noch bei wichtigen Ereignissen anzutreffen, seine Fotos sind gefragt und in zahlreichen Bildbänden zu sehen. In den Jahrzehnten ist Erich Schutt zur Reporterlegende geworden. Erich Schutt wurde am 21. Juni 2011 80 Jahre alt. Die Redaktion Bahn & Modell wünscht ihm nachträglich alles Gute, beste Gesundheit und immer einen guten Durchblick.

BSW-Gruppe „Stralsunder Lokführer“ auf Reisen

Jörg Müller, Stralsund

Vom 20. bis 23. Juni 2011 reisten 19 Mitglieder der BSW-Gruppe „Stralsunder Lokführer“ mit der Bahn nach Görlitz. Mit der Besichtigung des Schienenfahrzeugherstellers „Bombardier Transportation“, der Landskron-Brauerei, einer geführten Stadtrundfahrt und einer Fahrt mit der Zitauer Schmalspurbahn erwartete uns ein anspruchsvolles Programm. Bereits auf der Hinfahrt mit dem ICE 1509, Abfahrt 7:42 Uhr, vom Stralsunder Hauptbahnhof über Greifswald und Pasewalk sollte es spannend werden. Wir hatten unsere Plätze eingenommen, als der Zugführer informierte, dass unser Zug aufgrund einer Streckensperrung zwischen Eberswalde und Bernau umgeleitet wird. Unsere Sorge galt zuerst unserer zweiten Gruppe, die in Greifswald zusteigen sollte, und dann stand die Frage: erreichen wir unseren IC von Berlin nach Dresden? Mit den Greifswaldern hatten wir so gleich telefonischen Kontakt. Sie wollten mit den nächsten Zügen nachkommen. Die anfängliche Skepsis über das Erreichen unseres Anschlusses in Berlin wich allmählich. Unsere ehemaligen Kollegen

von der Betriebsleitung in Berlin haben ganze Arbeit geleistet. Der ICE fuhr über Rostock-Cassebohm (Kurve) ohne Halt in Rostock weiter Richtung Güstrow über Lalendorf, Neustrelitz nach Berlin Hbf. Die Ankunftsverspätung betrug trotz der Mehrkilometer nur fünf Minuten, so dass wir unseren Anschlusszug noch erreichten. Unsere Greifswalder Kollegen kamen mit etwa drei Stunden Verspätung und waren natürlich nicht so begeistert wie wir.

Am nächsten Tag besichtigten wir das Bombardier-Werk. Seit 1849 werden in Görlitz Schienenfahrzeuge gebaut. Mit der Entwicklung und dem Bau von Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, Doppelstockwagen und Drehgestellen schrieb das ostsächsische Unternehmen eine über 160-jährige Eisenbahngeschichte. Gegenwärtig werden Wagenkästen aus Stahl, Nirosta und Aluminium sowie Komplettfahrzeuge (etwa 200 Doppelstockwagen pro Jahr) gebaut. Das Werk ist mit seinen über 1.200 Mitarbeitern der größte industrielle Arbeitsgeber der Stadt. Seit 1998 gehört das Werk zur



Bahnsparte von Bombardier (Kanada). Die Mitglieder unserer Besuchergruppe waren von den technischen Arbeitsabläufen und den Fertigungsprozessen bis zur Endauslieferung von Eisenbahnfahrzeugen sehr beeindruckt. Am Nachmittag war eine Stadtführung angesagt. Görlitz ist eine der schönsten Städte Deutschlands. Das historische Stadtbild zählt zu den am besten erhaltenen in ganz Mitteleuropa. Görlitz gilt als größtes Flächendenkmal Deutschlands. Mit ihren über 4.000 größtenteils sanierten und restaurierten Denkmalen aus Gotik, Renaissance, Barock und Gründerzeit ist die Stadt auf dem besten Weg, in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO aufgenommen zu werden. Mit einem Bummel durch die historische Altstadt und dem Besuch einer urigen Kneipe mit ihrer hervorragenden regionalen Küche zu vertretbaren Preisen ließen wir den Tag ausklingen.

Bei hochsommerlichen Temperaturen begann die Führung in der privaten Landskron-Brau-Manufaktur. In dieser Brauerei wird noch sehr viel Wert auf

traditionelle Arbeitsweise gelegt. Im offenen Gärverfahren, seit 1869 unverändert angewendet, lagert das Bier noch sechs bis zwölf Wochen in großen Behältern bei sieben Grad Celsius in Kellern, bevor es – in Flaschen umgefüllt – zur Auslieferung kommt. Mit einem Braumeistessen und einer Bierverkostung fand die Führung einen guten Abschluss.

Am Nachmittag fuhren wir mit der Zittauer Schmalspurbahn vom Kurort Oybin nach Zittau. Diese Fahrt weckte bei uns allen Erinnerungen. Dampf-, Rauch- und Ölgerüche und bekannte Geräusche ließen unserer Lokführerherzen höher schlagen. Als weiteren Höhepunkt des Tages feierten wir in einer Gaststätte im polnischen Zgorzelec am Neiße-Ufer den 87. Geburtstag unseres Mitstreiters Hans Gorkenent.

Am 23. Juni 2011 kamen wir mit dem EuroCity von Dresden pünktlich in Stralsund an; erlebnisreiche Tage waren zu Ende. Ein besonderes Dankeschön gebührt unserem Kollegen Harald Bonge für die hervorragende Organisation der Reise.

Verjüngungskur für das „Stuttgarter Rössle“

Joachim Hund, Stuttgart

Bei der Hauptversammlung der BSW-Kulturgruppe „VT 12 Stuttgarter Rössle“ am 23. März 2011 im Werk Stuttgart-Rosenstein gab es einen Wechsel an der Spitze. Der langjährige Vorsitzende Manfred Buchholzer und sein Stellvertreter Johann Müllen stellten ihre Ämter zur Verfügung, um die administrativen Aufgaben jüngeren Mitgliedern zu überlassen. Beide stehen aber weiterhin mit ihrer Tatkraft und ihrer Erfahrung zur Verfügung, um die Kulturgruppe bei der Aufarbeitung und beim Einsatz des historischen Triebwagens zu unterstützen, wie Buchholzer betonte. Zum neuen Vorsitzenden wurde Marcus Herold aus Kornwestheim gewählt, während Thomas Burkhardt aus Schwäbisch Gmünd zum Stellvertreter ernannt wurde. Beide waren schon bisher als Beisitzer im Vorstand der BSW-Gruppe tätig. Ihnen stehen weiterhin Richard Strohschneider als Kassierer und Joachim Hund als Schriftführer sowie Martin Braun, Dieter Bohl, Ralf Mühlhäuser und Franz-Willy Schuster als Beisitzer zur Seite.

Die BSW-Kulturgruppe „VT 12 Stuttgarter Rössle“ betreut den gleichnamigen historischen Dieseltriebwagen der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (kurz RAB) am Standort Stuttgart. Der vierteilige Triebwagen (Bild unten), der ab 1953 für den Städteschnellverkehr gebaut wurde und bei der Deutschen Bundesbahn bis in die frühen 1980er Jahre eingesetzt war, erhält seit Ende 2008 eine große Hauptuntersuchung. Er soll im Laufe des Jahres 2011 wieder in Betrieb genommen werden. Während das Laufwerk und die Fahrzeugkästen bei den Fahrzeugwerken Mirastraße in Hennigsdorf aufgearbeitet wurden, gehört die Restaurierung der Inneneinrichtung zu den Aufgaben der BSW-Gruppe. Nach der Wiederinbetriebnahme wird der historische Zug wieder im Charterverkehr und für zusätzliche Leistungen der RAB im Rahmen von Sonderveranstaltungen eingesetzt.

Aktuelle Infos gibt es dazu unter www.stuttgarter-roessle.com im Internet.



Ist das Tradition?

Jürgen Hirsch, Berlin

Im Kulturbereich „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ der Stiftung Bahn-Sozialwerk, Region Ost, gibt es heute 17 BSW-Gruppen, die sich mit der kleinen oder großen Bahn beschäftigen.

Als sich im Jahr 1992 zum ersten Mal die bestehenden Freizeitgruppen unter dem Dach des Sozialwerkes in Berlin im historischen SVT BA Görlitz trafen, gab es einen Beschluss. Wir werden uns weiterhin regelmäßig treffen und uns zu unserem Hobby und zur BSW-Arbeit austauschen.

Das war vor neunzehn Jahren. Seitdem finden im Frühjahr und im Herbst jeden Jahres regelmäßig Erfahrungsaustausche der Gruppenleiter mit ihrem Bezirksbeauftragten und dem Regionalleiter oder dessen Stellvertreter statt. Man wird es kaum glauben, aber bei den bisherigen Treffen war die Regionalleitung stets präsent. Das ist eine einmalige Wertschätzung unserer Arbeit. Das heißt, unsere Freizeitbeschäftigung, wie wir sie anpacken, ist richtig, wird geachtet und honoriert. Das erkannte auch der ehemalige Hauptbeauftragte unseres Kulturbereiches und ließ es sich nicht nehmen, ebenfalls durch seine Teilnahme in Wohnortnähe den Kontakt zu den Gruppen der Region persönlich herzustellen.

Gab es bis Ende 1993 diese Treffen abends in der Woche, so wurde ab 1994 gemeinsam beschlossen, wir wollen uns untereinander noch näher kennenlernen, und zu jedem Austausch ist eine andere Gruppe Gastgeber. Damit wurden unsere Treffen auf samstags verlegt und zu einer Tagesveranstaltung umfunktioniert. Neben der BSW-Arbeit, der fachlichen Information, und dem Austausch findet

zum Abschluss ein regionales Rahmenprogramm statt, welches die gastgebende Gruppe organisiert. Natürlich gab es auch Höhepunkte wie 100 Jahre BSW oder zehn Jahre BSW in den neuen Bundesländern, wo der Regionalleiter persönlich die Gruppen eingeladen hat.

Aber zurück zur Gegenwart. Am 7. April 2011 fand unser traditioneller Erfahrungsaustausch in Rostock/Warnemünde statt. Begonnen wurde in Rostock in den Räumen der Ortsstelle, der Leiter begrüßte uns persönlich und stellte seine Sozialarbeit vor.

Aber ich möchte zum Kern meiner Zeilen kommen. Zu diesem Treffen nahm nach zehn Jahren ein ehemaliger Leiter einer BSW-Gruppe (Modellbahn- und Draisenfreunde Doberlug-Kirchhain) teil, der als Ehrenmitglied unseres Forums 2001 beruflich nach Augsburg gewechselt ist. Auf Grund technischer Änderungen und Umstrukturierungen musste die BSW-Gruppe damals aufgelöst werden. Aber das Herz von Gerd Schlage schlug weiter für uns und unsere Region. Wir versorgen ihn als Ehrenmitglied weiter mit allen Informationen. Und so geschah es, dass er sich im Winter meldete und mir mitteilte, nach zehn Jahren ist es an der Zeit, mal wieder guten Tag zu sagen und nahm am 7. April als einer von uns am Erfahrungsaustausch teil. Wiedersehensfreude, Dankesworte und Skizzen aus seiner neuen Heimat nahmen einen Teil dieses besonderen Treffens ein.

Ist das Tradition? Ich glaube ja! Der Solidargedanke lebt und verbindet uns Eisenbahner.

Nach dem offiziellen Teil haben uns die Modelleisenbahner in ihre Stellwerksräume nach Warnemünde eingeladen und

führten uns ihre Modellbahnanlage (H0) vor. Auch hier gab es viel Gesprächsstoff und regen Austausch zwischen den Teilnehmern. Dieser wunderschöne Tag ging trotz langer Bahnfahrt bis nach Frankfurt/Oder oder Cottbus (unsere Gruppen sind ja in Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg zu Hause) mit dem Austausch vieler Erlebnisse und Absprachen zu Ende.

Wir blicken heute schon auf den 12. November 2011, wo wir die Stralsunder Kollegen besuchen werden.



Gruppenfoto vor dem Domizil der Warnemünder Modelleisenbahner, dem ehemaligen Befehlsstellwerk B3 am Bahnsteig 6 in Warnemünde Foto: Sammlung MECWA

40 Jahre Modelleisenbahnclub Oldenburg in der Stiftung BSW

Carsten Dickmann, Oldenburg (Oldb)

Am Abend des 19. November 1971 trafen sich über 30 Herren aus Oldenburg (Oldb) - u. a. auch Mitglieder des damaligen örtlichen BSW-Vorstandes - in der Oldenburger „Meisterklausur“, um dort die Gründungsversammlung der Freizeitgruppe BSW-Modelleisenbahnclub Oldenburg abzuhalten. Dieser Club setzte sich das Ziel, eine eigene Modellbahnanlage zu erstellen und zu betreiben. An diesem Abend wurden nicht nur Vorstand, Kassierer, Bauleiter und Rechnungsprüfer gewählt, sondern es wurde auch eine Clubsatzung erarbeitet und mit dem 19. November 1971 in Kraft gesetzt. Der offizielle Clubname lautete ab diesem Tag: „BSW Freizeitgruppe – Mo-

delleisenbahnclub Oldenburg (MECO)“. Von den Gründungsmitgliedern ist bis heute nur noch Wolfgang Lindstedt aktiv.

Der Bau der ersten Clubanlage wurde in den Kellerräumen der Güterabfertigung am Hauptbahnhof Oldenburg begonnen. Schon bald entstand eine Modellbahnanlage, die nicht nur in Oldenburg (Oldb), sondern auch in der Region Beachtung fand. Seit dieser Zeit sind traditionell die Adventssonntage der Öffentlichkeitsarbeit vorbehalten. Auch ich, damals noch nicht Mitglied des Clubs, freute mich jedes Jahr in der Vorweihnachtszeit auf den Besuch der Anlage, um dort die Baufortschritte bewundern zu können.

Im Rahmen der Umstrukturierung der Deutschen Bundesbahn zur DB AG wurde der Clubname in „Modelleisenbahnclub Oldenburg, BSW-Gruppe im BSW-Bereich Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn“ geändert. Auch für die Clubanlage standen Veränderungen bevor. Durch bauliche Maßnahmen an der Güterabfertigung und veränderten Baubestimmungen verlor sie ihre Heimat. Es folgte ein kompletter Abbau, den man eher auch als Abriss bezeichnen konnte. Doch schnell wurde eine neues Domizil gefunden. Die Stiftung Bahn-Sozialwerk stellte dem MECO neue Räume zur Verfügung. Seit 1998 residiert er nun im Dachgeschoss eines Sozialgebäudes auf dem Gelände des ehemaligen Bw Oldenburg. Dort, wo sich früher die Lokführer umzogen, zogen bald Dampf-, Diesel- und Elektroloks ihre Personen- und Güterzüge im Maßstab 1:87 über die Gleise. Bereits im Jahr 1999 konnte der Öffentlichkeit wieder Fahrbetrieb präsentiert werden. Seitdem arbeiten viele fleißige Hände an der etwa 40 Quadratmeter großen Anlage mit ungefähr 800 Meter Gleisen und 240 Weichen. Die Landschaft ist einem deutschen Mit-

telgebirge nachempfunden, allerdings ohne ein konkretes Vorbild. Die Anlage besitzt etwa 50 Abstellgleise, in denen Züge bis zu sechs Meter Länge abgestellt werden können.

Aus Anlass des 40. Geburtstages findet am Sonnabend, dem 19. November 2011, in unseren Clubräumen in Oldenburg (Oldb) eine Jubiläumsfeier statt. Wir haben unseren diesjährigen Bahnbetrieb unter das Motto gestellt: „Eisenbahnbetrieb wie vor vierzig Jahren“. Es verkehren nur Fahrzeuge von der späten Epoche III bis zur frühen Epoche IV, also aus dem Zeitraum von den späten 1960er Jahren bis zu den frühen 1970er Jahren. Der Club verfügt derzeit über 26 Mitglieder, von denen 14 aktiv an der Anlagengestaltung mitwirken. In diesem Jahr liegt der Schwerpunkt unserer Tätigkeiten in der Gestaltung der Modellstadt. Eine rege Diskussion besteht zurzeit hinsichtlich des Baus einer Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof zur Stadt. Für die Zukunft wünschen wir uns den Erhalt unseres Domizils und natürlich Modellbahner-Nachwuchs, damit wir 2021 auch unser 50. Jubiläum in großer Runde begehen können.

Ein Jahr Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden im BSW

Wilfried Rettig, Minden

Wenn das Heft „Bahn & Modell“ Nr. 26 erscheint, ist die Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) seit einem Jahr als Freizeitgruppe ein Mitglied der Stiftung BSW. Dabei gibt es die Gruppe als lose Vereinigung bereits seit 1975, damals vom Mindener Eisenbahner Günther Henneking gegründet.

In diesem ersten BSW-Mitgliedsjahr gab es zahlreiche Aktivitäten. Die Gründungsversammlung fand im großen Rahmen der Jahresfeier der BSW-Orts-

gruppe Minden im Hotel Victoria statt, bei der der stellvertretende Leiter der BSW-Region Hannover, Torsten Rosin, dem neuen Vorstand die Ernennungsurkunden übergab. Die etwa 200 anwesenden BSW-Mitglieder spendeten reichlich Beifall für die in ihren historischen Uniformen erschienenen HEUM-Mitglieder.

Eine erste gemeinsame Ausfahrt führte uns zur Hoyaer Eisenbahn (Eystrup—Hoya—Syke). Hier fuhren wir – natürlich wieder entsprechend uniformiert – mit



Gruppenbild der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden von 2010, 8. von rechts als Zivilist Gründungsvater Günther Henneking
Fotos (2): HEUM

dem historischen Triebwagen, wegen seiner Fahrtroute über die Hinterhöfe der Dörfer „Kaffkieker“ genannt.

Unvergesslich wird den Beteiligten der dreitägige Auftritt bei den Feierlichkeiten „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ im Dezember 2010 in Nürnberg bleiben. Hier erfüllten wir die Stationen auf der Zeitreise von 1835 bis 2010, die alle Besucher auf dem eigens eingerichteten „Walkway“ vom Verkehrsmuseum bis zum Schauspielhaus durchschreiten mussten, mit Leben und standen für entsprechende Auskünfte zur Verfügung. Bei dieser Veranstaltung gab es zahlreiche persönliche Gespräche mit aktiven sowie ehemaligen Vorstandsvorsitzenden und Mitgliedern des Aufsichtsrates der DB AG sowie aus dem öffentlichen politischen Leben. Daneben lernten wir weitere Gruppen historischer Uniformfreunde kennen, mit denen wir seitdem in freundschaftlichem Kontakt stehen.

Erstmalig wurden diese neuen Uniformfreunde am 8. März 2011 zur jährlich im

Preußenmuseum Minden stattfindenden Eisenbahntauschbörse eingeladen. Obwohl das Faschingswochenende ein ungünstiger Zeitpunkt war, trafen sich mehr als 30 historisch gekleidete Eisenbahner zu diesem Anlass, wurden vom stellvertretenden Bürgermeister offiziell begrüßt und lernten auf einem geführten Rundgang durch das Preußenmuseum Minden die Entwicklung der Uniformen kennen. Drei unserer Mitglieder warteten mit einem eigenen Souvenirstand auf.

Weitere historische Veranstaltungen mit Teilnahme von HEUM-Mitgliedern waren am 1. April 2011 das 100. Jubiläum der elektrischen Zugförderung Dessau—Bitterfeld mit Sonderzügen und einem Tag der offenen Tür im Raw Dessau sowie am 8. Mai das zehnjährige Jubiläum des Hundertwasser-Bahnhofes in Uelzen. Hier waren wir VIP-Gäste der Stadt und durften auf der Bühne des Bahnhofsvorplatzes unsere Uniformen vorstellen. Große Freude bereitet uns jede Anfahrt mit dem Zug zu einer Veranstaltung,



Bahnchef Rüdiger Grube und Ehefrau mit Mitgliedern der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden anlässlich der Feier „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ im Dezember 2010

wenn uns unbedarfte Fahrgäste nach unserer ungewöhnlichen Bekleidung fragen und häufig sogar um Fotos bitten. Am 28. April führten wir unsere erste Jahreshauptversammlung durch, auf unsere HEUM-Richtlinie bekannt gegeben und der kommissarisch eingesetzte Vorstand bestätigt wurde. Eine Lichtbildschau über die vergangenen Aktivitäten rundete die Zusammenkunft ab.

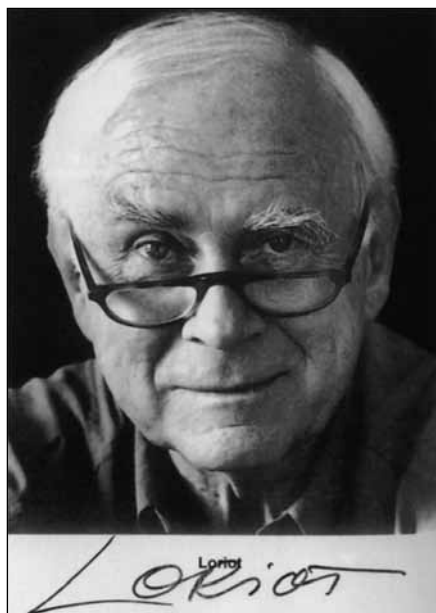
Am 14. Mai 2011 besuchten wir die Festungstage Grauerort bei Stade in der derzeit in der Sanierung befindlichen Hamburger Festung an der Außenelbe. Gemeinsam mit zahlreichen Militärs stellten wir bei zwei Auftritten die Uniform der Königlich Preußischen Eisenbahner vor. Gleiches spielte sich am 9. Juli 2011 in Bad Bevensen (Strecke Hannover—Hamburg) ab, als wie in jedem Jahr „der Kaiser kommt“. So nennt sich diese touristische Veranstaltung, an der das gesamte Städtchen teilnimmt, nachdem Kaiser Wilhelm I. in den Jahren nach

1871 regelmäßig mit seinem Sonderzug hierher zur Jagd fuhr und von Militärs und Honoratioren begrüßt wurde.

Am 18./19. Juni 2011 veranstaltete der Geschichtsverein Herford auf dem Gelände der ehemaligen NRW-Landesgartenschau Bad Oeynhausen ein Geschichtsfestival mit mehreren Hundert Laiendarstellern, zu denen auch die Mitglieder der HEUM als historische Eisenbahner, Reisende oder Polizisten zählten. Ein Mitglied betrieb auf der Museumsmeile einen eigenen Verkaufsstand für Eisenbahn-Uniformen und –Souvenirs. Die vorläufig letzte Veranstaltung war das 125-jährige Jubiläum der Schmalspurbahn Molli von Bad Doberan nach Ostseebad Kühlungsborn. Als geladene Ehrengäste durften wir die Festveranstaltung im Doberaner Münster besuchen und mit dem Sonderzug zum Grandhotel Kempinski nach Seebad Heiligendamm sowie zur Pferderennbahn fahren.

Loriots literarisch-schöngeistiger Bahnausflug

Loriot-Originaltonprotokoll mit Nachbemerkenungen von Lothar Kuhne, Dresden



Die Frankfurter Buchmesse liegt nun drei Monate zurück, aber diese Zeit war erforderlich, das Angebot zu sichten, Wesentliches von Überflüssigem zu trennen, Bedeutendes von Unbedeutenden zu scheiden.

Ich darf Ihnen aus der Fülle der Neuerscheinungen ein wesentliches Werk herausgreifen. Hier werden Dinge in einer Eindringlichkeit und Präzision beschrieben, die bisher in der deutschen schöngeistigen Literatur nicht zu finden waren. Der Autor zieht es vor, anonym zu bleiben. Das überrascht, denn bei aller Offenheit zeigt das Werk eine ungewöhnliche Reinheit der Sprache, und man sollte nicht zögern, es der gerade heranreifenden Jugend in die Hände zu legen, um sie mit den ganz natürlichen Vorgängen des Lebens vertraut zu machen.

Keine deutsche Fernsehanstalt hat es bisher gewagt, eine Leseprobe der mit Unrecht umstrittenen Stellen zuzulassen. Aber bitte, urteilen Sie selbst. Ich beginne auf Seite 294.

Germersheim	ab	12.36 Uhr
Westheim		12.42 Uhr
Hamsstedt	an	12.46 Uhr

Schon diese Stelle ist ein kleines Meisterwerk. Ein nur charm..., ein nur harmloses Zeugnis für die bestürzende Sachkenntnis des Verfassers. Und kurz darauf steigert sich das Werk zu einem seiner vielen dramatischen Höhepunkte.

Landau	ab	10.28 Uhr
Annweiler		11.19 Uhr
Pirmasens	an	13.44 Uhr

Das ist fein beobachtet. Jedermann weiß, wie peinlich solche Stellen gerade bei Literaten minderer Qualität wirken können. Mit den Worten „in Saarbrücken Hauptbahnhof kann mit Anschluss nicht gerechnet werden“ schließt das Werk. Es sollte in keinem deutschen Bücherschrank fehlen.

Wie der Eingeweihte unschwer bemerkt, handelt es sich bei der obigen schöngeistigen Literaturempfehlung um das DB-Kursbuch der 1970er Jahre. Der Rezensent startet in Rheinland-Pfalz, genauer in Germersheim auf der KBS 681. Er fährt nur zehn Minuten und kommt nicht weit über Westheim hinaus, denn Hamsstedt existierte auch damals nicht an der Untereren Queichtalbahn. Sie erreichte 1984 ihr Personenverkehrsende und wurde 1994 ganz stillgelegt. Unser Rezensent dreht die Zeit etwas zurück und beginnt seine Eisenbahnfahrt erneut einige Kilometer weiter westlich. Von

Landau nach Pirmasens gerät er tüchtig ins Bummeln und macht damit der KBS 675, der eigentlichen Queichtalbahn, keine Ehre. Doch darum ging es nicht. Lorient machte aus alltäglich Banalem seine humoristische Wortkunst.

Bahn & Modell wollte ihn bereits in seinem Heft 12 (2/2004, Seite 12) zum

Ehrenlokführer erheben. Seine angegriffene Gesundheit hinderte ihn daran. Bernhard Victor Christoph-Carl von Bülow (alias Lorient) trat am 22. August 2011 seine letzte Fahrt an.

Auch wir verneigen uns vor seinem Lebenswerk und denken oftmals an die „vorwitzige Nudel“.

BSW-Workshop „Modellbau und Basteln“ für Kinder

Bernhard Waterholter, Hannover, Bezirksbeauftragter Region Nord

Der BSW-Kulturbereich „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ veranstaltet im BSW Wald- u. Sporthotel Festenburg (Harz) seit mehreren Jahren regelmäßig die Festenburger Modellbautage (s. Seiten 10/11).

Im letzten Jahr kam bei einem Gespräch mit dem Leiter des BSW-Hotels, Herrn Fredy Morgenroth, die Frage auf, ob wir nicht auch mal etwas für UrlauberKinder machen könnten. Wir haben natürlich sofort zugesagt und angeboten, eine Bastelwoche für Kinder zu organisieren.

In den Sommerferien, vom 21. bis 26. August 2011, war es nun soweit. Wir haben für Kinder von fünf bis zwölf Jahren einen Workshop „Modellbau und Basteln“ veranstaltet. Dank zahlreicher Sponsoren aus der Modellbahn- und Modellbaubranche und Spenden von BSW-Förderern konnten wir ein vielseitiges Programm für Mädchen und Jungen anbieten. Jeweils zwei Stunden vormittags und nachmittags konnten die Kinder unter der Obhut von Bernhard Waterholter (BSW-Modelleisenbahnclub



Theodor Nüsing mit Bastelkindern

Fotos: Waterholter

Hannover) und Frau Monika sowie von Theodor Nüsing (BSW-Modellbahngruppe Krefeld) und Frau Marlies ihrer Kreativität und Bastelfreude freien Lauf lassen. Kleine Dioramen wurden begrünt und für ein Gleis eingeschottert. Dann wurde ein kleines Wohnhaus zusammengebaut oder ein Schuppen aufgeklebt. Auch ein Garten- und Toilettenhäuschen durften nicht fehlen. Wenn das Diorama fertig war, konnte noch ein passender Personen- oder Güterwagen zusammenge-



baut werden. Schließlich gab es zum Abschluss noch ein kleines Modell-Auto. Als Alternative für Mädchen gab es viel Schönes zum Basteln: Glückwunschkarten in bunten Farben und verschiedenen Motiven, Lesezeichen, Geschenkkartons und Verpackungen in verschiedenen Größen, Ketten aus Perlen. Aber wie erwartet, haben sich fast alle Mädchen auch an einem Diorama mit Gleis, Häuschen und Modellbahnwagen versucht. Alle fertigen Eigenbauteile wurden am

letzten Tag stolz präsentiert und durften kostenfrei mit nach Haus genommen werden.

Es war eine schöne und erfolgreiche Woche für Kinder, Eltern, Großeltern und das BSW-Team. Am letzten Tag gab es ganz geheim und spontan von den Kindern eine selbst gebastelte Karte mit einem großen Dankeschön.

Für die Ferienzeit 2012 ist bereits eine Fortsetzung geplant.

Siegfried Weichert – der engagierte Gruppenleiter vom Museumsstellwerk Rendsburg

Helga Kuhne, Dresden

Rendsburg liegt in Norddeutschland an der Bahnlinie Flensburg—Neumünster.

Hier ist die Heimat von Siegfried Weichert, dem Leiter der Gruppe Museumsstellwerk Rendsburg. Zu seiner Gruppe gehören 72 Mitglieder, die sich regelmäßig treffen. Im neu erstellten Gruppenkatalog „Wir stellen uns vor“ kann man nachlesen:

„Das Stellwerk direkt am Rendsburger Bahnhof war 1983 durch den Einsatz neuer Technik für den Bahnbetrieb entbehrlich geworden. Um das Gebäude vor dem Abriss zu retten, entstand die Idee, es als Museumsstellwerk zu erhalten. Das ist das Verdienst der BSW-Gruppe. So kann jetzt gezeigt werden, wie die um 1900 entwickelten Sicherungseinrichtungen noch heute funktionieren...“

Das Museumsstellwerk hat über mehrere Seiten seine eigene Geschichte. Der wollen wir heute nicht nachgehen, sondern wir wollen den Gruppenleiter Siegfried Weichert vorstellen.

Wenn das Heft 26 von Bahn & Modell im Oktober erscheint, begeht er am zehnten des Monats seinen 71. Geburtstag. Der Beitrag wird gewissermaßen ein Geburtstagsgeschenk für ihn sein. 1956 begann er als „Jungwerker neuer Ordnung“ seinen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn in Rendsburg. Nach speziellen betriebsdienstlichen Abschlüssen und Prüfungen arbeitete er als Schaffner, Zugführer und Aufsichtsbeamter. 1964 heiratete er seine Karin, zog nach Flensburg um und war von 1965 bis 1972 als Fahrdienstleiter beim Bahnhof Sörup tätig.

Siegfried Weichert erinnert sich: „Sörup war eine aufstrebende Mittelpunktsgemeinde. 1969 zog ich mit meiner Familie dorthin um. Unser Bahnhof hatte neben dem Reiseverkehr sehr viel Frachtaufkommen von den anliegenden Industriebetrieben. Für das Rangiergeschäft war eine stationierte Lokomotive im Einsatz, wir hatten betrieblich viel zu tun. Daher stand uns für Fahrplanauskünfte an die Reisenden zu wenig Zeit zur Verfügung. Ich schrieb die Fahrplanverbindungen auf eine DIN A4 – Seite und auf Nachfrage verteilte ich sie. Die Zettel waren schnell vergriffen. Jetzt half uns die Gemeindeverwaltung, bei der wir neue drucken ließen.“ Damit war der Vorläufer der heutigen Fahrplanblätter in Sörup geboren worden. Sicher auch anderswo, aber so war es in Sörup. Weichert fühlte sich für seine Reisenden verantwortlich.



Das Museumsstellwerk in Rendsburg ist ein gesuchter Programmpunkt bei allen Medien besonders dann, wenn ein runder Geburtstag ansteht. Fotos: Slg Weichert

Er hatte auch die Idee, für die Urlauber mehr zu machen. Als erstes musste ein schlagkräftiger Name für den kleinen Ort gefunden werden. Und da Sörup auch einen See hatte, nannte er auf seinen Zetteln den Urlaubsort „Sörup am Südensee“. Das gefiel allgemein. Aber allein mit Fahrplandaten war nicht viel Werbung zu machen. Ein Prospekt wäre gut, auf dem die Wanderwege im Ort von ca. 40 km Länge gekennzeichnet wären. Der junge Mann hatte Mitstreiter in der Gemeinde. Daher konnte ein renommierter Künstler die grafischen Arbeiten übernehmen. Weichert kennzeichnete wie gedacht die Wege. Wandern ist ganz gut, aber Kultur braucht auch der Urlauber. Und deshalb kreierte der Eisenbahner in der Pausenhalle nacheinander zwei Kunstausstellungen. Auch hier half ihm die Gemeinde, sodass er Bilder von



Siegfried Weichert bei Filmaufnahmen des NDR 3 für das Schleswig-Holstein-Magazin im Jahre 2010. Der Beitrag dauerte ca. 15 Minuten, wofür acht Stunden mit einem Aufnahmeteam von acht Personen des Fernsehsenders benötigt wurden.

Bert Lohmann, einem Schüler von Oskar Kokoschkas, zeigen konnte. Die Ausstellungen kamen bei den Einheimischen wie auch bei den Urlaubern gut an. Es sprach sich herum, nicht zuletzt durch das Interview im Rundfunk, zudem er als Gesprächspartner extra vom Dienst geholt worden war. 1969 wurde in Sörup der Fremdenverkehrsverein gegründet. Und dass Sörup im Jahre 1969 „Anerkannter Erholungsort“ wurde, ist auch mit sein Verdienst.

Hatte er seinen Beruf verfehlt? Weichert: „Ich war bei der Deutschen Bundesbahn eigentlich immer für den Verkehrsdienst vorgesehen gewesen, aber im Betriebsdienst bin ich gelandet. Und verfehlt kann man nicht sagen, ich war nur an vielen Dingen interessiert. Zum Beispiel war

ich schon als junger Mann gewerkschaftlich als Jugendvertreter tätig. Der Einsatz für die Kolleginnen und Kollegen war mir wichtig und vertraut.“

1972 zog die Familie, zu der nun die fünfjährige Tochter und der einjährige Sohn gehörten, nach Rendsburg um. Dort begann seine Laufbahn bei der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland (GdED). Er wurde 1973 zum 1. Bevollmächtigten der GdED in Rendsburg und zum Mit-

glied der „Örtlichen Personalrates“ bei der Dienststelle Bahnhof Rendsburg gewählt. Rendsburg hatte damals 260 GdED-Mitglieder, und die Arbeit als Gewerkschaftsvertreter war sehr umfangreich. Das Amt des 1. Bevollmächtigten war ein Ehrenamt. Aber auch politisch war Weichert präsent. Als 19-Jähriger war er in die SPD eingetreten. „Ich traf in dieser Zeit in Rendsburg mit Willy Brandt zusammen, Johannes Rau habe ich durch Rendsburg geführt. Viele andere namenhafte Politiker habe ich kennen gelernt. Das habe ich oft genutzt, um etwas für die Bahn zu tun, etwas zu erreichen. Ich erinnere mich, dass durch meine Fürsprache der DB vom damaligen Finanzminister Gerhard Stoltenberg 50 Millionen DM Zuschuss gewährt wurden.“

1974 wurde Siegfried Weichert Mitglied des Kreisvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), und das Bahnsozialwerk forderte seine Rechte. Denn wie so üblich bei der Einstellung, man war vom ersten Tag an Mitglied des

BSW. Aber nun durfte er fortan bei der BSW-Fotogruppe in Rendsburg, der er sich angeschlossen hatte, kassieren.

Ab 1978 arbeitete als Fahrdienstleiter in Rendsburg. Als 1983 ein Zentralstellwerk in Betrieb genommen wurde, versah er nach diversen Prüfungen dort seinen Dienst. Insbesondere der Schichtdienst ermöglichte es ihm, gesellschaftlich weiter aktiv zu sein. So wurde er im selben Jahr zum „Ehrenamtlichen Richter“ beim Landesarbeitsgericht in Kiel gewählt. Der 43-jährige Fahrdienstleiter war dafür prädestiniert, weil er sich im Laufe der Jahre ein breites Wissen im Betriebsverfassungsgesetz und in den Sozialgesetzen angeeignet hatte. Der Vorschlag, als Ehrenamtlicher Richter zu arbeiten, kam vom DGB. „Wenn ich an diese Zeit zurückdenke, fallen mir viele Verhandlungen ein, bei denen ich dabei war. Die Arbeitgeber hatten fast immer schlechte Karten, weil sie die Gesetze nicht eingehalten hatten“, so Siegfried Weichert.

Das Jahr 1988 brachte dem engagierten Eisenbahner Auslandserfahrungen. Ermuntert von seinen Kollegen, organisierte er in London ein Seminar mit englischen Eisenbahnern. Ziel war ein Erfahrungsaustausch auf gewerkschaftlicher Basis. Der Sprache war er mächtig, er hatte bereits 1961 seine Dolmetscher-Prüfung in Englisch abgelegt. An dieses Seminar, an die Fahrt nach London denkt er gern. Und beim Erzählen schwingt so eine Sehnsucht mit: Reiseleiter hätte man das ganze Leben sein müssen. 1991 wurde Siegfried Weichert zum 1. Vorsitzenden der BSW-Ortsstelle Rendsburg gewählt. In dieser Funktion hat er oftmals Reisen für seine Kolleginnen und Kollegen geleitet oder sie beim Organisieren unterstützt.

Vor nunmehr 19 Jahren gab es nicht nur für den Leiter der Ortsstelle in Rendsburg ein besonderes Ereignis, auch für die

BSW-Mitglieder: Die Ruine des Wärterstellwerkes „Rn“ wurde an die BSW-Mitglieder übertragen, in deren Folge die Museumsgruppe Rendsburg entstand. 150 000 DM wurden später eingeworben, damit das Stellwerk auch ausgebaut werden konnte. Wie das passiert ist, wird in einem späteren Beitrag erläutert.

Die berufliche Laufbahn auf dem Zentralstellwerk endete für Siegfried Weichert im Dezember 1993. Bedingt durch sein umfassendes Wissen auf gewerkschaftlicher Basis arbeitete er noch bis 1998 beim Betriebsrat in Flensburg und Husum.

Ab diesem Zeitpunkt ging es nur noch ehrenamtlich weiter. Der Bezirksbeauftragte für Senioren des BSW-Bezirks Hamburg warb ihn in den Arbeitsausschuss und gab später den Staffelstab an Siegfried Weichert weiter. „Die Aufgaben sind so vielfältig, aber speziell und sehr eingehend beschäftigen wir uns mit den Vollmachten und den Patientenverfügungen. Unser Wissen geben wir an die 33 Ortsstellen in unserem Bezirk weiter. Immer wieder versuchen wir, die Seniorenarbeit in den Ortsstellen durch Seminare und Veranstaltungen zu unterstützen“, schätzt der rührige BSW-Mann ein.

Ende August 2011 allerdings ist auch Schluss mit dieser Arbeit. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Nachfolgerin der TRANSNET, hat das Land neu organisiert, am 29.8. wird nur eine Verwaltung aus den Orten Kiel, Neumünster und Rendsburg gebildet. Und das lockt Siegfried Weichert nun wirklich nicht mehr. Aber was sicher sein wird: Er wird weiter mit seinen Gruppenmitgliedern im Museumsstellwerk Rendsburg, wie es der Gruppenkatalog beschreibt, „Zugfahrten darstellen und das Signal vor dem Stellwerk auf Fahrt stellen“.

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

Doppelstockwagen für den IC-Verkehr

– 75 Jahre Wendezug-Betrieb mit Doppelstockwagen –

Peter Wagner, Leipzig

Im Jubiläumsjahr des doppelstöckigen Wendezugbetriebs bestellte die DB AG erstmals Doppelstockwagen für den Fernverkehr. Diese erfolgte auf der Grundlage eines Rahmenvertrags, den die DB AG mit Bombardier Transportation (BT) bereits im Dezember 2008 über bis zu 800 Doppelstockwagen abschloss. Dabei vereinbarten die Vertragspartner, dass „...die Innenausstattung der Wagen unterschiedlichen Einsatzbedingungen angepasst werden kann“¹. Mehrere Vorzüge bewogen den Personenverkehr zu der Entscheidung, Doppelstockwagen für den Fernverkehr zu beschaffen. Dazu zählen die hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen, die angenehme Laufruhe durch die Luftfederung, die Zuverlässigkeit von 98 % im Betriebseinsatz und die günstigen Anschaffungs- und Instandhaltungskosten pro Sitzplatz. Diese liegen niedriger als bei einstöckigen Wagen. Mit dieser Bestellung folgte die DB AG auch einem europäischen Trend. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) setzen seit dem Jahre 2000 doppelstöckige Reisezugwagen im Fernverkehr ein. Die Bestellung der DB AG umfasst 135 Wagen, die sich zusammensetzen aus

- 27 Steuerwagen,
- 27 Wagen 1. Klasse und
- 81 Wagen 2. Klasse.

Als Triebfahrzeuge kommen 27 Elloks vom Typ TRAXX P160.2 AC hinzu. Bei der DB AB gelten sie als Baureihe 146.2. Damit beträgt das Auftragsvolumen rund 360 Mill. €. Mit diesen Fahrzeugen sollen 27 Züge gebildet werden. Sie erhalten das Design der Fernverkehrszüge: lichtgrau mit verkehrsrotem Begleistreifen. Die bestellten Wagen ersetzen teilwei-

se den älteren Park an Reisezugwagen des Fernverkehrs. Die neuen Züge sind für den Zubringerdienst zum Hochgeschwindigkeitsverkehr vorgesehen. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Sie werden als Wendezüge betrieben. Nach dem Triebfahrzeug folgen:

- ein Doppelstockwagen 1. Klasse mit zusätzlichem Geschränk für die Bevorratung von Cateringartikeln,
- drei Doppelstockwagen 2. Klasse und
- der Doppelstock-Steuerwagen 2. Klasse.

Alle Mittelwagen sollen Einstiegstüren über den Drehgestellen erhalten, die eine lichte Weite von 1.860 Millimetern zum Ein- und Aussteigen freigeben. Der Steuerwagen soll Einstiegstüren zwischen den Drehgestellen mit einer Einstiegshöhe von 600 Millimetern sowie mit einer lichten Weite von 1.300 Millimetern besitzen und enthält alle Einrichtungen (einschließlich Universal-WC) gemäß TSI PRM (s.u.) für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen. Die Ausstattung der Fahrgast- und Nebenräume soll sich soweit wie möglich am Komfort und dem Designkonzept künftiger ICE-Triebzüge orientieren. Dafür werden u.a. die Fahrgasträume mit Teppichboden ausgelegt. Im Oberstock erhalten die Fenster Sonnenschutz. Die Sitzplätze sind teilweise an Tischen angeordnet. In der 1. Klasse werden sie mit Leder bezogen und erhalten Leselampen. Zur Beleuchtung der Räume sind LED-Leuchtkörper² inklusive einer Akzentbeleuchtung über die Glasgepäckablageflächen vorgesehen, und mit dieser indirekten Beleuchtung soll ein angenehmes Ambiente erzeugt werden.

Nahezu an allen Doppel- und Einzelsitzen sind Steckdosen für 230 V 50 Hz vorhanden. Mobilfunk-Repeater ermöglichen die ständige Nutzung von Handys. An Monitoren sollen aktuelle Reise- und Anschlussinformationen sowie Infotainmentinhalte angezeigt werden. Zur ausreichenden und sicheren Ablage des Reisegepäckes werden sogenannte Gepäckcracks angeordnet. In den Wagen 1. Klasse wird es einen besonderen Ruhebereich geben. Alle Mittelwagen erhalten zwei WCs. Die Standard-Wagen 2. Klasse werden eine ähnliche Ausstattung der Fahrgasträume erhalten. Ein Vorraum zu den Fahrgasträumen bietet Stellflächen für Großgepäck und Sportgeräte. Die Stellplätze für Fahrräder sind im Steuerwagen konzentriert. Ein Bord-Bistro ist in keinem der Wagen vorgesehen. Die Bedienung der Reisenden erfolgt am Sitzplatz.

Heute gehören Klima-Anlagen zur Standard-Ausrüstung moderner Reisezugwagen. Als vor 75 Jahren am 2. Mai 1936 die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) als erste deutsche Bahnverwaltung ihre ersten beiden doppelstöckigen Zwillingswagen (Doppeldeckwagen) planmäßig in Betrieb nahm, da galt die Luftheizung noch als technische Seltenheit. Eine Besonderheit wiesen diese Anlagen bereits auf. In der warmen Jahreszeit konnten die Wärmetauscher umgeschaltet werden von der Dampfzufuhr auf Schmelzwasserzufuhr aus einem Eisbehälter. Damit konnte die Luft zur Belüftung der Fahrgasträume gekühlt werden. Die Eisbehälter befanden sich im Dachraum und wurden durch Luken nach Bedarf mit Stangeneis aufgefüllt³. Die Wagenkästen der Doppeldeckwagen waren in geschweißter Spantenbauweise aus Stahlprofilen und Blechen gefertigt. Allgemein verwendete man hochwertigen Stahl, um eine hohe Widerstandsfähig-

keit zu erreichen. Besonderen Wert legte man dabei auf eine rammfeste Bauweise der Wagenenden. Darüber hinaus rundete man sie zur Verringerung des Luftwiderstands stark ab. An den äußeren Stirnseiten rüstete man die Wagen mit automatischen Mittelpufferkupplungen der Bauart Scharfenberg aus. Diese verbanden beim Kuppeln der Fahrzeuge automatisch auch die beiden Bremsluftleitungen und die Heizedampfleitung. Nur die Fernsteuerleitungen der Lokomotive mussten manuell gekuppelt werden. Zur Stabilisierung des Fahrzeuglaufs im geschobenen Zustand und zur Kuppelbarkeit der Doppeldeckwagen mit Fahrzeugen der Regelbauart erhielten diese Seitenpuffer, sogar stromlinienverkleidet. In einer der Wagenhälften waren die Fahrgasträume im doppelstöckigen Bereich als Großräume 3. Klasse ausgeführt. Im einstöckigen Bereich schlossen sich nach dem Einstiegraum zum Wagenende hin ein Gepäckraum und ein Führerstand (Steuerabteil) an. In der anderen Wagenhälfte waren im doppelstöckigen Bereich sowohl der Raum im Unterstock als auch im Oberstock durch eine Zwischenwand mit Tür in einen Fahrgastraum 2. und einen Fahrgastraum 3. Klasse unterteilt. Zum Wagenende hin schloss sich nach dem Einstiegraum ein Abteil 2. Klasse und wiederum ein Führerstand an. Sämtliche Abteile hatten Wasserspülung sowie eine Waschgelegenheit mit Seifenspender und Handtüchern. Alle Fahrgasträume hatten feste Fenster. Nur im Abteil 2. Klasse konnte der obere Teil der Fenster aufgeklappt werden. Die Innenausstattung des Wagens erfolgte nach modernem, zeitgemäßem Geschmack. Danach waren der Fußboden und der untere Sockel mit grauem Linoleum belegt. Für die Wände in der 2. Klasse verwendete man matt poliertes Nussbaumfurnier und für



Restaurierter Doppelstock-Wendezugwagen LBE-DW 8 der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Lübeck Hbf, erstmals eingesetzt im Mai 1936 als Schnellverkehrswagen auf der Strecke Hamburg Hbf–Lübeck-Travemünde Strand
Foto: Melisande

die Decke matt polierten, hellen Gebirgs-ahorn. In der 3. Klasse war die Decke mit matt polierter Eiche verkleidet. Die Polstersitze der 2. Klasse waren mit Plüsch überzogen und beweglich, so dass verschiedene Neigungen der Rückenlehne eingestellt werden konnten. An ihr waren mit Daunen gepolsterte Kissen beweglich angebracht. In der 3. Klasse waren die Sitzbänke leicht gepolstert und abwechselnd mit rotem oder braunem Leder bezogen. Ihre Rückenlehnen waren beweglich, so dass die Reisenden stets in Fahrtrichtung sitzen konnten. Als Sonnenschutz hatten die Fenster im Oberstock Jalousien aus Holz und im Unterstock Rollos. Die Fahrgasträume im Oberstock hatten keine Gepäckablagen. In den anderen Stockwerken waren solche über den Fenstern entlang der Seitenwände angebracht. Zur kostenlosen Aufbewahrung größerer Gepäckstücke während der Fahrt hatte der Wagen an einem Ende einen Gepäckraum. Hier nahm ein Bediensteter das Handgepäck und Fahrräder entgegen und gab sie am Zielbahnhof wieder aus. Zur rationellen Unterbringung war der Gepäckraum mit

Stapelbrettern, Fahrradhalterungen und Steigleitern ausgestattet. Die Beleuchtung der Räume erfolgte mit Glühlampen. Die Führerstände an beiden Wagenenden zur Steuerung des Zugs im Wendezugbetrieb waren mit Armaturen, Bedienelementen, Kontrollgeräten und einer Lautsprecheranlage ausgerüstet. Von hier aus konnte der Dampfbremsregler der Lokomotive fernbedient, der Zug während der Fahrt abgebremst und der Druck in den Luftleitungen überwacht werden. Auf Grund eines besonderen Antriebs des Tachometers war auch das Durchdrehen der Treibräder der Lokomotive beim Anfahren erkennbar. Über eine Lautsprecheranlage konnten sich der Lokführer und der Heizer verständigen. Mit einer Klingelanlage konnten auch Befehle an den Heizer erteilt werden. Er musste bei geschobenem Zug nicht nur die Lokomotive heizen, sondern auch die Steuerung einstellen.

Im vergangenen Jahrzehnt bildete sich bei den europäischen Bahnverwaltungen der Trend heraus, in zunehmendem Maße Doppelstockwagen als normale Sitzwagen auch für den Fernverkehr ein-

zusetzen. Daran schloss sich eine Zweiteilung des Trends an. Einerseits entstanden freizügige Einzelwagen, die zu bisher bekannten Wendezügen gebildet und eingesetzt werden. Das bekannteste Beispiel sind die bereits genannten Züge der SBB. Die andere Entwicklungsrichtung liegt in der Bildung von doppelstöckigen Triebzügen für den Fernverkehr. Deren doppelstöckige End- und Mittelwagen sind nicht freizügig einsetzbar. Jüngste Beispiele sind die Designstudien für 59 Doppelstocktriebzüge für die SBB und TGV Duplex-Züge für die SNCF. Beiden Entwicklungsrichtungen ist das Streben nach Höchstgeschwindigkeiten von 200 km/h und mehr zu eigen. Dafür sollen möglichst die vorhandenen Strecken genutzt werden. Ein Weg dahin bietet sich in der Qualifizierung der Neigetechnik an. Dazu erprobt gegenwärtig Bombardier in der Schweiz Drehgestelle der Bauart Flexx Tronic Wako⁴.

Eine bisher kaum genannte Entwicklungsrichtung vertritt der Autor dieses Artikels: freizügig einsetzbare Wagen mit partieller Antriebsanlage. Diese bringen bei Verstärkung vorhandener Züge den für sie erforderlichen Anteil an Antriebsleistung mit.

Anmerkungen:

¹⁾ Gr: DB bestellt 27 IC-Doppelstockzüge für den Einsatz im Fernverkehr, Eb 109 (2011), Heft 1-2, Seiten 83-86

²⁾ B 1986- : Bombardier liefert Doppelstockwagen und Lokomotiven für den Fernverkehr an die Deutsche Bahn, ZEVrail 135 (2011), Heft 3, Seiten 104, 105

³⁾ Gottwaldt, Alfred: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Alba Publikation Alf Teloecken GmbH + Co. KG, Düsseldorf 1999

⁴⁾ cm: Wako-Neigetechnik „light“, El-Eisenbahningenieur (2011), Heft 6, Seite 64

Abkürzungen:

TSI: Technische Spezifikation Interoperabilität

PRM: Personen mit eingeschränkter Mobilität (persons with reduced mobility)

TSI PMR: Entscheidung der EU-Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem; 136 Seiten

Literatur:

Wagner, Peter: Dem Zug der Zeit vorausgeeilt, LÜBECKISCHE BLÄTTER 166 (2001), Heft 9, Seite 136–139

Wagner, Peter, Deppmeyer, Joachim: Die Wendezüge bei den deutschen Bahnen; Serie 7, Heft 1: Die Doppeldeckwagen der LBE, Delitzsch, DIE-Archiv 2001

100 Jahre preußische S10¹ (Baureihe 17¹⁰⁻¹²)

Günter Baum, Halle (Saale); Alfred Hohl, Dresden

Die Dampflok der BR 17 ist in den Jahren 1903 bis 1914 in größeren Stückzahlen gebaut worden. Auftraggeber waren die preußischen und bayrischen Bahnverwaltungen. Die für die bayrische Bahnverwaltung gebauten Dampflok 17⁴ der Jahre 1903/04 wurden 1925 umgebaut und angeglichen. Aussage dazu gibt das „Merkbuch für Fahrzeuge der

DR-Dampflok und Tender“, gültig ab 1. Januar 1938.

Nach Länderbezeichnungen ergeben sich:

S 10	(pr)	BR 17 ⁰⁻¹	Baujahr	1910
S 10 ¹	(pr)	BR 17 ¹⁰⁻¹²		1911
S 10 ²	(pr)	BR 17 ²		1914
S 3/5	(bay)	BR 17 ⁴		1903/04
S 3/5	(bay)	BR 17 ⁵		1906/11



Die preußische Dampflokomotive OSTEN 1135 mit historischen Personenwagen auf dem 2. Dresdner Dampfloktreffen 2010
Foto: Sammlung Hobl

Die Lokomotiven wurden in Dreizylinder- und Vierzylinder-Ausführung gebaut. Als größte Geschwindigkeit wurde konstruktiv 110 - 120 km/h vorgesehen.

Zwischen den beiden Weltkriegen sah sich die klassische Dampflokomotive der immer härter werdenden Konkurrenz durch die Konstruktion schnellerer und leistungsfähigerer Elektro- und Dieselloks ausgesetzt. In dieser Zeit wurden Untersuchungen geprüft, Leistungsfähigkeit und Wirkungsgrad der Dampfloks zu steigern. Lange Zeit galt die Erhöhung des Dampfdruckes als Allheilmittel, diese Ziele zu erreichen. Als erste Hochdruck-Lokomotive der Welt wurde 1925 in Deutschland eine Lok der BR 17² (ehemals preußische S 10²) für einen Kesseldruck von 60 kg/cm² umgebaut. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) stellte für den Umbau eine Lokomotive der BR 17² mit der Betriebsnummer 17 206 zur Verfügung. Die Lok erhielt einen neuen Kessel

der Bauart Schmidt - Martmann. Dieser Kessel wurde als Zweidruckkessel (Niederdruck und Hochdruck) gebaut. Der Kesseldruck betrug 58,9 bar bei einer Dampftemperatur von 440° C. Nach der Vorstellung der umgebauten H 17 206 auf der Münchner Verkehrsausstellung 1925 begannen die Versuchsfahrten. Nach verschiedenen Änderungen wurde eine Senkung des Kohleverbrauchs um 10-20 Prozent gegenüber der normalen S 10² erreicht. Die H 17 206 wurde Anfang 1930 planmäßig im Schnellzugdienst eingesetzt. Bereits nach 35.000 Kilometern Laufweg traten verschiedene Schäden, vor allem Rohrreißer auf. 1936 entschloss sich die DRG, die erste deutsche Hochdruckdampflokomotive auf Normalausführung zurückzubauen.

Mit der preußischen S 10¹ (17 1055) besitzt das Verkehrsmuseum Dresden (VMD) die noch einzige in Deutschland erhaltene Dampflokomotive dieser Baureihe in

der Bauart von 1911. Ihre ersten Betriebsjahre absolvierte diese Lok im Bereich der K.E.D Posen als POSEN 1107. Mit Schaffung der K.E.D Osten mit Sitz in Frankfurt/Oder erhielt die Lok die Nummer OSTEN 1135. Nach Gründung der DRG erhielt die Maschine im neuen DRG-Nummernschema die neue Bau-reihenbezeichnung im endgültigen Um-zeichnungssplan mit der Betriebsnummer 17 1055. Die Lokomotive befand sich dann in Pommern und Ostbrandenburg im Einsatz. Die ehemalige Königliche Ost-bahn Berlin—Schneidemühl—Insterburg war eines der Haupteinsatzgebiete der S 10.1-Lokomotiven.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges verblieb die 17 1055 bei der Deutschen Reichsbahn und wurde u.a. in den Bahnbetriebswerken Berlin Lehrter Bf, Berlin-Rummelsburg, Berlin-Karlshorst sowie Berlin Ostbahnhof beheimatet und eingesetzt. Das letztes Bw vor der Aus-musterung im Jahr 1961 war Lübbenau. In den Jahren 1970/71 wurde die Loko-motive im Raw Cottbus aufgearbeitet und in Länderbahnfarben in einen Be-triebszustand der Preußischen Staats-bahnen zurückversetzt. Anlässlich des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden wurde die Lokomotive erstmals wieder auf der Ausstellung in Radebeul Ost in ihrer ganzen Schönheit der Öffentlichkeit präsentiert. Im Eigentum des Verkehrs-museums Dresden (VMD) seit 1. Januar 1971 steht die Lok heute im Depot des VMD auf dem Gelände des ehemaligen

Bw Dresden-Altstadt im Eisenbahnmuseum an der Zwickauer Straße, wo wir sie dank der liebevollen Pflege und des großen Engagements der BSW-Freizeitgruppe IG Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt, mit Unterstützung des VMD und vieler fleißigen Helfer annähernd im Originalzustand der OSTEN 1135 sehen können.

Technische Daten

der Dampflokomotive OSTEN 1135 / 17 1055

Hersteller:	Henschel 1913/11512
Bauart:	2'C h4v + 2'2'T,5
Gattung:	S35.17
Länge über Puffer/Kupplung:	20.910 mm
Gesamtachsstand:	17.470 mm
Treibraddurchmesser:	1.980 mm
Höhe über SO:	4.260 mm
Leermasse Lok & Tender:	102,3 t
Dienstmasse, volle Vorräte:	148,2 t
Größte Geschwindigkeit:	120 km/h
induzierte Leistung:	1.980 Psi
max. Anzugskraft:	20,6 Mp
Kesselüberdruck:	15 pp/cm ²
Durchmesser HD-Zylinder:	400 mm
Durchmesser ND-Zylinder:	610 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kohlevorrat:	7,0 t
Wasserkasteninhalt:	31,5 m ³
Spurweite:	1.435 mm

50 Jahre Baureihe E11

Die ersten Neubau-Elektroloks der Deutschen Reichsbahn in der DDR

Redaktioneller Beitrag nach Informationen der Dresdner Neueste Nachrichten vom 8. August 2011, des DB Museum Nürnberg sowie von Daniel Berg auf www.holzroller.de

Am 1. September 1955 nahm die Deutsche Reichsbahn den elektrischen Zugbetrieb in der DDR auf. Dafür standen ihr ausschließlich E-Loks der Vorkriegsbau-reihen zur Verfügung (s. Baureihe E 77 in Bahn&Modell Nr. 25, S. 34). Ende 1957 hatte die Deutsche Reichsbahn 85 Kilometer unter Draht, weitere 220 Kilometer waren im Bau. Spätestens jetzt war abzusehen, dass die vorhandenen E-Loks in Anzahl und Leistung den neuen Anforderungen nicht mehr gewachsen waren. Daher wurde im VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) in kürzester Zeit und mit viel Ideenreichtum eine neue E-Lok-Baureihe E11 entwickelt (ab 1970: 211, ab 1994: 109).

Das Pflichtenheft sah mehrere Betriebsprogramme vor, als erstes die Beförderung von Schnellzügen mit 140 km/h in der Ebene bzw. 120 km/h bei 5 Promille Steigung. Vor 400-t-Personenzügen sollten bei einer Steigung von 25 Promille noch 70 km/h erreicht werden. Güterzüge von 1.800 – 2.000 t waren in der Ebene auf 100 km/h zu beschleunigen. Im Januar 1961 kamen die ersten zwei Prototypen zum Raw Dessau. Man nannte sie kurz die „Holzroller“, da sie auf dem Dach rechts und links je zwei Laufstege aus Holzbrettern und holzrad-ähnliche Speichenräder hatten. Für die anschließende umfangreiche Erprobung durch die Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) kamen beide Maschinen zum Bw Halle P. Die Abnahmefahrt der E11 001 (LEW 8958) war am 3. Februar, die der E11 002 (LEW 8959) am 13. April 1961.

Mit der E11 001 wurden auch verschiedene Achsantriebskonzepte getestet. Über ein Jahr dauerten die Erprobung und die Diagnose der „Kinderkrankheiten“. Im November 1962 startete die Serienproduktion von 40 Maschinen, E11 003 (LEW 9894) bis E11 037 (LEW 9948). Nach kurzer Unterbrechung folgten 1963 noch weitere fünf Maschinen, E 11 038 (LEW 10511) bis E 11 042 (LEW 10515). Dann kam der Ausbau des elektrischen Streckennetzes der DDR wegen zu hoher Weltmarktpreise für Edelmetalle ins Stocken. Die Deutsche Reichsbahn konzentrierte sich auf den Ausbau der Dieseltraktion, da die DDR bis zur zweiten Ölkrise Anfang der 1980er Jahre den Rohstoff Erdöl zu sehr guten Konditionen aus der Sowjetunion importieren konnte. 1970 ging die Produktion mit der 211 043-5 (LEW 12788) weiter. Die 211 096-3 (LEW 15426) war 1976 die letzte Maschine der als E11 begonnenen Serie. Ihre Heimat-Bahnbetriebswerke waren Leipzig, Halle (Saale), Weißenfels und Erfurt sowie für kurze Zeit Dresden, Bitterfeld und Zwickau. Insgesamt wurden nur 95 Maschinen gebaut und in Dienst gestellt, denn die E 11 004 wurde nach einem schweren Unfall am 29. August 1969 im Bahnhof Großkorbetha mit modernisierten Teilen als 211 056 neu aufgebaut. Ab 1963 lief beim LEW Hennigsdorf die Parallelproduktion der Baureihe E 42.

Durch den Mangel an Güterzuglokomotiven baute man 1985 im Raw Dessau einige Maschinen in E-Loks der Baureihe 242 um. 21 Loks stellte die Deut-

sche Reichsbahn durch den dramatisch gesunkenen Verkehr 1992 ab. Bis 1994 rangierte die DBAG alle bis auf vier aus. Doch durch Lokmangel wurden die vier zuletzt Hauptuntersuchten 109 043, 109 048, 109 070 und 109 089 wieder in Betrieb genommen. Ihr

Einsatzgebiet war fortan bis zum 31. Mai 1998 der Berufsverkehr im Raum Halle (Saale)—Großkorbetha. Danach waren E11&Co. endgültig Geschichte. Anfang 2011 existieren von den E 11-Holzrollern noch acht Lokomotiven in Deutschland:

- DB Museum Halle (Saale) 211 001-3:
ex E11 001 (LEW 1960/8958)
- GVG 109-1:
ex 211 084 (LEW 1975/15116)
- GVG 109-2:
ex E11 013 (LEW 1962/9904), DR
109 084
- GVG 109-3
ex 211 073 (LEW 1975/15105), DR
109 073
- GVG 109-4:
ex E11 026 (LEW 1963/9937), DR
109 026 (heute Ersatzteilsponder)
- EGP 109 028-1:
ex E11 028 (LEW 1963/9939) -
- EGP 211 030-2:
ex E11 030 (LEW 1963/9941) -
- TEV 211 049-2:
ex 211 049 (LEW 1970/13134) (seit
April 2002 Dauerleihgabe des DB
Museum Nürnberg)



E-Lok 211 001-3 (ex Prototyp E11 001) bei einer Fahrzeugparade in Koblenz-Lützel im April 2010

Foto: Heegmann



Führerstand der E 11 im DB Museum Nürnberg

Foto: DB Museum Nürnberg

Das DB Museum Halle (Saale) befindet sich auf dem Gelände der ehemaligen VES-M der Deutschen Reichsbahn. Fünf der robusten, unverwüstlichen Maschinen sind noch bei Privatbahnen im Einsatz. Die Georg Verkehrsorganisation Frankfurt/Main (GVG) setzt drei, die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP)

zwei und der Thüringer Eisenbahnverein e.V. Weimar (TEV) eine ehemalige E 11 bei Plan- und Sonderfahrten ein.

Technische Daten

Typ/Baureihe: E 11/ 211/ 109 (DB AG)
 Hersteller: LEW Hennigsdorf bei Berlin
 Achsformel: Bo'Bo'
 Spurweite: 1.435 mm
 Radsatzfahrmasse (Achslast): 20 t

Stundenleistung (kW): 2.920
 Geschwindigkeit
 bei Stundenleistung (km/h): 98,0
 Zugkraft bei Stundenleistung (kN): 102
 Höchstgeschwindigkeit (km/h): 120
 Dienstgewicht (t): 82,5
 Anzahl der Fahrmotoren: 4
 Anfahrzugkraft (kN): 216
 LÜP (mm): 16.260
 Stromsystem: 15kv/16 2/3 Hz

Modell-Bahnhof Punxsutawney mit Indianerdorf und Canyon im Markgräfler Land

Rainer Lang, Haltingen (Baden-Württemberg)

Am 24. Mai 1984 gründeten einige Eisenbahner des Bahnbetriebswerks Haltingen (ehem. BD Karlsruhe, Strecke Freiburg—Basel) eine BSW-Gruppe „Modellbahnbau Weil am Rhein“. Als Domizil boten sich zwei Sozialräume der M-Gruppe (Betriebsschlosserei) des ehemaligen Bw Haltingen an. Beide Räume mussten erst einmal saniert werden. Das bedeutete Wände ausbessern, malern, Fenster reparieren und Gitter vor die Fenster montieren. Es sollten eine Nenngröße 1- und eine H0-Anlage entstehen. Die Nenngröße 1-Anlage konnte relativ schnell fertig gestellt werden. Bei der H0-Anlage dauerte es etwas länger, weil man sich nicht gleich auf das System und die Epoche einigen konnte. Aber danach stand fest: Es sollte eine Gleich- und Wechselstrom-anlage werden, weil etwa zu gleichen Teilen die Modellbahner vertreten waren. Bald nach dem Aufbau der Anlage stellten sich Probleme an der Bausubstanz der ehemaligen Betriebsschlosserei her-aus. Diese waren mit unseren bescheidenen Mitteln leider nicht zu beseitigen. Nun hieß es, Ausschau halten nach neuen

Räumen. Diese konnten dann im Jahr 2000 in Haagen (nördlicher Ortsteil der Kreisstadt Lörrach) bezogen werden. Es war ein Dachgeschoss im ehemaligen Schöpflin-Versandhaus mit den Maßen 31 m x 7 m und Raummittenzugang. Wieder waren Sanierungen angesagt, die sich über vier Monate hinzogen. Zu unserem Glück schloss zu diesem Zeitpunkt ein Baumarkt ganz in der Nähe, sodass wir dort zu super Konditionen einkaufen konnten. In dieser Zeit wurde auch der Grundstein der heutigen Anlage gelegt.

Um Fehler der vorangegangenen Anlage zu verhindern, wurde ein neues Konzept geboren. Es sollte eine Anlage werden, wie sie keiner zu Hause hat. Etwas ganz Besonderes wollten wir schaffen. Nach einigen Diskussionen standen die wichtigsten Eckdaten fest:

- H0 Gleichstrom
- amerikanisches Vorbild
- digitale Steuerung
- modulare Segmentbauweise
 Die Segmente sind 100 cm x 50 cm groß. Nur beim Güterbahnhof haben

wir größere verwendet. Fest eingebaut ist der Loop und der Schattenbahnhof.

- alles unterhalb der Schienenoberkante gehört dem Verein

Es wurde eine Rundumanlage mit ca. 30 Meter Länge und 6,60 Meter Breite in Angriff genommen. Der Grundaufbau der Anlage und die Elektronikarbeiten sind mittlerweile abgeschlossen. Der Landschaftsbau geht recht gut voran. Fahren können wir natürlich auch schon. Wir gestalten ein Motiv aus Nordamerika/Kanada, das aber keinem Vorbild entspricht. Start ist im zentralen Kopfbahnhof, der als Güterbahnhof ausgelegt ist. Wir fahren in eine Rechtskurve, um dann in den Bahnhof „Punxsutawney“ zu gelangen. Rechts vom Bahnhof liegt der gleichnamige Locomotive-Shop (Bw). Der Shop ist noch im Aufbau. Es sollen zwei Lokschuppen mit je drei Gleisen gebaut werden, die über eine Drehscheibe befahren werden können. Weiter geht die Reise in Richtung Loop, eine 360°-Kehre, teilweise offen. Wir gelangen in den nächsten Bahnhof, der einen kleinen, seitlich angelegten Kopfbahnhof mit zwei Gleisen für Triebwagen darstellt. Wir fahren durch einen Mauerdurchbruch, um in vier Meter Höhe das Trepnhaus zu überqueren. Nach einem zweiten Mauerdurchbruch gelangen wir in den zwölfgleisigen Schattenbahnhof. Die beiden äußeren Gleise sind als Durchfahrtsgleise angelegt. Die inneren zehn Gleise sind in je zwei Abschnitte unterteilt. Die durchschnittliche

Länge der Gleise beträgt elf Meter. Der ganze Schattenbahnhof liegt in einer leichten Steigung. Nach dem Durchfahren des Schattenbahnhofs gelangen wir wieder in den sichtbaren Bereich der Anlage, einem imaginären Grenzbahnhof der USA in Richtung Kanada. Nun kommen wir zum eingleisigen Abschnitt der Anlage und überqueren eine Schlucht mit einer Anschlussbahn. Jetzt durchfahren wir ein altes Westernstädtchen mit Kürbisanbau, um kurz danach an einem Indianerdorf (s. Bild) vorbeizufahren. Es folgt die eingleisige Einfahrt in einen Canyon. Nach dem Canyon kann man je nach Fahrplanorder in den Güterbahnhof oder über denselben hinwegfahren. Das ist möglich durch eine doppelte Gleisverbindung. Auch ein Abzweig zu einer Viehverladung mit angedockter Laderampe für Traktoren ist vorhanden. Die Zufahrt zum Güterbahnhof erfolgt durch einen Tunnel – damit ist die Rundreise beendet.

Nimmt man den Weg über den Güterbahnhof, kann man die Abzweigung nach der Überfahrt auswählen, ob man die kürzere, steilere oder die längere, flachere Abfahrt fahren möchte. Mit der



Modellbahnsegment mit Indianerdorf Foto: Lang



Empfangsgebäude des Original-Bahnhofs Punxsutawney auf alter Postkarte

langen, flachen Abfahrt beendet man die Runde im Modell-Bahnhof „Punxsutawney“. In der Realität ist Punxsutawney eine Kleinstadt mit ca. 6.000 Einwohnern im Jefferson County im US-Bundesstaat Pennsylvania. Die Eisenbahn erreichte den Ort erstmals 1883. Der Bahnhof lag erst im Stadtzentrum, später wurde er an den nördlichen Stadtrand verlegt.

Er gehört zur „Baltimore and Ohio Railroad“ und wird im Reiseverkehr von der AMTRAK bedient.

Neu gebaut im Modell wurde eine Umfahrung der Steigung über den Güterbahnhof, da die superschweren Züge die Steigung nicht schaffen. Wir haben schon Züge mit 86 Wagen und drei angetriebenen Loks fahren lassen. Diese hatten dann eine Zuglänge von zwölf Metern und ein Gesamtgewicht von zwölf Kilogramm in H0. Vom Bahnhof aus kann man den Schrottplatz bedienen oder man fährt durch einen Tunnel in den Hafen. Die

Weichen werden dezentral geschaltet. Je ein Stellpult sind für den Güterbahnhof, den Bahnhof Punxsutawney, den Schattenbahnhof und den Vorortbahnhof vorhanden. Die Abzweigungen sind nur vor Ort bedienbar. Wir fahren digital mit Decodern der Fa. Electronics Solutions Ulm GmbH (ESU) in den Fahrzeugen. Als Zentrale benutzen wir die ESU Command Station (EcoS) und als Knechte die Intellibox und die IB-Control der Fa. Uhlenbrock Elektronik GmbH. Gefahren wird mit Lokpilot und Radiocontrol. Zur Zeit hat unsere Gruppe 19 Mitglieder.

Die Modellbahnanlage neben dem Wasserturm in Friedrichshafen am Bodensee

Alois Biesinger, Martin Schulz; Friedrichshafen am Bodensee

Die Eisenbahn hat in Friedrichshafen eine weit zurückreichende Vergangenheit, schließlich fuhr hier der erste Zug schon 1847 und die Württemberger waren die Schnellsten, die den Bodensee auf Schienen erreichten. Am 8. November 1847 wurde der erste Abschnitt der „Südbahn“ zwischen Ravensburg und Friedrichshafen eröffnet. Friedrichshafen liegt heute am Schnittpunkt der Bahnstrecken Lindau–Friedrichshafen–Überlingen und Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen.

Unsere BSW-Gruppe „Modellbahnfreunde Friedrichshafen“ kann jedoch erst auf 15 Jahre Vereinsgeschichte zurückblicken. Trotzdem glauben wir, auf unsere bisherigen Leistungen stolz sein zu können.

Unsere Räumlichkeiten befinden sich etwas versteckt hinter dem Wasserturm am Stadtbahnhof. Wir befinden uns auf dem Bahngelände des früheren Ausbesserungswerk Friedrichshafen mit über 1.100 Mitarbeitern (ca. um 1950).



Modellbahnanlage Friedrichshafen am Bodensee

Foto: Modellbahnfreunde Friedrichshafen

Zu unserem Clubheim geht es eine Treppe hoch, früher befand sich hier die Lokleitung. Unsere H0-Anlage-2-Leiter Gleichstrom befindet sich in einem ca. 100 m² großen Raum. Hier eine kurze Beschreibung der als U + L gestalteten Anlage:

Mittelpunkt ist der Zentral-Bahnhof mit elf Durchgangsgleisen, davon fünf an Bahnsteigen. An der Stirnseite liegt ein kleiner Kopfbahnhof. Eine eingleisige Strecke von ca. 40 Meter Länge, die sich ins Gebirge hochwindet, beginnt dort. Sonst ist die Anlage zumindest doppelgleisig ausgeführt.

Von den insgesamt fast 500 Meter Schienen liegen viele unterirdisch, drei große Schattenbahnhöfe lassen einen interessanten Fahrbetrieb zu. Für den nicht einsehbaren Bereich haben wir acht Fernsehkameras.

Zur Anlage gehört ein großer Rundschuppen mit Drehscheibe. An anderer Stelle gibt es auch noch Behandlungsanlagen und Lokschuppen für Dampflokomotiven und einen Ortsgüterbahnhof.

- Gesteuert wird analog, alles zusammengefasst in einem großen Stellpult – Gleisbildstellwerk. Es gibt einen in sechs Abschnitte je Fahrrichtung aufgeteilten Streckenblock der Hauptstrecken. Viele Gleisabschnitte können getrennt angesteuert werden.
- Die Abschnittsüberwachung geschieht durch am jeweils letzten Waggon angebrachte Reedkontakte. Dieser ermöglicht eine automatische Blocksteuerung.
- Ca. 3.000 Meter Kabel, 110 Weichen und 62 Form- bzw. Lichtsignale sind eingebaut.
- Ein aus dem Bahnhof ausfahrender Zug (max. vier Meter lang) wird erst nach ca. sechs Minuten wieder in den Bahnhof zurückkehren und dabei ca. 100 Meter zurückgelegt haben.

Die Trassen liegen in mehreren Ebenen, von Unterflur bis zu Bergstrecken in einer Hügellandschaft und schließlich im Gebirge. Diese Anordnung gibt die Möglichkeit für viele Tunnel. Die unterschiedlichen Niveaus werden über lange Rampen und eine großzügige Gleis-

wendel erreicht. Da wir am Bodensee im Dreiländereck (Deutschland, Österreich, Schweiz) zu Hause sind, passen Fahrzeuge aller Epochen aus diesen Ländern sehr gut auf unsere Anlage.

Natürlich gehören zu einer solchen Anlage nicht nur Bahnhöfe und Gleise, sondern auch viel Landschaft mit entsprechender Bebauung und der Belebung durch viele Figuren. Kleine Höhepunkte sind eine Grubenbahn, eine Standseilbahn und noch einige Dinge, die von den Besuchern mit Druckknöpfen selbst gesteuert werden können. Schließlich haben wir auch eine Anlage bei uns zu Gast, ein maßstäblich stark verkürztes Modell der Teuringer Talbahn in Nenngröße N. Es ist eine Leihgabe des Teuringer Geschichtsvereins, die bei uns eine Heimat gefunden hat. Die Anlage erinnert an die Bahn, die von Friedrichshafen aus den gut zehn Kilometer entfernten Ort Oberteuringen erreichte und von 1922 bis 1960 verkehrte.

Unsere Clubanlage soll nicht nur den Mitgliedern Freude machen. Deswegen veranstalten wir mehrmals im Jahr Fahrtage und freuen uns auf regen Besuch von Jung und Alt. Die Nähe zur Schweiz kann an den „Schweizer Fahrtagen“ gespürt werden, dann kommen auch viele Besucher von der anderen Seite des Bodensees. Übrigens sind alle auf der Anlage eingesetzten Fahrzeuge Privatbesitz der Mitglieder, wobei sich bis zu 60 Lokomotiven auf der Anlage befinden können.

Langweile kommt nicht auf, denn bei so einer Anlage ist immer wieder etwas zu verbessern, zu reparieren und auch zu erweitern. So arbeiten unsere 24 Mitglieder sicher nicht alle gleichzeitig an der Anlage. Für ein geselliges Beisammensein in unserem Clubraum ist aber fast immer Zeit.

Weitere Info auf:

www.modellbahnfreunde-fn.de

Rangiersignal Ra 11a/b, Ra 12 selbst gebaut

Lothar Berndt, Chemnitz

Das Signal Ra 11 bedeutet nach Signalbuch DV 301 „Halt für Rangierabteilungen!“. Es steht rechts neben dem dazugehörigen Gleis und ist nachts und bei unsichtigem Wetter zu beleuchten.

Das Signal Ra 11a ist ein gelbes W mit schwarzem Rand. Der Auftrag zur Vorbeifahrt wird durch das Signal Ra 12 „Rangierfahrt erlaubt“ (zwei weiße Lichter, nach rechts steigend) gegeben.

Das Signal Ra 11b ist ein weißes W mit schwarzem Rand. Der Fahrauftrag wird durch das Signal Ra 1, Ra 2, mündlich

oder fernmündlich erteilt. Auf die Beleuchtung bei Nacht und unsichtigem Wetter kann auf Anordnung der Reichsbahndirektion verzichtet werden. In diesem Fall entfallen die Stücklisten-Teile 4 und 8 (siehe umseitig).

Die Herstellung des Signals macht keine besonderen Schwierigkeiten. Alle Teile sind nach Zeichnung und Stückliste hergestellt und zusammengelötet. Als Mast (Teil 1) eignet sich Vierkantprofil, MS-Rohr 2 mm Durchmesser, leere Kugelschreibermine 2,3 mm Durchmesser, Schienenprofil, I-Profil oder Ähnliches.

Stückliste:

Teil	Benennung	Stückzahl		Abmessung
		Ra 11a	Ra 11b	
1	Mast	1	1	54 mm
2	Signalschild	1		Ms 0,5 mm
3	Signalschild		1	Ms 0,5 mm
4	Halter für Beleuchtg.	1	1	Ms-Draht 0,5 mm
5	Schute		1	Ms-Rohr 2 bis 2,3 mm Durchmes.
6	Steigeisen	8	8	Ms-Draht 0,5 bis 0,8 mm Durchm.
7	Halter f. Signalschild	1	1	Ms 0,5 mm
8	Chip-LED, weiß	3	1	handelsüblich
9	Widerstand f. LED	3	1	handelsüblich
10	Diodenstecker	1	1	handelsüblich

Die Anordnung der Steigeisen (Teil 6) kann variieren.

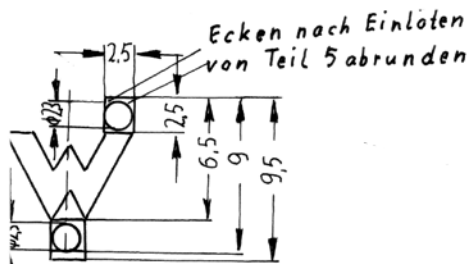
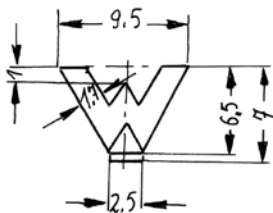
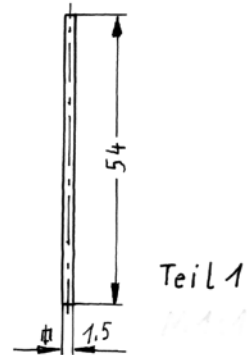
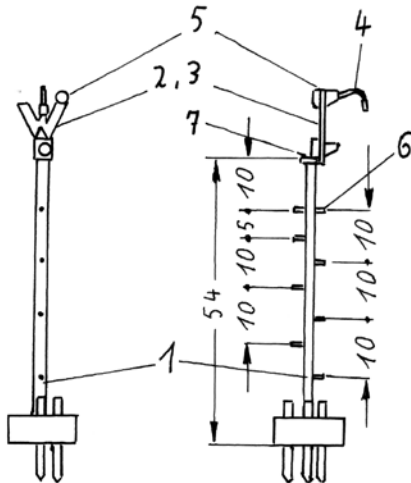
Das W (Teil 2 oder 3) kann auch oben glatt gefeilt und die Spitzen schwarz ausgemalt werden. Als Sockel habe ich einen 3-poligen Diodenstecker verwendet. In den Steckereinsatz habe ich ein Loch gebohrt und den Mast mit 2-Komponentenkleber eingeklebt. Man kann die Signale aber auch auf andere Art auf der Anlage aufstellen. Die Stromzuführung für die Beleuchtung von Ra11a/b und das Signal Ra 12 geschieht mit Hilfe von Spulendraht. Den Draht habe ich durch den Mast gezogen bzw. bei Schienenprofil oder I-Profil mit Farbe an den Mast

geklebt. Der Minus-Pol liegt an Masse. Die beiden LED für Ra 12 sind in Reihe geschaltet (Chip-LED weiß).

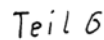
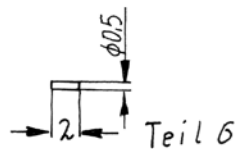
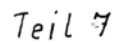
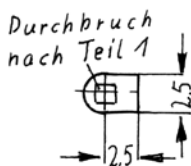
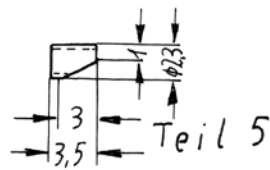
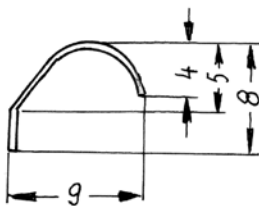
Farbgebung: Signalschild gelb oder weiß mit schwarzem Rand, Schuten und Beleuchtung schwarz, Mast schwarz oder grau



Auszug aus Signalebuch (SB) DV 301, Deutsche Reichsbahn, Berlin 1971



übrige Maße wie Teil 2



Zeichnung des Autors zum Eigenbau von Ra11

MEC Dortmund besichtigt ICE-Werk

Guido Felser, Dortmund

Am 12. und 19. Mai 2011 ruhten alle Tätigkeiten beim BSW-Modelleisenbahnclub Dortmund (MEC Dortmund). Grund war die Möglichkeit, das ICE-Werk in Dortmund zu besichtigen. Da das Interesse der Mitglieder sehr groß war, musste der Besuch des Werkes auf zwei Termine verteilt werden. Außerdem schlossen sich noch einige Mitglieder des BSW-Modelleisenbahnclubs Münster (West) sowie befreundete Modelleisenbahner aus Duisburg an. Im ICE-Werk Dortmund können seit Ende 2002 drei ICE-3-Triebzüge parallel in einer rund 300 m langen Halle gewartet werden. Herr Mühlenbäumer von der DB AG führte die Gruppen

mit viel Sachverstand und erklärte auch ausführlich die Technik eines ICE-3. Höhepunkt war der Durchgang unter einem Zug, sodass man auch hier einmal einen Einblick bekam, den man sonst so nicht erleben kann. So nahmen wir dann am Ende des Tages eine Menge neuer Eindrücke mit und in manchen Köpfen fing es schon an zu arbeiten, wie man so etwas einmal modellbahnmäßig umsetzen könnte.

Literatur zum ICE-Werk Dortmund: Schweizerische Fachzeitschrift „Eisenbahn-Revue International“ Heft 8-9/2001, ISSN 1421-2811, S. 338

Mitglieder der Modellbahnclubs Dortmund, Duisburg und Münster (Westf) besuchten im Mai 2011 das ICE-Werk Dortmund

Fotos: MEC Dortmund



Der Gothaer Viadukt an der Eisenbahnstrecke Erfurt–Eisenach

Günter Walter, Gotha

Bei der Errichtung der Thüringer Eisenbahn von Apolda nach Gerstungen (Streckenwidmung Halle (Saale)—Guntershausen) waren einige komplizierte Kunstbauten zu errichten. Neben Viadukten über Saale und Ilm galt es in Gotha, im Streckenkilometer 136,140 eine Talbrücke über den Wilden Graben zu bauen.



Die Thüringer Eisenbahn kommt nach Gotha

Im April 1844 begann man mit der Errichtung der Talbrücke Gotha. Zwischen dem Bachgrund des Wilden Graben und Schienenniveau waren 34 Meter Höhenunterschied auszugleichen. Auf einer Länge von 140 Metern sollten zwölf Pfeiler das Bauwerk tragen.

Aufgrund des komplizierten Untergrundes in einem ehemaligen Urstromtal der Leina hatten die Schmelzwässer der Eiszeit vom Thüringer Wald Geröll abgespült und speziell um Gotha abgelagert. In der Zwischeneiszeit bildeten sich jedoch in verschiedenen Senken Moore. Um sichere Gründungen zu erreichen, mussten je Brückenpfeiler zwanzig Fichtenstämme bis in die tragfähigen Kiesschichten gerammt werden. Die Pfeiler wie auch die kreisförmigen Bögen wurden aus Kalkstein von den nahen Brüchen am Seeberg ausgeführt. Für die Gurtabdeckungen und filigranen Verzierungs-elemente fand der

Nordseite des Gothaer Viadukts um 1910

Foto: Fotothek
Heimatomuseum Gotha (2x)



Gothaer Viadukt von der Südseite mit einem Wittfeld Triebwagen um 1907

auch aus der Nähe stammende Rättsandstein Verwendung.

Als am 2. Mai 1847 die landespolizeiliche Abnahme des Bauwerkes stattfand, bescheinigte der Leiter des Bahnbaues Oberingenieur Mons, dass dieses Bauwerk „stättlich und seinem Zweck entsprechend“ ausgeführt sei.

Außer dem Abschnitt Gotha—Eisenach wurde von Apolda bis Gerstungen vorerst nur ein Streckengleis verlegt, es wurden aber alle erforderlichen Bauwerke schon für einen zweigleisigen Ausbau konzipiert und ausgeführt.

Aber es sollte auf dem Gothaer Viadukt bald zu eng werden. Am 11. September 1863, kurze Zeit, nachdem die Strecke das zweite Betriebsgleis erhalten hatte, schloss das Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha mit dem Hannoveraner Königshaus den Staatsvertrag über die Errichtung einer Eisenbahnverbindung von Göttingen nach Gotha ab. Am 11. April 1870 konnte der Abschnitt Gotha—Mühlhausen und im September desselben Jahres der Abschnitt Mühlhausen—Leinefelde mit Anschluss an die Halle-Casseler Bahn der Betriebsführung übergeben werden.

Verbreiterung des Viaduktes und Erweiterung des Gothaer Bahnhofes

Da die Leinefelder Bahn östlich des Gothaer Bahnhofes einmündete, wurde eine Verbreiterung des Viaduktes erforderlich, um weitere Bahnhofsgleise und die Einmündung aufzunehmen. Die Einbindung belastete den Verkehr auf der Hauptstrecke erheblich, denn es fuhren um 1875 täglich schon etwa 70 Züge auf der Thüringer Eisenbahn. Das Bauwerk wurde deshalb auf der Nordseite bis 1892 um die gleiche Breite erweitert.

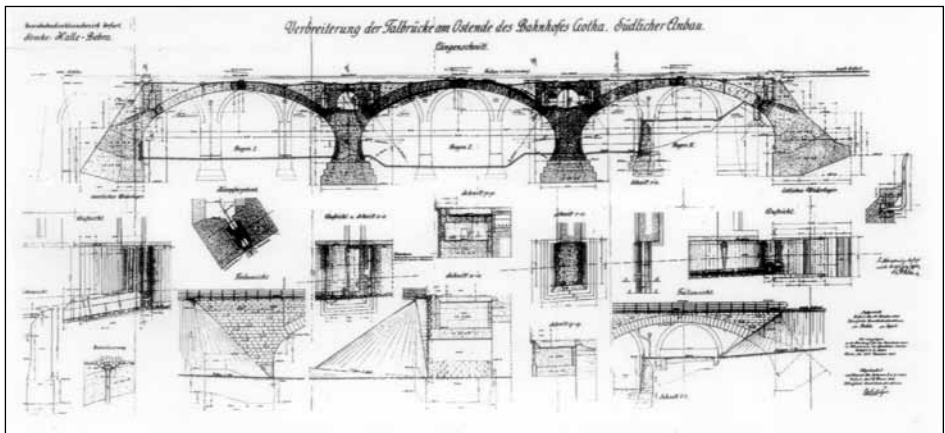
Aber es sollte eine zweite Erweiterung folgen. Im Zuge weiterer Ansiedlung von Industrie in und um Gotha stieg auch der Bedarf an Transportkapazität. Der Gothaer Bahnhof platzte bald aus allen Nähten.

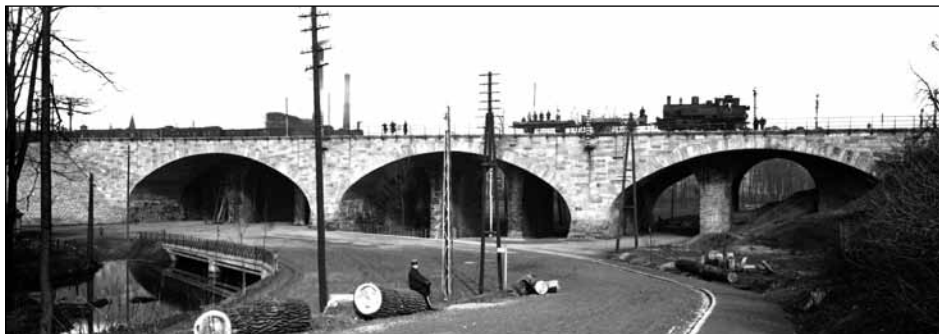
Schon um 1900 wurden Planungen für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen und einen weiteren Anbau am Viadukt in Angriff genommen. Zudem war 1876 noch die Strecke von Gotha nach Ohrdruf (1892 bis Gräfenroda verlängert) hinzugekommen. Zwischen 1910 und 1921 wurde der Bahnhof erweitert und bewahrte seine Gleisgeometrie bis zum Umbau von 1992 bis 1994.

Obwohl inzwischen der Erste Weltkrieg ausgebrochen war, wurde 1916 mit beiderseitigen Anbauten begonnen. Hierbei erhielt das Bauwerk sein markantes Aussehen: Im Innern die Kreisbögen, außerhalb weit geschwungene Korbbögen. Auch wurde schon moderner gebaut. Erfindungen zur wirtschaftlichen Herstellung von Zement in großen Mengen ermöglichten eine modernere Bauweise. So kam im großen Rahmen sogenannter „Stampfbeton“ zum Einbau. Zur Beherrschung der zu erwartenden Setzungen

Bauzeichnung von 1914

Quelle: Heimatmuseum Gotha





Südansicht um 1920

Foto: Slg Heym

wurden die Bögen mit Gelenken aus Gusseisen in den Auflagebänken und in den Bogenscheiteln versehen. Die Sichtflächen wurden in sorgfältigem Steinschnitt mit Sandstein verblendet. Der Hauptbahnsteig hatte inzwischen ein Hallendach erhalten und die Bahnsteige waren vom Empfangsgebäude aus über eine Unterführung zu erreichen. Doppelte Gleisverbindungen auf dem Viadukt ermöglichten die Querung der Hauptstrecke von der Mühlhäuser zur Ohrdruffer Strecke. Die beiderseits an den alten Bauwerken angebrachten Verbreiterungen wurden aber kürzer gehalten. Die Bögen acht und neun wurden verfüllt und beiderseits die Aufschüttung für Gleisanlagen verbreitert. Bei dieser Erweiterung erhielt Gotha ein neues Stellwerk. Im März 1921 wurde das Stellwerk Gb als elektromechanisches Stellwerk der Bauform Siemens & Halske seiner Bestimmung übergeben. Der Stellwerksmeister steuerte von diesem Stellwerk aus den gesamten Ostkopf einschließlich der Aus- und Einfahrten aus den Richtungen Erfurt und Mühlhausen.

Das Bauwerk überstand die Bombenangriffe

Der schwere Bombenangriff auf das Eisenbahngelände am 6. Februar 1945 hatte es auch auf den Viadukt abgese-

hen. Aber statt der Brücke wurde das unmittelbar neben dem Bahnhof befindliche Elektrizitätswerk fast völlig zerstört. Nach einer Luftaufklärung am 24. März geschah am 31. März ein direkter Angriff auf das Bauwerk. Anstelle des Viaduktes fielen diesem Angriff unzählige sogenannte Fremdarbeiter in dem auf dem „Küchlerplatz“ errichteten Wohnlager zu Opfer. Den ab 4. April 1945 hastig vor den Amerikanern fliehenden Wehrmachtseinheiten blieb wahrscheinlich keine Zeit, Hand an das Bauwerk zu legen oder aber man besaß keine Sprengmittel mehr.

Da dieses Brückenbauwerk eine strategische Bedeutung darstellte, wurde es sofort nach Einmarsch der Roten Armee mit einer Brückenwache versehen, die später (bis etwa 1955) von der Transportpolizei (für das Verkehrswesen zuständige Abteilung der Volkspolizei) übernommen wurde.

Probleme mit der Talbrücke

Unwirksam gewordene Abdichtungen ließen schon zu Anfang der 1950er Jahre erste Schädigungen am Bauwerk erkennen. Von der Abteilung Brücken- und Kunstbauten der Reichsbahndirektion Erfurt wurde gemeinsam mit der zuständigen Brückenmeisterei eine Reihe von Maßnahmen zu Erhaltung der Betriebsfähigkeit dieses Bauwerkes ergriffen.

Aber weder Korsagen aus Formstahl noch Betoninjektionen konnten die Probleme dauerhaft lösen. Das Entwurfs- und Vermessungsbüro der DR (EVDR) in Erfurt wurde mit der Konzeption für einen Ersatzbau beauftragt. Diese kamen aber nie über das Stadium von Entwürfen hinaus. Zwar verfügte die DR mit dem Stahlbau Dessau und dem Ingenieurbaubetrieb Dresden selbst über die für einen Ersatzbau erforderlichen Baukapazitäten, aber diese waren zu einem großen Teil zweckentfremdet an staatliche Prestigevorhaben gebunden.

Unausbleiblich war die Einrichtung einer Langsamfahrstelle, die 1987 mit 30, im Herbst 1989 auf 10 km/h festgelegt wurde.

Sanierung oder Ersatzbau

Im Frühjahr 1990 fanden sich Fachleute der DR zusammen, um über das weitere Schicksal dieses 1978 mit dem Denkmalstatus versehenen Bauwerks zu beraten. Vertreter der Firma Wayss & Freytag, diese Firma hatte bereits 1916 den Zuschlag für die Anbauten erhalten, standen mit ihren Erfahrungen den Eisenbahnern zur Seite.

Die Ergebnisse aller Untersuchungen beschieden das endgültigen Aus für das in seinem Kern nun fast 150 Jahre alte Bauwerk. Wohl wurde eine Sanierung auch nie ernsthaft geprüft.

Das EVDR Erfurt stellte mehrere Varianten vor. Entschieden wurde die Ausführung von einem von einen Mittelpfeiler

Vorbereitung der neuen Überbauten

Foto: Slg. Walter

abgefangenen durchgehenden Stahlbetonüberbau. Aufgrund der hohen Streckenbelastung konnte die Ausführung nur unter laufendem Betrieb stattfinden. Dabei sollten die neuen Überbauten, nördlich und südlich vorgelagert, vorgefertigt und schrittweise nach dem Ausbau der alten Konstruktion auf die vorbereiteten Fundamente verschoben werden – ein Verfahren, welches bereits vom selben Büro bei der Erneuerung des Eisenbahnviaduktes in Erfurt 1970 erfolgreich eingesetzt worden war. Zwei Mitarbeiter des EVDR Erfurt, Dr. Puhl und Dr. Ritschel, hatten dieses Verfahren entwickelt und verfügten europaweit zusammen mit dem VEB Kombinat ORSTA Hydraulik das Patentrecht.

Doch Neubau

Bereits im Herbst 1990 wurde mit den Arbeiten zur Herstellung der Baufreiheit begonnen. Eine Unzahl von Ver- und Entsorgungstrassen waren zu bergen und teilweise aus dem Baufeld zu verlegen. Außer der B 247 kreuzten Abwasserhauptsammler, Wasserhochdruckleitungen, Nachrichtenkabel der Post, das



108-paarige Streckenkabel der DR und eine Anzahl von Elektrokabeln das Baufeld.

Soweit als möglich wurde für die Bauzeit der Zugverkehr auf Umleitungsstrecken verlegt. Dem Ostkopf vorgelagert wurde eine Verbindungskurve zur Leinefelder Strecke errichtet, welche von dem Interimsstellwerk Gk gesteuert wurde.

Im Mai 1991 wurden die direkten Bauarbeiten aufgenommen. Gründete man 1844 die Pfeiler auf Fichtenstämmen, so wurden nun moderne Bohrpfähle aus Stahlbeton niedergebracht.



Sprengung des Südteils

Foto: Slg. Gaertner

Die Arbeiten gehen in die entscheidende Phase

Am 28. September 1992 sperrte man nach der Durchfahrt des IR 2555 in Richtung Seeborgen die Gleisanlagen und begann anschließend sofort mit der Sprengung der südlichen Anbauten von 1916. Zur Gewährung der Betriebssicherheit auf dem vorerst noch zu befahrenden Brückenteil wurden während der Sprengung umfangreiche Messungen durchgeführt. Die Infrarottechnik machte eine genaue Erfassung der Erschütterungen möglich. Für den Fall von negativen Messergebnissen war ein „Plan B“ zur sofortigen Vollsperrung vorbereitet. Der Bahnverkehr sollte in diesem Falle über die Verbindungskurve Richtung Gotha Ost nach Leinefelde umgeleitet werden.

Nach der Auswertung der Messungen erhielten die Befürworter einer Sanierung eine Bestätigung ihrer Argumente. Obwohl Tausende Tonnen Bauschutt innerhalb von Sekunden auf den Baugrund stürzten, wiesen die Gründungen von 1846 keinerlei Setzungen auf.

Der südliche Überbau von zwölf Metern Breite und 74 Metern Länge wurde am 29. September eingeschoben. Nach dem Einbau der Behelfsbrücken über die noch offenen Kammern konnte am 9. Oktober 1992 der erste Zug über das neue Bauwerk rollen. Die Sprengung des Mittelteiles und des nördlichen Anbaues sowie der Einbau des nördlichen Elementes, welches eine Breite von 24 Metern besitzt, geschah ab dem 2. November. Am 10. Dezember 1992 konnte das neue Bauwerk komplett und ohne Einschränkungen dem Betrieb zur Nutzung übergeben werden. Zur kreuzungsfreien Passage der Verkehrsanlagen wurden Fußgängerüberführungen hergestellt, um Passanten den freien Zugang von der Stadt zum Naherholungsgebiet Kleiner Seeberg über die B 247 zu ermöglichen.

Ab Juni 1993 waren alle Arbeiten zur Erneuerung der Talbrücke sowie die neuen Straßenführungen südlich des Bauwerkes abgeschlossen und an ihre Nutzer übergeben.

Das westliche Widerlager ziert das Wappen der Stadt Gotha auf der Südseite sowie das Logo des Entwurfs- und Vermessungsbetriebes der DR.

Die Preußische Ostbahn und ihre Verbindung mit dem Breitspurnetz im russischen Zarenreich bis 1914

Hans Künchen, Hannover

Die heute fast vergessene Bahnstrecke Königsberg—Eydtkuhnen im früher deutschen Ostpreußen war der letzte, noch fehlende Streckenabschnitt der „Preußischen Ostbahn“ von Berlin über Königsberg/Pr. bis zum Grenz- und Spurwechselbahnhof Eydtkuhnen an der damals (litauisch) russischen Grenze. Diese Ostbahnstrecke - auch das ist heute fast vergessen - entwickelte sich in der Zeit nach 1861 bis 1914 sehr schnell zu einer der wichtigsten internationalen Ost-West-Bahnverbindung zwischen den westeuropäischen Staaten und Russland. Nach 1835 entstand in den Provinzen und deutschen Staaten westlich und südlich von Berlin ein dichtes Eisenbahnnetz, überwiegend finanziert von privaten Kapitalgesellschaften. Preußen wünschte eine Bahnstrecke zur engeren Anbindung der am weitesten entfernten Provinz Ostpreußen „an das Herz der Monarchie“ in Berlin sowie aus militärstrategischen Gründen. Private Kapitalgeber sahen jedoch ein wirtschaftliches Risiko in der von Preußen gewünschten Bahnstrecke von Berlin zunächst bis Königsberg durch überwiegend weite, dünn besiedelte und nur landwirtschaftlich geprägte Landesteile ohne Industrie. Daher musste Preußen die Baukosten für die Ostbahnstrecke bekanntlich aus Staatsmitteln finanzieren.

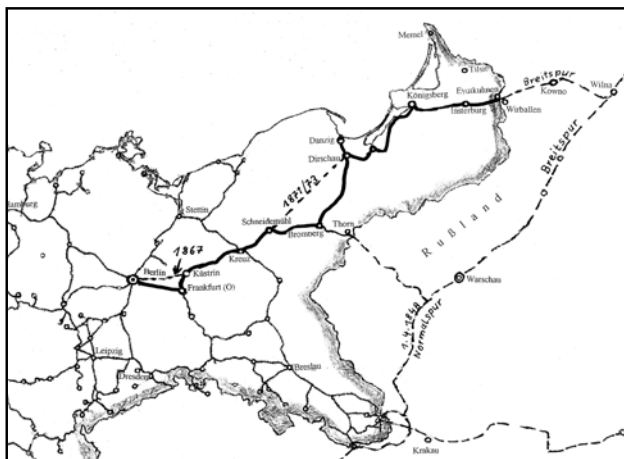
Mit der Eröffnung des Streckenabschnitts von Braunsberg nach Königsberg am 2. August 1853 war eine durchgehende Bahnverbindung zwischen der Haupt- und Residenzstadt Berlin und der Residenz- und Krönungsstadt Königsberg fast erreicht. Lediglich die Weichsel- und Nogat-Brücken waren erst am

12. Oktober 1857 fertig gestellt. Bei der Eröffnungsfeier in Braunsberg äußerte König Wilhelm von Preußen die Hoffnung, dass er „das Werk (die Ostbahn) nicht eher als vollendet ansehen könne, als bis durch Fortsetzung der Bahn bis an die Grenze der Monarchie (Grenze zu Russland) ein ununterbrochener Schienenstrang den Fernen Osten mit dem adriatischen Meer und den Pyrenäen verbindet.“ Diese Äußerung des Königs hatte einen realen Hintergrund. Während im Westen und Süden Europas über Ländergrenzen hinweg bereits entsprechende Bahnstrecken in Betrieb waren und weitere gebaut wurden, hatten der Zar und russische Regierungskreise zu diesem Zeitpunkt noch kein Interesse am Bau eines landesweiten Eisenbahnnetzes in Russland!

Dennoch begann die „Königliche Kommission der Ostbahn“ auf Anordnung der preußischen Regierung noch im Jahr 1853 vorsorglich eine Bahnstrecke vom Endpunkt der Ostbahn in Königsberg geradlinig nach Osten auf dem kürzesten Weg zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen abzustecken. Mit der Ausarbeitung der Detailplanung begann die Kommission 1854. Die preußische Regierung hätte entsprechend den eindringlichen Forderungen der Städte und Kreise umgehend mit dem Bahnbau beginnen können. Aber Ostpreußen war zu dieser Zeit wirtschaftlich und auch landwirtschaftlich ein völlig unterentwickeltes Land im Vergleich zu den industriellen und wirtschaftlichen Fortschritten seit 1800 in den westlichen Provinzen und anderen deutschen Staaten. Preußen befürchtete, dass die geplante Bahnstrecke ohne

die erhofften zusätzlichen Gütertransporte aus und nach Russland unrentabel sein könnte. Das Risiko, laufende Zuschüsse aus Staatsmitteln (Steuergelder!) für den laufenden Bahnbetrieb aufwenden zu müssen, wollte Preußen nicht eingehen, solange Russland an einer Verbindung mit der preußischen Ostbahn nicht interessiert war. Preußen bemühte sich ständig intensiv auf dem Verhandlungswege, Russland auch in deren Interesse von der Notwendigkeit des Bahnbaus zu überzeugen. Darüber hinaus bot Preußen an, Russland bei der Planung und beim Bau einer Bahnstrecke in Normalspur als Fortsetzung der Strecke Königsberg–Eydtkuhnen zu unterstützen. Das Angebot lehnte Russland entschieden ab.

Russland verfolgte mit dem Bau seiner ersten Bahnstrecken innenpolitisch andere Ziele. Auf speziellen Wunsch des Zaren wurde 1838 eine ca. 38 Kilometer lange Bahnstrecke von St. Petersburg nach Zarskoje Selo, dem Ort seiner Sommerresidenz, gebaut. Der ebenfalls von Zar Nikolaus ab 1852 veranlasste Bau einer geradlinigen Bahnstrecke von St. Petersburg nach Moskau (Nikolaus-Bahn) sollte vorrangig eine gegenüber der Postkutsche schnellere Verbindung zwischen den Regierungssitzen in den Hauptstädten Moskau und St. Petersburg herstellen. Nach einer Forderung des Zaren sollte eine Fahrt nicht länger als eine Tagesreise dauern. An eine gleichzeitige Erschließung der durchfahrenen Landesteile war nicht gedacht - Fertigstellung am 16. August 1861, Betriebseröffnung am 13. November 1861.



Karte der Ostbahn 1860

Quelle : Slg. Künchen

Erst nach dem Krimkrieg (1853-1856) zwischen Russland und der Türkei setzte sich ein Sinneswandel in russischen Regierungskreisen durch. Mit dem kaiserlichen Ukas vom 26. Januar 1857 (7. Februar 1857)¹ ordnete Kaiser/Zar Alexander II. die „Erbauung eines großen russischen Eisenbahnnetzes“ in russischer Breitspur (5 engl. Fuß = 1524 mm) für alle Strecken östlich der Weichsel an. Bestandteil des Netzes war die russische Westbahn von St. Petersburg nach Warschau - Baubeginn im Februar 1859. Aus strategischen Gründen verlief die Strecke in größerer Entfernung von der preußischen Grenze. Sie hatte in Warschau Anschluss an die seit dem 1. April 1848 bestehende Warschau–Wiener-Bahn in Normalspur. Diese liegt westlich der Weichsel.

Die ständigen preußischen Bemühungen seit 1853 um eine Bahnverbindung hatten endlich Erfolg. In der Übereinkunft vom 14./2. Februar 1857² und dem Staatsvertrag vom 19. Februar 1857 verpflichtete sich Russland unter anderem zum

Bau einer Abzweigstrecke in Breitspur von der Westbahn bei Wilna über Kowno zur russischen Grenze bei Wirballen gegenüber dem preußischen Eydtkuhnen. Preußen verpflichtete sich, im Anschluss an die russische Bahn eine Strecke in Normalspur nach Königsberg zu bauen und die Verbindung an das weiterführende europäische Bahnnetz herzustellen. Beide Strecken sollten voraussichtlich im Jahre 1860/Anfang 1861 gleichzeitig vollendet werden und in Betrieb gehen. Die preußische und die russische Eisenbahnverwaltung sollten jede für sich einen eigenen Endbahnhof auf ihrem Gebiet unmittelbar an der Grenze anlegen, preußische Züge auf einem Normalspurgleis in den etwa 500 m entfernten russischen Grenzbahnhof Wirballen, russische Züge auf einem Breitspurgleis in den Bahnhof Eydtkuhnen einfahren. Alle Güter auf russischen Waggons sollten in Eydtkuhnen auf preußische umgeladen werden. Ankommendes Frachtgut auf preußischen Waggons sollte in Wirballen auf russische umgeladen werden. Durchreisende Fahrgäste sollten nach der Pass- und Zollkontrolle sowie Fahrkartenkauf in einen Zug der anderen Spurweite umsteigen. Diese Vereinbarung galt bis vor Beginn des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914.

Mit dem Vertragsabschluss vom 19. Februar 1857 war für Preußen der Bau der Bahnstrecke Königsberg Ostbahnhof–Eydtkuhnen auch innenpolitisch und wirtschaftlich gerechtfertigt. Im Auftrag des Königs unterschrieb der Prinz von Preußen am 15. März 1858 den Auftrag, dass für die Ausführung des Bauvorhabens in Königsberg eine „Königliche Kommission zum Bau der Königsberg–Eydtkuhner-Eisenbahn“ für die Dauer der Bauzeit einzurichten ist mit allen Rechten und Pflichten einer Behörde. Nach dem Gesetz vom 10. Mai 1858 und

aufgrund der seit 1853/54 fertig gearbeiteten Bauunterlagen und einer entsprechenden Bauvorbereitung konnte die Baukommission bereits im Frühsommer 1858 mit Bauarbeiten an der ganzen 23 $\frac{1}{2}$ Meilen (153 Kilometer) langen Strecke beginnen. Bereits im Herbst 1859 waren die Erdarbeiten abgeschlossen, das Gleis der eingleisigen Strecke verlegt und alle Brücken und Durchlässe fertig gestellt worden. Am 31. Dezember 1859 fand die erste Probefahrt mit zwei gekoppelten Lokomotiven mit Tender durchgehend bis Eydtkuhnen statt. Sie verlief „zur vollen Zufriedenheit“. Mit dem Gesamtgewicht der beiden Loks wurde die Tragfähigkeit der eisernen Brücken geprüft. Lediglich mit dem Bau der Empfangsgebäude konnte man aufgrund unerwarteter finanzieller Probleme erst ab Sommer 1859 beginnen. Daher mussten bis zur geplanten Betriebseröffnung zunächst provisorische Empfangsgebäude in Fachwerkbauweise errichtet werden. Sie wurden später wieder entfernt.

Grund und Boden wurde vorsorglich für eine zweigleisige Bahnstrecke einschließlich beiderseitigem Schutzstreifen erworben, obwohl zunächst nur eine eingleisige Strecke gebaut wurde. Die Bauarbeiten wurden jeweils über 1 Meile = 7.532 m an Unternehmer vergeben. Diese hatten auch alle Bauwerkzeuge und Baugeräte zu stellen und zu unterhalten. Hierfür erhielten sie 15 % der Anschlagsomme vom Auftraggeber. Bis zu 5.000 Arbeiter waren beschäftigt. Zur Herstellung des Bahnkörpers (Gleisunterbau) mussten etwa 600.000 Schachtruthen Erde bewegt werden, 1 Schachtruthe = 4.452 m³, also insgesamt 1.780.800 m³. An 175 Stellen waren höhengleiche Bahnübergänge herzustellen, bei denen 110 Wärterhäuschen errichtet wurden. Insgesamt baute man sieben größere Brücken zwischen 60 und 390 Fuß Länge

(19 bis 122,4 Meter), davon vier eiserne Gitterbrücken über die Alle, Rominte, Pissa und über den Grenzfluß Lepone. Außerdem waren 128 kleinere Brücken und Durchlässe über kleineren Wasserläufen herzustellen. Das gesamte Mauerwerk aller Brücken summiert sich auf etwa 10.000 Schachtruten = 44.450 m³. Die Heranführung des Baumaterials mit Fuhrwerken über teils grundlose Wege bereitete erhebliche Schwierigkeiten. Insgesamt gab es 14 Bahnhöfe und Haltestellen. Die Auflistung verdeutlicht die enorme Bauleistung überwiegend in Handarbeit beim damaligen Stand der Bau- und Maschinentechnik an der 153 Kilometer langen Bahnstrecke in so kurzer Bauzeit.

Am 4. Juni 1860 fand die erste Fahrt des Eröffnungszuges, gezogen von den mit Laubgewinden geschmückten Lokomotiven „Rominte“ und „Fulda“³, bei herrlichem Wetter statt. Im Gefolge des Prinz-Regenten Wilhelm von Preußen, dem späteren Kaiser Wilhelm I., waren Fürsten, Herzöge, mehrere Staatsminister, Vertreter des Hochadels und eine Delegation russischer Würdenträger. Die herausgehobene Stellung der Teilnehmer verdeutlicht die hohen politischen und wirtschaftlichen Erwartungen speziell an diese Bahnstrecke. Die russische Breitspurstrecke von Wirballen bis in den Grenzbahnhof Eydtkuhnen war ab 11. April 1861 fertig gestellt. Die ganze Anschlussstrecke bis Wilna konnte erst am 1. April 1862 eröffnet werden. Aufgrund weiterer Verzögerungen auf der Westbahn bei Dünaburg war die Gesamtstrecke von St. Petersburg bis Wilna erst am 6. Mai 1862 und durchgehend



Russischer Bahnhof Wirballen (Werschbolowo) um 1900 Foto: Slg. Kuhne

bis Warschau am 18. November 1862 betriebsbereit. Somit war die durchgehende internationale Ost-West-Bahnverbindung von Paris über Berlin nach St. Petersburg erst ab 6. Mai 1862 durchgehend befahrbar.

Vor dem Bahnzeitalter waren Lastfuhrwerke und Postkutschen, die sich nur wohlhabende Bürger leisten konnten, die einzigen Transportmittel zu Lande. Die einfache Bevölkerung ging auch über größere Entfernungen zu Fuß. Die Geschwindigkeit der Pferdefuhrwerke betrug auf den vor 1800 vorherrschenden unbefestigten Landwegen etwa zwei km/h je nach Zustand des Weges, auf trockenem Boden etwas schneller als auf einem von Nässe aufgeweichten. Bei diesen Unwägbarkeiten konnte eine Reise von Berlin nach Königsberg mit der Personenpost 12 bis 20 Tage dauern. Der Transport neuzeitlicher Industriegüter aus den Westprovinzen mit Lastfuhrwerken war bei der großen Entfernung selbst für finanziell besser gestellte Bürger und Kaufleute nicht finanzierbar. Der Anmarsch eines Truppenkorps von Berlin nach Ostpreußen würde im Kriegsfall auf den unbefestigten Landwegen länger



Königsberg Ostbahnhof

Foto:Slg Dr. Husen, freies Archiv

als 4–5 Wochen dauern. Aufgrund dieser nicht länger hinnehmbaren Verhältnisse begann die preußische Regierung die Haupt-Landstraßen nach 1800 nach und nach zu pflastern. Die Reisegeschwindigkeit auf diesen „Kunststraßen“ erhöhte sich bei der Personenpost auf eine Meile pro Stunde (etwa 7,5 km/h). Ab 1821 wurden in Preußen „Schnellposten“ (Courierpost) eingeführt. Auf den gepflasterten Landstraßen fuhren diese ohne Fahrtunterbrechungen durchgehend Tag und Nacht nach festem Fahrplan - kurze Zwischenhalte nur zum Pferdewechsel. Neben der normalen Personenpost fuhr 1837 eine Schnellpost von Berlin nach Königsberg. Die Fahrtdauer verkürzte sich auf nur noch 4 ½ Tage gegenüber den früheren zwölf bis 20 Tagen.

Dagegen dauerte 1863 eine Bahnreise mit dem Schnellzug von Königsberg nach Berlin nach dem Fahrplan 13 Stunden und 47 Minuten und zurück 14 Stunden und 21 Minuten. Ein beachtlicher Fortschritt gegenüber 4 ½ Tagen vorher und den 12 bis 20 Tagen früher. Mit fortschreitenden Entwicklungen im Strecken-, Wagen- und Lokomotivbau

in den späteren Jahren gab es weitere Verkürzungen bei den Reisezeiten wie 1880 auf elf Stunden und 40 Minuten. Einige preußische Courierzüge, spätere D-Züge, begannen und beendeten ihre Fahrt in Wirballen, russische Fernzüge starteten in Eydtkuhnen. Von Paris über Berlin konnte man

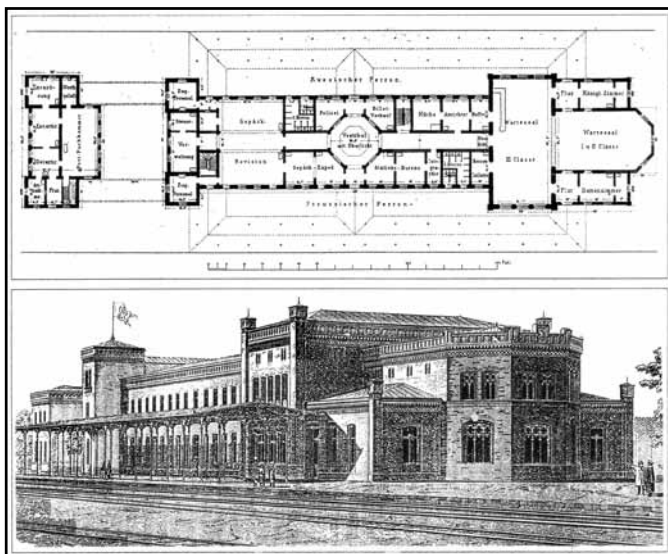
St. Petersburg in 60 Stunden und Moskau in 72 Stunden bei günstigster Fahrplanlage erreichen. Der bekannteste Zug auf dieser Strecke war ab 1. Mai 1896 der internationale, luxuriös ausgestattete „Nord-Express“ von Paris über Berlin nach St. Petersburg. Seine Reisezeit ab Berlin nach St. Petersburg betrug 30 Stunden einschließlich Umsteigezeit in Eydtkuhnen oder Wirballen. Den Nord-Express gab es in zwei gleichen Garnituren für Normal- und Breitspur. Er bestand aus jeweils einem Packwagen, einem Speisewagen und vier Schlafwagen, dazu Kurswagen nach Riga und Moskau. In Paris bestand Anschluss nach Lissabon und London.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs ab 1. August 1914 war die große Zeit der Ostbahn als internationale Ost-West-Bahnverbindung unvermittelt und endgültig vorbei. Als Folge des Zusammenbruchs der Russischen Zarenregierung kam es im damaligen Gebiet von Russland in den späteren Jahrzehnten zu mehreren politischen und geografischen Umwälzungen. Die Verkehrsströme über die frühere Ostbahnstrecke verlagerten sich im Laufe der Zeit auf die neue Ost-West-Bahnverbindung von Berlin über Warschau, Brest nach Moskau. Bis 1918

hatten deutsche Truppen aus militärischen Gründen das ganze Streckennetz in Litauen und eine Strecke in Lettland bis Riga auf Normalspur umgestellt. Über Eydtkau gab es nur noch grenzüberschreitenden Güterverkehr. Der Laufweg eines neuen Luxuszuges „Nord-Express“ verlief von Paris über Berlin Frankfurt (Oder) nach Warschau und Riga (Normalspur!) ohne die Ostbahnstrecke (polnischer Korridor) zu berühren. Nach dem Sommerfahrplan 1941 des Reichskursbuches führte lediglich der D 8 von Berlin über die Ostbahnstrecke nach Tilsit je einen Kurswagen nach Riga/Lettland (Spurwechsel) und nach Daugavpils/Lettland (Spurwechsel) mit Anschluss nach Moskau. Ab Moskau konnte man Wladiwostok erreichen. Das war bis vor dem Überfall auf die Sowjetunion die einzige, noch nicht durch Kriegshandlungen gefährdete Verbindung zwischen dem Deutschen Reich und dem verbündeten Japan. Der Seeweg war zu gefährlich. Langstreckenflugzeuge gab es noch nicht. Gegenüber dem Jahre 1880 (elf Stunden und 40 Minuten) betrug die Reisezeit 1941 des D 8 von Berlin/Schlesischer Bahnhof nach Königsberg acht Stunden und 28 Minuten.

Im Bericht wurden deutsche Ortsbezeichnungen für Orte in Litauen gewählt, wie man sie in der älteren deutschen Literatur, die ich überwiegend auswertete, vorfindet.

Daneben zum Vergleich die heutigen nationalen Ortsnamen:



Empfangsgebäude des Bahnhofs Eydtkühnen als Planzeichnung Mitte der 1860er Jahre
Quelle: Slg. Künchen

Braunsberg	Braniewo/Polen
Königsberg/Pr.	Kaliningrad/Russland
Eydtkühnen, ab 1938 Eydtkau	Cernysevskoe/Russland
Wirballen (bis 1915 russ. Zarenreich)	Kybarta /Litauen
Kowno (bis 1915 russ. Zarenreich)	Kaunas/Litauen
Wilna (bis 1915 russ. Zarenreich)	Vilnius/Litauen
Dünaburg (bis 1918 russ. Zarenreich)	Daugavpils/Lettland
Tilsit	Sovetsk/Russland
Taurroggen	Tauragė/Litauen

Anmerkungen:

¹⁾ 26. Januar = julianischer Kalender in Russland bis 1918, 7. Februar = gregorianischer Kalender in der westlichen Welt seit 1582

²⁾ 2. Februar = julianischer Kalender, 14. Febr. = gregorianischer Kalender.

³⁾ Rominte = 1A1 n2 – P- Lok Gattung VI, Union Königsberg 1859, Fulda = 1A1 n2 - P- Lok Gattung VI, Schichau Elbing 1860

Geschichte des Bahnkraftwerkes Muldenstein (Teil 2)

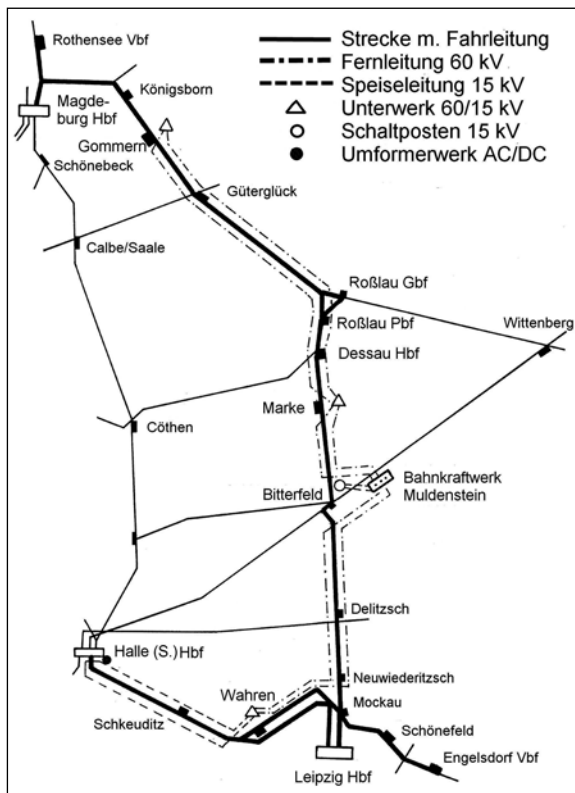
Siegfried Großmann, Oberau

Der Wiederaufbau des Bahnkraftwerkes nach dem Zweiten Weltkrieg

Im Jahr 1952 kaufte die Regierung der DDR die stationären Anlagen und die Fahrzeuge des elektrischen Zugbetriebes für 15 kV, 16⅔ Hz von der Sowjetunion zurück. Die Rücklieferung der Maschinen und Anlagen des Kraftwerkes Muldenstein erfolgte im Sommer desselben Jahres. Sie scheinen in der Sowjetunion nicht eingesetzt worden zu sein, da sie in den original verpackten Kisten wieder in Muldenstein ankamen. Es gibt Spekulationen über den Einsatz der deutschen Elektrolokomotiven, aber es

ist davon auszugehen, dass kein elektrischer Betrieb mit 16⅔ Hz in der Sowjetunion stattgefunden hat. Nachgewiesen sind Umspurung und der Umbau der E 44 047 auf Gleichstrombetrieb. 1952 kam es in Muldenstein zur Bildung der „Aufbauleitung Kraftwerk Muldenstein“ als Bereich der Obersten Bauleitung für Elektrifizierung Halle. Im Kraftwerk Muldenstein wurden im Wesentlichen die Anlagen wieder aufgebaut, die nach der großen Rekonstruktion 1937 bis 1941 errichtet wurden. Die Ausrüstungen mit 1,5 MPa Betriebsdruck (ältere Kessel, Ruthsspeicher, Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2) wurden infolge

Überalterung und zwecks Vereinfachung des Dampfregimes nicht wieder aufgebaut. Am 27. Juli 1955 fand unter Beteiligung des damaligen Verkehrsministers der DDR, Erwin Kramer, mit dem Hochlauf der Bahnmaschine 4 die offizielle Wiederinbetriebnahme des Reichsbahnkraftwerkes (Rkw) Muldenstein statt. Mit Beginn des elektrischen Betriebes auf der Strecke Halle (Saale)–Köthen am 1. September 1955 nahmen die Anlagen den Dauerbetrieb auf. Das Unterwerk (Uw) Köthen wurde über eine neu errichtete 16⅔-Hz-60-kV-Stichleitung vom Rkw Muldenstein versorgt. Bis Ende der 1950er Jahre wurden sieben Mühlenkessel und drei 16-MVA-Turbogeneratorsätze (Bahnmaschinen 3 bis 5) errichtet. Als Ersatz für die Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2 wurden je ein 50-Hz-Motorgenerator mit 15,6 MVA Schein-



leistung aufgestellt. So entstanden zwei stationäre Umformersätze, die den Bahnstrom mit der Frequenz von $16\frac{2}{3}$ Hz in 50-Hz-Drehstrom und umgekehrt umwandeln konnten.

Da Ende der 1950er Jahre die Leistungsaufnahme der elektrifizierten Strecken geringer als die Bahnenergieerzeugung war, gab man mittels dieser Umformer überschüssige Energie über eine für den Eigenbedarf des Kraftwerkes neu errichtete 30-kV-Schaltanlage in das 50-Hz-Netz der chemischen Industrie ab. Diese Fahrweise ermöglichte auch den Grundlastbetrieb der Bahnmaschinen, da die kurzzeitigen Lastschwankungen von dem Chemiering aufgenommen werden konnten. Mit der ständigen Erweiterung des elektrifizierten Streckennetzes stieg der Bahnenergiebedarf stark an, sodass sich der Energiefluss der stationären Umformer umkehrte. Die hierzu benötigte Energie wurde über eine neu aufgebaute 110-kV-Freiluftschaltanlage aus dem 50-Hz-Landesnetz bezogen. Lange Zeit versorgten die Bahnmaschinen 3, 4 und 5 gemeinsam im Parallelbetrieb über eine 110-kV-Ringleitung gemeinsam mit den Zentralen Umformerwerken Karl-Marx-Stadt (jetzt wieder Chemnitz) und Dresden-Niedersedlitz die elektrifizierten Strecken des sächsischen Dreiecks und einige andere Strecken im Raum Halle/Leipzig. Bereits in den 1970er Jahren dachte man über die Errichtung eines Gemeinschaftskraftwerkes in Döllnitz bei Halle (Saale) nach, da die Anlagen des Kraftwerkes Muldenstein technisch und moralisch verschlissen waren. 1986 gab es dann Vorschläge, das Rkw Mulden-



Innenansicht Maschinenhaus am 15. Juli 1941, vorne links die beiden 10-MW-Turbogeneratoren, von denen die Turbinen nicht wieder aufgebaut wurden Foto: Hist. Slg. DB AG

stein durch ein Zentrales Umformerwerk in Leipzig zu ersetzen. Mitte der 1980er Jahre wurde das Uw Köthen einschließlich der $16\frac{2}{3}$ -Hz-60-kV-Stichleitung abgeschaltet. Auf einem Teilstück dieser Trasse wurden im Rahmen eines Neueruvorschlags drei der vier Seile zu einer 50-Hz-30-kV-Drehstromfreileitung umgebaut, um diese als Noteinspeisung des Muldewasserwerkes des Chemiekombinates Bitterfeld in den Muldeauen zu nutzen. Von den Umformersätzen, der ehemaligen Bahnmaschinen 1 und 2 lief zuletzt ein $16\frac{2}{3}$ -Hz-Generator als Phasenschieber zur Verbesserung der Netzverhältnisse.

Versuchsbetriebe, Betrieb bis zur Stillsetzung

1959/60 wurde auf dem Gelände des Rkw zu Versuchszwecken eine Umrüch-teranlage errichtet. Ohne rotierende Maschinen sollte 50-Hz-Drehstrom des Landesnetzes mittels Quecksilberdampfgleichrichter über einen Zwischenstrom-



Inbetriebnahme der Bahnmaschine 4 in Anwesenheit des Verkehrsministers Kramers am 27. Juli 1955 Foto: Hist. Slg. DB AG

kreis in 16⅔-Hz-Bahnstrom umgewandelt werden. Die Anlage war für eine Leistung von 15 MW ausgelegt. Über einen Zeitraum von drei Monaten wurde nachts der Streckenabschnitt Bitterfeld–Dessau von dieser Anlage gespeist. Probleme der Blindleistungsabgabe führten zum Abbruch der Versuche. Als neue Lösung wurde der Einsatz von fahrbaren rotierenden Umformern vorgesehen. Zu diesem Zweck baute man eine Halle mit zwei Umformerständen. Diese Synchron-Synchron-Umformer wurden vom VEB Sachsenwerk Dresden gebaut und gingen 1967 mit je 10 MVA Dauerleistung in Betrieb. Der Energiebezug aus dem 50-Hz-Landesnetz erfolgte über die 110-kV-Freiluftschaltanlage. Die gesammelten Erfahrungen aus diesem Betrieb flossen in die Weiterentwicklung der Umformer und ihrer Nebenanlagen ein. Da von der Maschinenbau- bzw. Elektroindustrie der DDR keine Turbogeneratoren bzw. Kraftwerke für die Frequenz 16⅔ Hz gebaut werden durften oder konnten, erfolgte die Stromversorgung der vor allem nördlich Mittel-

deutschlands zu elektrifizierenden Strecken mit den Dezentralen Umformerwerken. Die Dezentralen Umformerwerke entsprachen im Wesentlichen dem Prinzip der Versuchsanlage Muldenstein, wobei von Muldenstein aus auch erfolgreich ein Parallelbetrieb mit benachbarten Umformerwerken durchgeführt wurde. Die 1980er Jahre im damaligen „Reichsbahnkraftwerk DSF“ Muldenstein waren dadurch geprägt, die

verschlissenen Anlagen mit hoher Verfügbarkeit weiter zu nutzen. Materialmangel und begrenzte Kapazitäten der Industrie setzten dem enge Grenzen. Erst 1987 begann der Betrieb Industrie- und Kraftwerksrohrleitungen (IKR) Bitterfeld mit der kompletten Erneuerung der Speisewasser- und Heißdampfleitungen sowie der Dampfsammler und Reduzierstationen. Diese Arbeiten waren 1990 abgeschlossen. Eine Teilrekonstruktion (Neuberührungen, Überhitzertausch, Einbau neuer Sammler) der Dampferzeuger 1, 3, 4 und 5, die Erneuerung des Rohrleitungssystems der Wasseraufbereitungsanlage, die Aufstellung einer elektrischen Speisepumpe sowie ein neuer Kran für das Reservekohlenlager führten zu einer stabilen Fahrweise des Kraftwerkes. Im Januar 1994 konnte so im Bahnkraftwerk Muldenstein die höchste monatliche Elektroenergieerzeugung der letzten 15 Betriebsjahre abgegeben werden. Die Kohlezufuhr erfolgte mittels Selbstentladewagen aus Tagebauen des mitteldeutschen Raumes sowie nach 1989 wieder häufiger aus dem Lausitzer Revier. Da keine Brecheranlage vorhanden war, musste die Rohbraunkohle feinkörnig angeliefert werden. Ein Kohlenzwischenlager sorgte bei

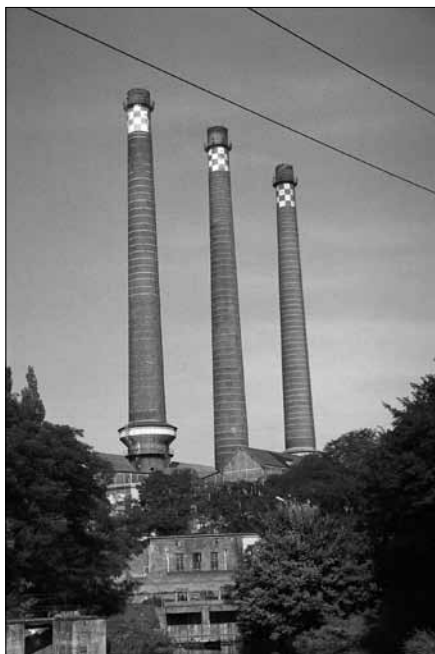
Störungen in der Kohlezufuhr für einen sicheren Weiterbetrieb des Kraftwerkes bis zu fünf Tagen. Heizöl diente zum Anfahren der Dampferzeuger sowie zur Stützfeuerung bei Mühlenreparaturen. Für die Rangierarbeiten einschließlich der Kohlewagenzuführung vom Bahnhof Muldenstein war ständig eine Dampfspeicherloks des Typs C Bauart „Babelsberg“ im Einsatz. Zwei weitere Dampfspeicherloks waren vorhanden, davon eine als Betriebsreserve und die dritte als Instandhaltungsmaschine. Zwei Dampfspeicherloks sind erhalten geblieben. Die Nr. 2 steht als Denkmal in der Nähe des Auslaufbauwerkes des Muldestausees und die Nr. 3 befindet sich in der Außenstelle Halle des DB Museums Nürnberg. Ab 1992 wurde für die Rangierarbeiten eine Diesellok der BR 346 (V 60) mit Personal aus Bitterfeld eingesetzt. Aus wirtschaftlich-technischen Gründen (schlechter Wirkungsgrad, Überalterung der Anlagen, hohe Personalkosten) und Umweltschutzgründen war die Außerbetriebnahme des Kraftwerkes unvermeidlich. Eine Nachrüstung der Entschwefelungs- und Entstickungsanlagen wäre wirtschaftlich nicht tragbar gewesen. Kurz nach der Wende von der Steinkohlen-Elektrizität AG (STEAG) angestellte Überlegungen, am Standort Muldenstein ein neues Wärmekraftwerk auf Steinkohlenbasis mit 100 MW Bahnstromleistung zu errichten, wurden nicht weiter verfolgt, da man sich zum Bau eines Gas- und Dampf (GuD)-Kraftwerkes (160 MW) in Kirchmöser und einer 110-MW-Bahnmaschine im Kraftwerk Schkopau entschied. Am 5. November 1994 wurde die Bahnma-



Ein Wandbild in der Kantine des Bahnkraftwerkes Muldenstein. Der Maler hat bei der Erstellung wohl an die die Frankenwaldrampe gedacht. Zu erkennen sind eine 110-kV-Freileitung, die das Bahnkraftwerk Muldenstein mit dem süddeutschen Netz verband, sowie die geplante E 46.

Foto: Graßmann

schine 603 als letzter der noch vorhandenen Turbogeneratoren stillgelegt. Der Dampferzeuger 1 wurde noch bis zum 12. November 1994 zur Restölverbrennung gefahren. Das Bahnkraftwerk Muldenstein hat also den Zusammenschluss der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG (DB AG) am 1. Januar 1994 noch erlebt. Bei der Deutschen Reichsbahn (DDR) unterstand das Kraftwerk Muldenstein der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Halle. Die fachliche Anleitung erfolgte durch die Fachabteilung Elektrotechnik (M-EI). Mit Gründung der DB AG kam das Kraftwerk am 1. Januar 1994 zum Bundeseisenbahnvermögen, um dann ab dem 4. Januar 1994 der DB AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Halle zugeschlagen zu werden. Anleitende Dienststelle war die ZEBIS Halle. Zuvor waren 1993 die fahrbaren Synchron-Synchron-



Der Kühlwassereinlaufkanal des Bahnkraftwerk Muldenstein; gut zuerkennen die drei 103 m hohen Schornsteine, mittig errichtet im Kesselhaus Foto: Graßmann

Umformer und die dazugehörigen Schaltanlagen stillgelegt worden. Im selben Gebäude wurden danach Steuer- und Regeleinrichtungen für zwei Asynchron-Synchron-Umformer (ABB) sowie erstmals bei der Deutschen Bahn AG ein statischer Netzkupplungsumrichter (Fa. Siemens) mit einer Übertragungsleitung von 15 MVA errichtet. Beide Anlagen wandeln die 50-Hz-Frequenz des Landesnetzes in die im Bahnnetz verwendete 16⅔-Hz-Frequenz um. Während das Frequenzverhalten der aus den fahrbaren Synchron-Synchron-Umformer umgebauten Asynchron-Umformer der eines Turbosatzes entspricht, ist bei dem statischen Umrichter durch Softwareänderung sowohl eine starre als auch eine elastische Netzkupplung möglich. Beide

Anlagen gingen im zweiten Halbjahr 1994 in den vollen Leistungsbetrieb über. Zum Abfahren der Energie wurde außerhalb der Kraftwerksanlagen in Nähe der Eisenbahnstrecke Bitterfeld–Berlin eine neue 110-kV-16⅔-Hz-Freiluftschaltanlage errichtet. Hier wurden die vorhandenen 110-kV-Bahnstromfernleitungen von Riesa und Wahren sowie die neue 110-kV-Bahnstromfernleitung vom Bahnkraftwerk Kirchmöser eingeführt. Über zwei 110 kV/15 kV-Bahntransformatoren wurde die ebenfalls neu errichtete 15-kV-16⅔-Hz-Innenraumschaltanlage versorgt. Letztere speist die Strecke nach Wittenberg direkt und über 15-kV-Speiseleitungen den neu errichteten Schaltposten in Bitterfeld, der die Strecken Richtung Leipzig, Halle und Roßlau versorgt. Bis zur Inbetriebnahme des Bahnkraftwerkes in Kirchmöser im Januar 1995 mussten die Umformer- und Umrichteranlagen den durch die Stillsetzung der Kraftwerksanlagen fehlenden Energiebedarf abdecken. Sowohl der Zusammenschluss der Bahnstromnetze Ost- und Westdeutschlands über die 110-kV-Bahnstromleitung Kirchmöser–Lehrte am 14. März 1995 als auch die Inbetriebnahme der 110-MW-Bahnstrommaschine im Gemeinschaftskraftwerk Schkopau Anfang 1996, ließen die Umformer- und die Umrichteranlage überflüssig werden. Beide wurden am 29. März 1996 außer Betrieb genommen. Die Umrichteranlage wurde demontiert, nach Nürnberg verfrachtet und dort zur Stabilisierung der Bahnstromversorgung des Knotens Nürnberg 1998 in Betrieb genommen. Am Standort Muldenstein verblieben als Anlagen der Bahnstromversorgung nur das aus der 110-kV-Freiluftschaltanlage und der 15-kV-Innenschaltanlage bestehende ferngesteuerte Unterwerk. Anfang 1993 nahm eine neugegründete staatlich an-

erkannte Prüfstelle für Elektrizitätsmessgeräte in Räumlichkeiten des Bahnkraftwerkes Muldenstein ihre Tätigkeit auf. Aufgabe war es, Energiezähler der Deutschen Bahn AG zu prüfen und zu beglaubigen. Heute sitzt die Prüfstelle in Halle und ist verantwortlich für alle Energiezähler der DB AG. Schwerpunkte stellen hierbei das Prüfen und Eichen der Energiezähler für die Triebfahrzeuge, die sogenannten TEMA-Boxen, dar. Ende 1994 wurde der Gesamtkomplex des Bahnkraftwerkes sowie ein dazugehöriges Wohnhaus in das nachrichtliche Denkmalverzeichnis des Landesamtes für Denkmalpflege in Sachsen-Anhalt aufgenommen. Für den Eigentümer bedeutete dies, keine Veränderungen im Rahmen des Zumutbaren zu tätigen. In den Jahren danach spielten sich um die Immobilie des Kraftwerkes nicht ganz durchschaubare Dinge ab. Das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) bot das Gelände und die Gebäude zum Verkauf an. Der „Förderverein Technikfreunde e.V.“ aus Friedersdorf zeigte Interesse an dem Erwerb des Verwaltungsgebäudes mit dem Archiv sowie an Ausrüstungsgegenständen. Der verlangte Millionenbetrag konnte nicht aufgebracht werden und die Sicherung des Archivs wurde abgelehnt. Nachdem das Kraftwerk von Stahlschrott und Buntmetall geplündert wurde, bot man das Kraftwerk dem Verein telefonisch für einen symbolischen Preis zum Verkauf an. Einige technische Gegenstände konnten vom Verein noch gerettet werden. Im Jahr 2006 verkaufte das Bundes-eisenbahnvermögen, Außenstelle Halle, Immobilie und die Flurstücke 322, 323 und 324 der Flur 1 der Gemarkung Friedersdorf an die Kanzlei für Immobilienbesitz und Vermögens GmbH in Dresden (KIB). Die für die Maststandorte der 110-kV-16⅔-Hz-Bahnstromleitungen weiterhin betriebs-



7. Juni 2008: Abrissarbeiten Bahnkraftwerk Muldenstein; die interessante Klinikfassade ist noch gut zu erkennen

Foto: Graßmann

notwendigen Flächen waren hiervon ausgenommen. Der Eintrag in das Grundbuch Friedersdorf erfolgte im Jahr 2007. Warum dann um das Jahr 2007/2008 Abrissarbeiten begannen, ist unklar. Eine Genehmigung lag nicht vor. Nach Kenntnisaufnahme durch das Landesverwaltungsamt Halle wurden die Abrissarbeiten im Sommer 2009 gestoppt. Inzwischen wurden Grundstück und Immobilie von der FBS Projekt Kraftwerk GmbH aus Rackwitz erworben. Die Abrissarbeiten der Gebäude und die Beräumung des Geländes wurden fortgeführt. Diese wurden am 10. April 2011 um 9:30 Uhr durch Sprengung der drei Mauerwerkschornsteine beendet. Die Thüringer Sprenggesellschaft mbH aus Kaulsdorf setzte 22 kg Sprengstoff (Eurodyn)



Bahnkraftwerk Muldenstein; Schornsteine 1, 2 und 3 während der Sprengung am 10. April 2011 Foto: Stephan

je Schornstein ein. Deren Zündung erfolgte mit 1,5 Sekunden Verzögerung. Die drei Schornsteine hatten als Landmarken und Zeugen der Industrialisierung des Bitterfelder Raumes die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs mit elektrischen Zügen am 1. und 2. April 2011 gerade noch erlebt. Dabei hat nur der nordöstliche Schornstein ein Alter von 100 Jahren erreicht. Er wurde schon vor Jahren seiner Krone beraubt. Auf dem berühmten Kraftwerksgelände ist geplant, eine Photovoltaikanlage als eines von drei Solarfeldern Muldensteins durch die FBS Solar-Projekt zu errichten.

Quellenangaben:

[1] Glanert, Scherrans, Borbe, Lüderitz: Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland; Band 1: Durch das mitteldeutsche Braunkohlerevier; Oldenbourg-Industrieverlag München, 2010

[2] Glanert, Graßmann, Scherrans: Manuskript des Vortrages „100 Jahre Fernbahnelektrifi-

zierung in Deutschland“ für die 5. acrps-Fachtagung 2011 in Leipzig

[3] Mentzel: Bauanlagen für die Herstellung der elektrischen Zugförderung auf den Eisenbahnlinien Magdeburg–Bitterfeld–Leipzig–Halle. In: Zeitschrift für Bauwesen 1914, S. 544-784

[4] Heyden: Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau–Bitterfeld. In: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Jg .IX (1911), Hefte 16-20, S. 301-393

[5] Bericht der Kgl. Eisenbahndirektion in Halle (Saale) über das erste Jahr des Betriebes der elektrischen Zugförderung Dessau–Bitterfeld. In: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen,

Jg .X (1912), Heft 10, S. 491-493

[6] Heyden: Die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Magdeburg–Leipzig–Halle. In: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Jg .IX (1912), Heft 32, S. 682 und 683

[7] Tetzlaff: „Elektrisierung der Reichsbahnstrecke Halle–Magdeburg“, EB 1935

[8] Tetzlaff: „Elektrische Betriebseröffnung Dessau – Bitterfeld vor 25 Jahren“, Elektrische Bahnen EB 1936

[9] Schmitt, Kloss und Klüsche: „Betriebserfahrungen und Erweiterungsbauten in Reichsbahn-Wärmekraftwerken“ Ergänzungsheft 1941 der EB „Das elektrische Eisenbahnwesen der Gegenwart“

[10] Graßmann: „75 Jahre Bahnkraftwerk Muldenstein“ Modelleisenbahner Heft 3/1986, Transpress-Verlag Berlin

[11] Glanert: „Die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes in den 20er Jahren in Mitteldeutschland“, Modelleisenbahner, Heft 8/1976

[12] Presseinformation der Fa. Siemens „Netzkupplungsumrichter“, 1994

[13] Mitteilung des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt

Die Eisenbahn-Organisationen und ihre Unternehmenszeichen im Wandel der Zeit

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin

Firmen und Organisationen symbolisieren sich in der Regel über ein grafisch gestaltetes Unternehmenszeichen - Sinnbild, Signet oder heute meist Logo genannt. Das visuelle Erscheinungsbild soll die Wiedererkennung im Rahmen der CI (Corporate Identity) garantieren und den grafischen Zeitgeist CD (Corporate Design) widerspiegeln. Nicht anderes bezwecken auch die Unternehmenszeichen der nationalen und internationalen Eisenbahn-Organisationen. Bei traditionellen Bahngesellschaften spricht man auch von einem „Emblem“. Heute stellen wir vor:

SNCF und UIC aus dem französischen Sprachraum

SNCF steht für „Société nationale des chemins de fer français“, deutsch: Nationale französische Eisenbahngesellschaft. Sie ist seit 1937 die staatliche Eisenbahngesellschaft Frankreichs und betreibt beinahe den kompletten Schienenverkehr des Landes, insbesondere den seit 1981 verkehrenden Hochgeschwindigkeitszug TGV (Train à grande vitesse), sowie Teile der Pariser S-Bahn RER. Die SNCF hat rund 160.000 Beschäftigte und täglich verkehren über 14.000 Züge. Weiterhin ist sie für die Unterhaltung des Streckennetzes zuständig, welches sich jedoch im Eigentum des von der SNCF unabhängigen Unternehmens „Réseau ferré de France“ befindet. Der Sitz der SNCF ist in Paris.

Auf sechs Unternehmenszeichen kann die SNCF im Verlauf ihrer mehr als 70-jährigen Geschichte verweisen.



Les logos, au fil du temps – die Logos im Wandel der Zeit.



La première radio d'info trafic mobile

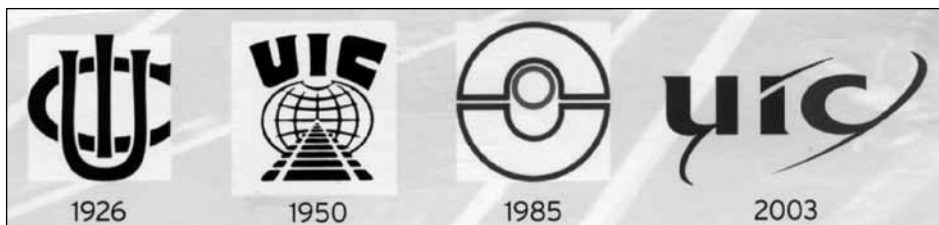
Die SNCF betreibt sogar einen Radio-Sender für unterwegs mit regelmäßigen Verkehrsnachrichten

Interessant ist auch die Entwicklung der Unternehmenszeichen der UIC (Union Internationale des Chemins de fer, deutsch: Internationaler Eisenbahnverband).

Der Verband wurde 1922 gegründet, sein Sitz ist Paris. Die Satzung der UIC verabschiedeten seinerzeit 51 Bahnverwaltungen aus 29 europäischen und asi-

atischen Ländern. Im Jahre 2010 gehörten der UIC 200 Bahnen und Verbände aus fünf Kontinenten mit unterschiedlichen Bindungen und Verbindlichkeiten gegenüber dem Verband an.

Das erste Embleme der UIC wurde 1926 der Öffentlichkeit vorgestellt. Hier die Reihenfolge der Logos bis heute.



Die Entwicklung und Betriebserprobung der automatischen Mittelpufferkupplung – ein Relikt der Deutschen Reichsbahn

Dieter-Rüdiger Schulz, Stralsund

Die Entwicklung der automatischen Mittelpufferkupplung (AMK) begann Mitte der 1950er Jahre. Auftraggeber waren die UIC (siehe oben) sowie die „Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen“ (OSShD) – zuständig für Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Osteuropa und Asien mit Sitz in Warschau. UIC und OSShD waren beide bestrebt, für den europäischen Eisenbahnverkehr eine einheitliche automatische Mittelpufferkupplung zu schaffen. Ausgangspunkt dafür waren die technischen Bedingungen bei den Eisenbahnverbänden.

Der UIC-Verband veröffentlichte eine Lastenheft mit Bedingungen, die bei der Konstruktion zu berücksichtigen waren. So sollte sich die AMK nicht nur auf den Kuppelkopf beschränken, sie sollte auch höhere Zug- und Druckkräfte kompen-

sieren. Beim Anfahren oder Bremsen sollten die Zug- und Stoßkräfte federnd aufgenommen und speziell bei Reisezügen ein ruhiger Lauf garantiert werden. Bei der UIC lagen Entwicklung und Erprobung federführend bei der Industrie. Innerhalb der OSShD waren dafür die Bahnverwaltungen zuständig, wobei die Hauptverantwortung die Deutschen Reichsbahn wahrnahm. Es wurde ein gemeinsames Konstruktionsbüro eingerichtet, und die AMK erhielt den Zusatznamen INTERMAT.

Eine entscheidende Grundforderung für die europäische Mittelpufferkupplung war die Kuppelbarkeit mit der sowjetischen AMK, die vertikal beweglich war und damit keine Leitungskupplung zuließ. Somit war die Nutzung und Weiterentwicklung der Scharfenbergkupplung nicht gegeben. Die Konstrukteure

gingen andere Wege. Nach herkömmlicher Art sollten die Leitungskupplungen (Hauptluftleitung, Hauptluftbehälterleitung, Dampfheizleitung) weiter von Hand gekuppelt werden und Lokomotive sowie Wagen die Seitenpuffer behalten.

Die Entwicklung endete in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre mit der Fertigstellung einer Dokumentation. Der Fertigung und Erprobung der AMK INTERMAT mit Reisezugwagen stand nichts mehr im Wege. Zur Betriebserprobung wählte man zwei Diesellokomotiven der Baureihe 118. Die Loks waren einseitig mit der AMK umgerüstet worden. Ziel des Einsatzes war es, das Verschleißverhalten der Kupplung im Betrieb zu prüfen. Zur Erprobung wurden das Reisezugpaar D 16/D 17 mit dem Umlauf Stralsund—Berlin—Lichtenberg—Leipzig, Leipzig—Berlin—Lichtenberg—Stralsund und die Triebfahrzeuge 118 117-1 und 118 248-4, beheimatet im Bahnbetriebswerk Leipzig Süd, ausgewählt. Das Reisezugpaar D 16/D 17 bestand aus zwölf D-Zugwagen, 48 Achsen/520 Tonnen. Das unmittelbar mit der Bedienung und Wartung der AMK konfrontierte Triebfahrzeugpersonal vom Bw Leipzig Süd, Dienstplangemeinschaft E. Zesche, und vom Bw Stralsund, Dienstplangemeinschaft K. Busch, wurde auf der Versuchsanlage in Schlauroth an der Eisenbahnstrecke Görlitz—Dresden unterwiesen.

Skizze zur Automatischen Mittelpufferkupplung (AMK)
Sig. Schulz

Der Personalumlauf war wie folgt festgelegt:

Bw Stralsund:

D 16 Stralsund—Berlin—Lutherstadt Wittenberg

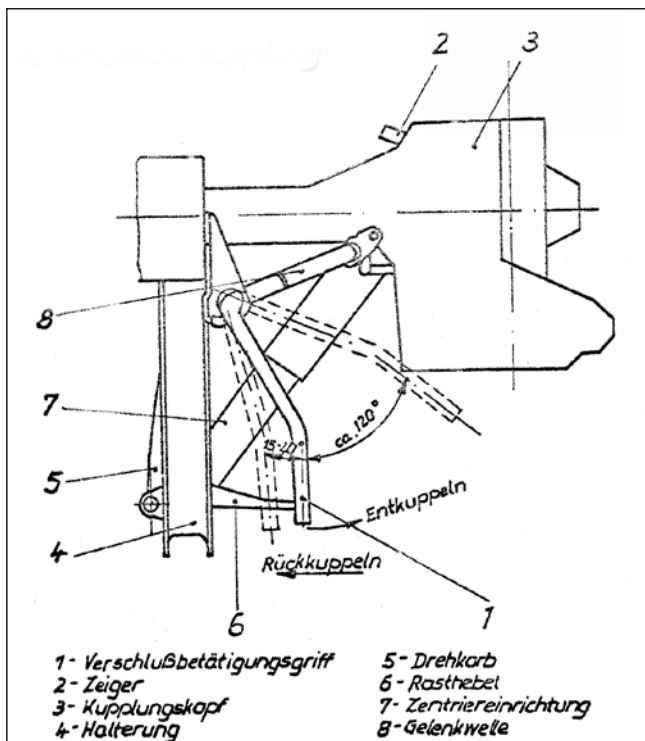
D 17 Lutherstadt Wittenberg—Berlin—Stralsund

Bw Leipzig Süd:

Gastfahrt Leipzig—Lutherstadt Wittenberg, D 16 Lutherstadt Wittenberg—Leipzig Hbf,

D 17 Leipzig Hbf—Lutherstadt Wittenberg, Gastfahrt Lutherstadt Wittenberg—Leipzig.

Zu beiden Triebfahrzeugen wurde ein Mängelbuch speziell für die AMK geführt. Besonderer Wert sollte dabei auf die Gemischkupplung DR IV gelegt werden.



Außerdem gab es eine Dienstanweisung von INTERMAT für

- die Nutzung bzw. Anwendung der Gemischkupplung bei Rangierbewegungen, d. h. Kuppeln von Fahrzeugen mit herkömmlicher Schraubenkupplung und Fahrzeugen mit AMK,
- das Aussetzen von Wagen mit Schäden oder bei Unregelmäßigkeiten.

Aufgrund der o. g. Zuglast wurden die Dieselloks bis zu ihren Leistungsgrenzen beansprucht. Die Störanfälligkeit beider Triebfahrzeuge war sehr hoch. Im Winterbetrieb kamen noch Heizungsprobleme hinzu. In der Folge stellte das Bw Stralsund extra eine Vorheizlokomotive der Baureihe 03 ab. Um der Zugbildungsforderung gerecht zu werden – D 16 Berlin/Leipzig musste mit der AMK

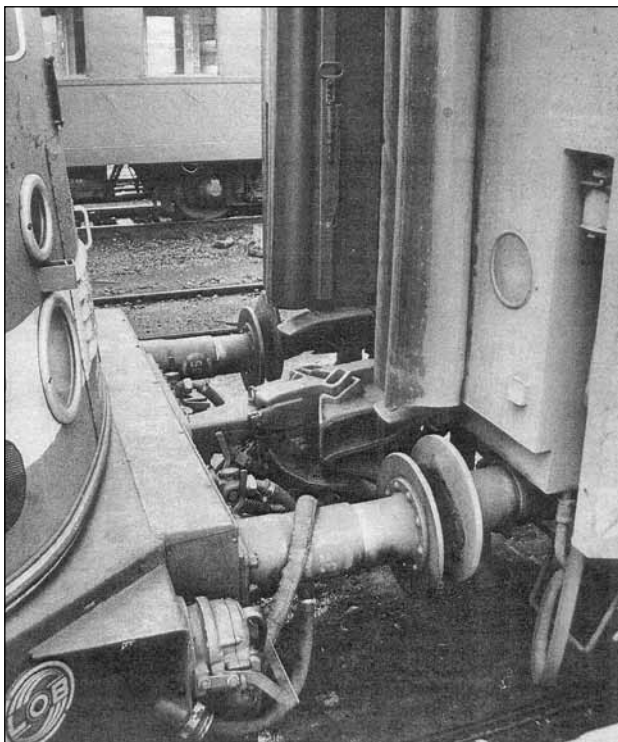
Triebfahrzeug/Wagen fahren – leitete man zuvor die Wagen über das Gleisdreieck Stralsund Hbf—Abzw Srg—Stralsund Rügendamm—Stralsund Hbf.

Die Erprobung der AMK am Zugpaar D 16/D 17 wurde vom Personal des Bw Stralsund in der Zeit von Mai 1970 bis 1973 und aus rationellen Gründen in den folgenden Jahren bis 1975 vom Personal des Bw Eberswalde gefahren. Während der Betriebserprobung festgestellte Unregelmäßigkeiten wurden ausgewertet und bei der weiteren Entwicklung eingearbeitet bzw. berücksichtigt.

Zur generellen Einführung der Automatischen Mittelpufferkupplung INTERMAT kam es nicht, denn den OSShD-Bahnen fehlten die Finanzen für eine derart aufwendige Investition. Die UIC-Bahnen setzten inzwischen verstärkt auf den

Hochgeschwindigkeitsverkehr. Allerdings wurde die AMK bei der Deutschen Reichbahn bei ausgewählten Triebfahrzeugen, Spezialwagen und Schmalspur-Versuchswagen eingebaut. Berücksichtigung für eine spätere Nachrüstung der AMK findet man bei den Import-Diesel-Triebfahrzeugen der BR 120, 130 bis 132 und 142 aus der Sowjetunion.

Weitergehende Informationen zur AMK und zur Versuchsanlage Schlauroth können im Fachbuch „Eisenbahnknoten Görlitz“ von Wilfried Rettig, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglhamm 1994, nachgelesen werden.



**Diesellok 118 117-1 am D16
Stralsung—Leipzig**

Foto: Slg. Schulz

Kugelschreiber – Kunst oder Kultobjekt?

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin

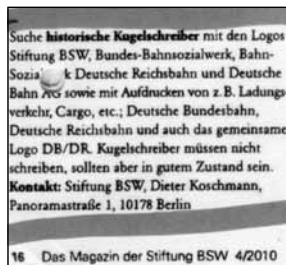
Kugelschreiber aller Formen und Größen wurden und werden von der Industrie, von Verbänden und von gesellschaftlichen Körperschaften recht schnell als Anpreisung ihrer Produkte und Leistungen eingesetzt. Auch als sogenannte „Streuartikel“ dienen Kugelschreiber als Werbegeschenke, als Sympathie- und Hoffnungsträger. Unser BSW und das BSW-Dienstleistungszentrum Ferieneinrichtungen, Reisen und ATCTOURISTIC, werben, hier richtigerweise, mit dem Kugelschreiber.

Die Bahnen in den europäischen Ländern prägen in die Kugelschreiberhülle überwiegend ihr Unternehmenszeichen (Logo).

Der Kugelschreiber ist zum Kultobjekt aufgestiegen. Dieses Schreibinstrument kennzeichnet nicht selten den Geschmack des Benutzers. Kugelschreiber sind auch Prestigeobjekte. Die Weltfirma SWAROVSKI (Kristallwelten) beispielweise füllt ihre schreibenden

Werbeträger an passenden Stellen mit kleinsten Kristallen. Der Nutzer kann sicher sein, dass er Aufmerksamkeit erregt.

Das Magazin der Stiftung BSW 4/2010 hat mit einer kleinen Suchanzeige nach historischen Kugelschreibern eine Lawine ausgelöst und für Überraschung gesorgt. Beim Suchenden trafen etwa 160 Kugelschreiber ein, auch solche, die den damaligen Bahnalltag widerspiegeln. Günter S. aus Hamburg schreibt zur DB: „Stifte/Kugelschreiber durften nur gegen Unterschrift an Schaffner und Busfahrer mit Kassierung ausgegeben werden (ab 1958). Wenn defekt oder entzwei – Neuankündigung (im



Die fünf Kugelschreiber symbolisieren DR, DB und DB AG.

Foto: Jazbec



Tausch) mit Begründung beim Drucksa-
chenlager Minden/Westf.“

Zu einem späteren Zeitpunkt sollen die
eingegangenen Kugelschreiber für eine
Ausstellung in 10178 Berlin, Panorama-
straße 1, im BSW-Raum der „Sammlung
historisches deutschsprachiges Eisen-
bahn-Schrifttums“ ausgelegt werden.
Was ist denn eigentlich ein Kugelschrei-
ber?

Aus einschlägigen Wörterbüchern und
Enzyklopädien lässt sich ableiten: „Der
Kugelschreiber ist ein Schreibstift mit
einer kleinen Kugel (1 mm dick) als
Schreibspitze, die von einem Röhrchen
(Patrone) mit sofort trocknender Tinte
gespeist wird.“ Kugelschreiber werden
hier und da als Kuli oder Tintenkuli be-
zeichnet, aber nicht die Spitzenerzeug-
nisse großer Konzerne...

Die Gründung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn

Ronald Xanke, Schwerin

Am 15. November 1923 wurde die fi-
nanzielle Selbständigkeit der Reichs-
eisenbahnen durch die Loslösung vom
Reichshaushalt vorgenommen. Die
staatsrechtliche Form eines selbständi-
gen Unternehmens war damit aber noch
nicht gegeben und folgte im Februar
1924 durch eine auch vielfach als „Not-
verordnung“ bezeichnete Maßnahme.

Mit der „Verordnung über die Schaffung
eines Unternehmens Deutsche Reichs-
bahn“ vom 12. Februar 1924 (Reichsge-
setzblatt I Nr. 10 vom 14. Februar 1924,
S. 57) wurde unter Berufung auf den
Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfas-
sung ein selbständiges, eine juristische
Person darstellendes wirtschaftliches
Unternehmen mit der Bezeichnung
„Deutsche Reichsbahn“ (DR) geschaf-
fen. Alle Paragraphen dieser Verordnung
sollten bis zum Erlass eines Gesetzes
über die Deutsche Reichsbahn Bestand
haben. Dieses Gesetz wurde am 30. Au-
gust 1924 verabschiedet. Aufgabe des
Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“
war es, die im Eigentum des Reiches ste-
henden Eisenbahnen zu betreiben und
zu verwalten. Im § 3 der o. g. Verordnung
hieß es außerdem: „...Das Unterneh-

men Deutsche Reichsbahn umfaßt die
Reichseisenbahnen mit allem Zubehör
und allen damit verbundenen Rechten
und Pflichten, einschließlich der Boden-
seedampfschiffahrt und dem sonstigen
Nebenbetriebe der Reichsbahnverwal-
tung...“. Die Aufsicht und Leitung des
Unternehmens hatte der Reichsver-
kehrsminister. Als Gründungsdatum ist
gemäß „Reichs-Verkehrs-Blatt“ Nr. 8 der
15. Februar 1924 verbindlich dargestellt.
Alle Forderungsrechte und Schulden des
Reichs, die mit dem Reichseisenbahnun-
ternehmen verbunden waren, gingen auf
die Deutsche Reichsbahn über. Das Un-
ternehmen haftete jedoch nicht für ande-
re Verpflichtungen des Reiches. Eigen-
tümer der Reichseisenbahnen blieb das
Deutsche Reich. Sowohl das Reichsge-
setz vom 30. April 1920, betreffend den
Staatsvertrag über den Übergang der
Staatseisenbahnen auf das Reich als
auch die Bestimmungen des am 28. Juni
1919 in Versailles unterzeichneten Ver-
trages wurden durch diese Verordnung
nicht berührt.

Alle Geschäfte der Leitung des Unter-
nehmens wurden nunmehr unter der
Firma „Deutsche Reichsbahn, Haupt-

verwaltung“ erledigt. Der Reichsverkehrsminister behandelte nur noch die Geschäfte, die die Aufsicht über das Unternehmen betrafen. Finanziell wurde das Unternehmen auf eigene Füße gestellt. Im Vorwort des bereits genannten „Reichs-Verkehrs-Blatt“ Nr. 8 bezeichnete sich der Reichsverkehrsminister Rudolf Oeser (1858-1926) als „Der Leiter des Unternehmens Deutsche Reichsbahn“. Es endet mit dem Aufruf: „Und nun frisch auf an das neue Werk!“.

Die Bezeichnung der Reichsbahndirektionen wurde davon nicht berührt. Die zu diesem Zeitpunkt bestehenden Reichsbahndirektionen waren Altona, Augsburg, Berlin, Breslau, Cassel, Dresden, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsberg (Pr.), Ludwigshafen (Rhein), Magdeburg, Mainz, München, Münster (Westf.), Nürnberg, Oldenburg, Oppeln, Osten, Regensburg, Schwerin, Stettin, Stuttgart, Trier und Würzburg. Die bayerischen Direktionen wurden jedoch weiterhin von der Zweigstelle Bayern vertreten. In der „Juristischen Wochenschrift“ Nr. 19 von 1924 schrieb Ministerialrat Dr. Homberger: „...Art. 92 der RVerf., der vorschreibt, daß die Reichseisenbahnen „ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sind“, ist zunächst nur unvollkommen ausgeführt worden. Die Selbstständigkeit der Reichsbahn kam lediglich dadurch zum Ausdruck, daß ihr Haushalt einen besonderen Abschnitt des Reichshaushalts darstellte und daß eine interne Abrechnung zwischen Reichsbahn- und Reichsfinanzverwaltung stattfand...Die Not des Reiches, die im Zeitpunkte der Stabilisierung der Währung auf finanziellem Gebiete bestand, nötigte dann aber

am 15. Nov. 1923 zu einem raschen Entschluß: zu der sofortigen Abtrennung der Reichsbahnfinanzen von den allgemeinen Reichsfinanzen...Die Notverordnung v. 12. Febr. 1924 über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“...hat für diesen Zustand die vorläufige staatsrechtliche Form geschaffen...Die Notverordnung hat aber eine Reihe wichtiger Gedankengänge... bereits festgelegt oder ihre Durchführung vorbereitet. Insbesondere sieht sie vor, daß das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ als Betriebsgesellschaft die Reichseisenbahnen zu verwalten hat, daß das Eigentum beim Reiche bleibt und legt die Grundlage für die weiter in Aussicht genommene Trennung von Aufsicht und Leitung, läßt aber im übrigen die Einzelausgestaltung in der Schwebe...“.

Der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ ist bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG) erhalten geblieben. Damit kommt immer wieder die Frage: Warum ist der Name geblieben? Im Katalog zur Dauerausstellung „Auf getrennten Gleisen, Reichsbahn und Bundesbahn 1945-1989“ des DB Museums Nürnberg ist dies sehr eindrucksvoll beschrieben worden. Dort heißt es:

„...Doch auch schon vor der Wende war die Bezeichnung Reichsbahn ein Anachronismus, erinnerte sie doch an alte Zeiten, von denen sich die DDR radikal losgesagt hatte.

Die Gründe, weshalb die Eisenbahn in der DDR unter dem alten Namen fuhr, liegen in dem besonderen Status von Berlin. Bereits 1944 hatten sich die Alliierten darauf verständigt, dass Berlin von der Sowjetunion, den USA, Großbritannien und Frankreich besetzt und von einer gemeinsamen Alliierten Kommandantur verwaltet werden sollte. Obwohl das Eisenbahnnetz für die Alliierten von

großer strategischer Bedeutung war, wurde keine umfassende Vereinbarung getroffen, wie der Schienenverkehr in Berlin zu regeln sei. In dieser Frage – anders als etwa beim Luftverkehr – setzte sich die angelsächsische Skepsis gegen detailgenaue Regelungen durch. Um zukunfts offen bleiben zu können, einigte man sich auf allgemeine Grundnormen, aus denen dann Regeln in der Praxis abgeleitet werden konnten. So wurde wie alles Reichsvermögen in Berlin auch die Reichsbahn als ein Sondervermögen des „Deutschen Reiches“ von den Alliierten beschlagnahmt. Die Berliner Eisenbahn blieb unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn“ im Grundbuch eingetragen. Die Betriebsrechte und -pflichten aber übertrug man der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland, die bereits zum 1. September 1945 mit dem legendären Befehl Nr. 8 den Eisenbahnbetrieb den „deutschen Eisenbahnern“ übergab. In der Praxis bedeutete dies, dass der Eisenbahnverkehr einschließlich der S-Bahn von Ost-Berlin aus geleitet wurde. Konflikte zwischen Ost und West waren damit vorprogrammiert. Sie erstreckten sich über die Nutzungs- und Veräußerungsrechte von Grundstücken, Gebäuden und Betriebsmaterialien, die Frage der Bezahlung und Sozialversicherung der in West-Berlin lebenden Reichsbahner sowie die Organisation und Befugnisse der Bahnpolizei. Auch eignete sich der außergewöhnliche Status der Reichsbahn in den Zeiten des Kalten Krieges hervorragend für kleine Sticheleien. Westberliner mieden die S-Bahn, während es sich die DDR nicht nehmen ließ, auf Reichsbahnterritorium in West-Berlin ihre Staatsflagge zu hissen. Selbst nach dem Mauerbau, der Fertigstellung des Berliner Außenrings, der eine Umfahrung West-Berlins erlaubte, und den wachsenden finanziellen Schwierigkei-

ten, den Betriebspflichten in West-Berlin nachzukommen, hielt die DDR an dem Namen Deutsche Reichsbahn fest. Dies war gegenüber den Bürgern der DDR, die sich mit ihrem Staat identifizierten, kaum noch zu vermitteln. Schließlich war die Sprachpolitik des Politbüros, die jeden volkseigenen Betrieb mit Namen sozialistischer Helden schmückte, durchaus erfolgreich. Gegenüber Bürgeranfragen, warum die Deutsche Reichsbahn beispielsweise nicht in „Staatsbahn der DDR“ umbenannt werde, wurde juristisch argumentiert: Eine Umbenennung könnte es den Westmächten und dem Westberliner Senat ermöglichen, die Befugnisse der DDR über die Betriebsrechte und die immer wieder postulierten Eigentumsrechte an der Reichsbahn in Berlin einseitig zu kündigen. Dabei handelte es sich längst nicht mehr um eine juristische und politische Frage.

Mit dem Beginn der deutsch-deutschen Transitabkommen und der 1984 erfolgten Überführung der Westberliner S-Bahn in die Berliner Verkehrsbetriebe sicherten die Betriebsrechte wertvolle Deviseneinnahmen. So wichtig Sprachpolitik für das Politbüro auch immer war, im Fall der Deutschen Reichsbahn blieb man lieber auf der finanziell und politisch sicheren Seite einer angelsächsisch begründeten bürgerlichen Rechtsauffassung. Deshalb fuhr im sozialistischen Deutschland die Deutsche Reichsbahn.“

Literatur:

- Landeshauptarchiv Schwerin, Bestand 9.2-17 Reichsbahndirektion Schwerin,
- Altaktenbestand Nr. 1187, 5406, 30227
- Auf getrennten Gleisen, Reichsbahn und Bundesbahn 1945-1989
- Katalog zur Dauerausstellung im DB Museum, DB Museum Deutsche Bahn AG 2001

Der Herrengefolgewagen

des Hofzuges Sr. Majestät des deutschen Kaisers und Königs von Preußen, Wilhelm II.

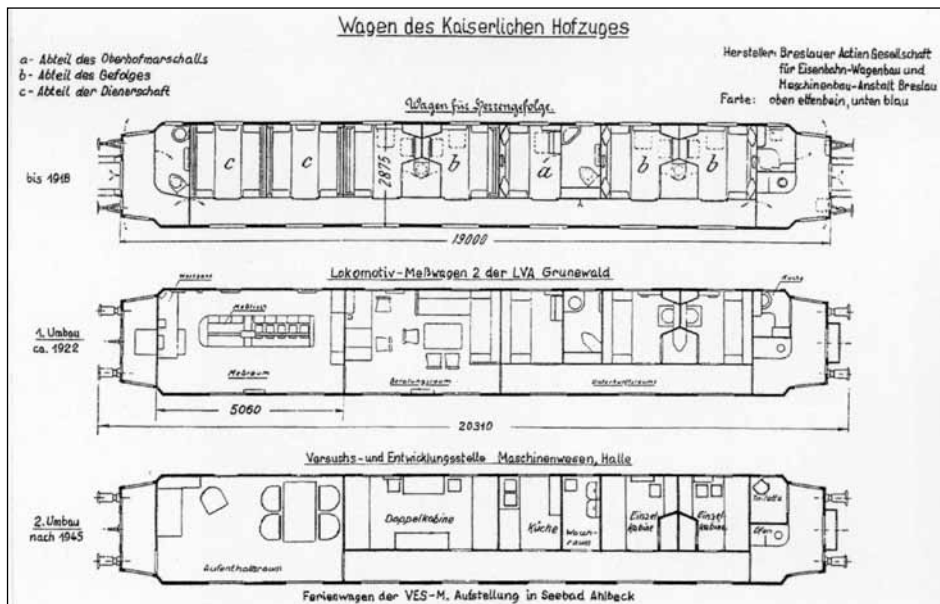
Fritz Spalink, Seebad Heringsdorf

Bei meinen Recherchen zur Zeitungsreihe „100 Jahre Inselbahn“ stieß ich bei der Auswertung des Archivs der Usedomer Bäderbahn auf einen nur noch teilweise vorhandenen Text über den kaiserlichen Hofzug. Der Text stammt mit ziemlicher Sicherheit aus der Feder des früheren Ehrenvorsitzenden Hans Nadler der „Usedomer Eisenbahnfreunde e.V.“. Da ich in der Arbeit im Aktionsbündnis Karniner Brücke e.V. viel mit Dr. Günter Jikeli, dem Vorsitzenden der Eisenbahnfreunde, zusammenarbeite, scheint es mir wichtig, diesen Text zu überarbeiten und ihn - mit vielen Archivfotos versehen - der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Ahlbeck und Heringsdorf profitierten in besonderem Maße von der Anbindung

an das deutsche Eisenbahnnetz. Ein herausragender Teilnehmer am öffentlichen Eisenbahnreiseverkehr war der seit 1889 regierende deutsche Kaiser Wilhelm II. Schon am 10. Mai 1890 ermächtigte Seine Majestät die Staatsregierung, zum Bau einer Eisenbahn von Swinemünde nach Heringsdorf 600.000 Reichsmark auszugeben. Die Strecke wurde nach langer Bauzeit am 1. Juli 1894 mit einer Feier im neugebauten Heringsdorfer Bahnhof eröffnet, und Züge wurden in Seebad Heringsdorf stationiert. Der Kaiser unterzeichnete selbst gern mit Wilhelm I.R. (I.R. = Imperator Rex = Herrscher und König). Im Volksmund sagte man auch „I-mmer R-eisefertig“, und seine Hymne wurde umgedichtet „Heil

Blick auf die Innengestaltung des Herrengefolgewagens in drei verschiedenen Phasen seines Einsatzes.





Hans Nadler entdeckt den Ferienheim-Salonwagen im Wald von Seebad Ahlbeck im Jahre 1975

Dir im Sonderzug“ (statt Siegerkranz). Er wurde auch der „Fliegende Hohenzoller“ genannt. Im Durchschnitt war er 200 Tage im Jahr unterwegs. Für die Reisen der deutschen Kaiser und preußischen Könige mit der Eisenbahn sind im Laufe der Jahrzehnte etwa 40 Sonderfahrzeuge gebaut worden. Der weitaus größte Teil dieser Eisenbahnwagen wurde zwischen 1889 und 1907 während der Regentschaft von Kaiser Wilhelm II. für dessen Hofzug in Dienst gestellt.

Nach dem Ende der Monarchie im Jahre 1918 hatte man vorerst keine Verwendung für die fast 30 Sonderwagen des kaiserlichen Hofzuges. Zeitweise waren sie auf der nun verwaisten Hof-Station in Potsdam-Wildpark abgestellt. Die noch vorhandenen dreiachsigen Salonwagen wurden verschrottet. Einige geeignete Wagen wurden als Salonwagen für den öffentlichen Verkehr verwendet. Einen weiteren Teil der Hofwagen setzte die Deutsche Reichsbahn nach entsprechendem Umbau vornehmlich als Bahndienstwagen, u. a. als Messwagen für Lokomotivversuche und als sonstige Laufuntersuchungs- sowie Bremsversuchs- und Unterrichtswagen,

ein. Die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (MITROPA) erwarb sieben Wagen aus dem ehemaligen Hofzug, ließ diese in ihrem Ausbesserungswerk Gotha zu Schlaf- und Speisewagen umbauen und setzte sie in Luxus- und Fernschnellzügen ein. Sie waren für diesen Zweck besonders geeignet, hatte man doch bei der Konstruktion der

Wagen für den Hofzug auf optimale Lauf-ruhe Wert gelegt.

Wie der überwiegende Teil der Hofsalonwagen ist auch der Herrengefolgewagen mit der Nummer 5A (zweite Besetzung der Wagennummer) in Breslau gebaut worden. Der sechsachsige Wagen mit dem Lieferjahr 1907 war dem Oberhofmarschall vorbehalten, eine Position, die in der Regierungszeit von Kaiser Wilhelm II. z. B. August Ludwig Traugott Graf zu Eulenburg (1838—1921) inne hatte. Im Hofzug lief der Wagen stets unmittelbar vor bzw. hinter dem Wagen des Kaisers.

Der Herrengefolgewagen 5A gehörte bis zum Ende des Ersten Weltkriegs zum Hofzug Wilhelm II. Danach verblieb er bei der Staatseisenbahnverwaltung und erhielt die Nummer „Berlin 700 554“. Es ist anzunehmen, dass der Herrengefolgewagen, wie die anderen Hofwagen, gelegentlich als Salonwagen gelaufen ist. Im Jahre 1923 übernahm ihn die Lokomotiv-Versuchs-Anstalt Grunewald (LVA). Die nach 1991 wiederentdeckte Beschriftung auf dem Längsträger „Unt. Gd. 9.24“ (Untersuchung Grunewald, September 1924) bestätigt die Stationierung. Er wurde als Messwagen 2 für Lokomotivversuche umgebaut und behielt diese Funktion auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs.

Im Jahre 1950 ist der Wagen der in Halle (Saale) ansässigen Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) der Deutschen Reichsbahn unterstellt und weiterhin als Messwagen für Lokomotiven eingesetzt worden. Während seiner Verwendung als Messwagen sind die mittleren Achsen der beiden je dreiachsigen Drehgestelle ausgebaut worden. Mit dem Ende der Dampflokzeit bei der Deutschen Reichsbahn verlor der damals ungefähr „Fünfundzwanzigjährige“ seine Funktion. Er wurde zwar ausgemustert, aber nicht verschrottet. Die findigen Eisenbahner aus Halle (Saale) hatten eine glänzende Idee zur Verbesserung des Angebots an damals äußerst begehrten Ferienplätzen an der Ostsee. Der vormalige Herrengefolge- und spätere Messwagen wurde erneut umgebaut und als Feriendomizil für die Werkstätigen der Deutschen Reichsbahn eingerichtet. Die Endstation des einstigen Hofwagens für die nächsten 30 Jahre hieß Bahnhof Seebad Ahlbeck. Er hatte den bekannten Ort schon in der Zeit der „Kaiserbäder“ kennen gelernt. Hier war der Wagen im Verband des Hofzuges nach Heringsdorf gerollt. Er war in den Hofzug eingereiht worden, den der Kaiser bei jeweils mehreren Besuchen pro Jahr nutzte, wenn er zu seinen Nordlandreisen aufbrach oder von diesen zurück kehrte, oder wenn er die Garnison Swinemünde inspizierte. Auch fanden jährlich in Swinemünde die Flottentage statt, an denen der Oberbefehlshaber selbstverständlich teilnahm. Bei diesen Fahrten hatte er noch die alte Drehbrücke über die Peene bei Karnin befahren, die das Festland seit 1876 bis zum Bau der Hubbrücke mit der Insel Usedom verband. In Swinemünde fuhr er über die Strecke am Hauptbahnhof Swinemünde vorbei, entweder in den Hafen zur kaiserlichen Yacht S.M.S. HOHENZOLLERN oder über den Bäderbahnhof nach Ahlbeck und Heringsdorf.



Rene Litzkowsky bei der Renovierung

Der zum Betriebsferienheim umgebaute Herrengefolgewagen unternahm um 1965 mit dem Fährschiff STRALSUND seine bisher letzte größere Fahrt im Trajekt über die Peene in Wolgast auf die Insel Usedom. Vom Bahnhof Ahlbeck legte man noch ein kurzes Gleis in den Wald und bugsierte den nun zum „Ferien-Salonwagen“ aufgewerteten Vierachsler zwischen Usedomer Kiefern. Seiner Puffer und Kupplungen beraubt, verbrachte er hier ein über dreißigjähriges Stilllager. Ab und zu kamen Feriengäste, die bei einem Spaziergang voller Verwunderung den grünlackierten D-Zug-Wagen ohne Gleisanschluss einsam im Wald stehen sahen. Dabei bot sich damals dieser ungewohnte Blick auf einen alten D-Zug-Wagen mit allerlei Anbauten und Radio- und Fernsehantennen auf dem Dach nicht selten. Überall in schönen Gegenden der DDR konnte man auf Bahnhofsgleisen derartige improvisierte



Das Wagenäußere kann sich nach der Renovierung schon sehen lassen.

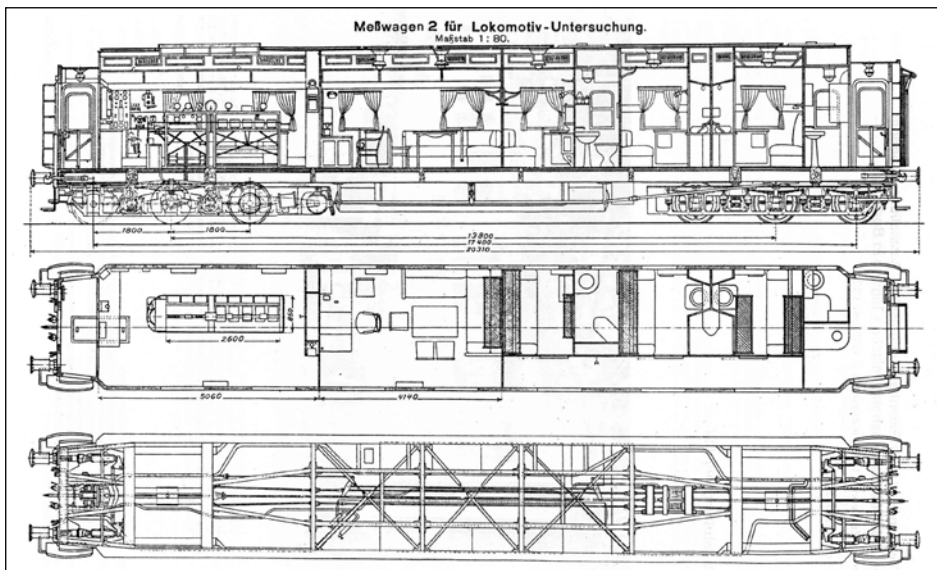
Ferisiedlungen von Dienststellen der Deutschen Reichsbahn entdecken. Zu den neugierigen Zaungästen - der Wagen war längst umzäunt worden - gehörte ein Leipziger „Eisenbahnverrückter“, Hans Nadler. Er war damals, fast privilegiert, Urlauber im Ahlbecker Ferienhaus seines Betriebes, der alten Leipziger Transportanlagenfirma Bleichert. Er war technikinteressiert, kannte die modernste Hubbrücke Europas bei Karnin und das, was nach dem Zweiten Weltkrieg noch übrig geblieben war, aus eigenem Erleben. Der Wagen im Ahlbecker Wald schien ihm angesichts der an den Außenwänden angebrachten Zierleisten und der verkleideten Längsträger nicht nur ein alter D-Zug-Wagen zu sein, sondern deutete auf etwas Besonderes hin. Irgendwann fand er schließlich heraus, dass es sich bei dem seltenen „Waldbewohner“ um einen ehemaligen Salonwagen aus dem kaiserlichen Hofzug handeln musste. Mit diesem Wissen im Kopf vergingen die Jahre bis zur Wende. Im Sommer 1991 sah er den Herrengefolgewagen leer im Wald stehen. Es gehörten schon Optimismus und Begeisterung dazu, sich diesem vollständig herunter gekommenen und nicht einmal

mehr fahrfähigen Salonwagen annehmen zu wollen. Einst hatten ihn Oberhofmarschall, Gefolge und Dienerschaft verlassen, jetzt blieben die Werk tätigen fern, die erst einmal ihre Reiselust in aller Welt austoben und nicht nach Seebad Ahlbeck reisen wollten.

Der Leiter der Zentralstelle Maschinentechnik

der Deutschen Reichsbahn in Halle (Saale) hatte die Auflage erhalten, das einstige Feriendomizil aus dem Ahlbecker Wald zu entfernen; dem Wagen drohte deshalb damals die Verschrottung. Am 12. November 1991 übernahmen die „Usedomer Eisenbahnfreunde e. V.“ den Herrengefolgewagen. Zur eindeutigen Klärung der Eigentumsverhältnisse wurde am 16. April 1993 ein Kaufvertrag mit der Deutschen Reichsbahn abgeschlossen. Allerdings sollte es noch bis zum Sommer 1993 dauern, bis die Bergung des „proletarischen Hotels“ aus dem Ahlbecker Stadtwald in Angriff genommen werden konnte. Das alle Beteiligten mobilisierende Ziel lautete damals: Aufbau eines historischen Museums des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Peenemünde. In eine neue Traditionsbahn auf Usedom sollte neben Fahrzeugen des Verkehrsmuseums Dresden der Herrengefolgewagen als Repräsentationsfahrzeug aufgenommen werden. Kurz vor Beginn der Aktion wurde der Wagen Opfer blinder Zerstörungswut, bei der Fensterscheiben zerschlagen, Türen aufgebrochen und Mobiliar zerstört worden waren.

Eine Bergungsaktion vereinte in der Zeit vom 1. bis 6. Juli 1993 viele begeisterte Usedomer, Eisenbahner, Ei-



Maßskizzen des Messwagens 2 für Lokomotiv-Untersuchung

Quelle: Eisenbahnen und Museen, Folge 28

senbahnfreunde und Angehörige des Bundesgrenzschutzes. Auch die Deutsche Reichsbahn und einige Privatfirmen gaben Unterstützung. Mehr als 30 Jahre war der frühere Herrengeloggewagen nicht bewegt worden. Über ein ca. 400 Meter langes Behelfsgleis wurde der bei der Auslieferung immerhin über 57 Tonnen schwere Herrengeloggewagen Zentimeter für Zentimeter bis zum Bahnsteig des Bahnhofs Seebad Ahlbeck bugsiert, ohne auch nur einmal zu entgleisen. Am 8. Juli 1993 fand die Überführung des Wagens - er war ungebremst, ohne Puffer und ohne Kupplung - vom Bahnhof Seebad Ahlbeck zum Nachbarbahnhof Seebad Heringsdorf statt. Gezogen wurde der „Dienstzug“ von der Reichsbahnlok 201 792-9 des Bahnbetriebswerkes Seebad Heringsdorf mittels eines mehrfach geschlungenen Seiles, am Zugschluss assistiert von einem UNIMOG-Allzweckfahrzeug des Bahnbetriebswerkes Stralsund.

Dem Transport mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h war eine Lauffähigkeitsuntersuchung durch den Wagenmeisterposten Heringsdorf des Bahnbetriebswagenwerkes Stralsund am 9. Juni 1993 voraus gegangen. Nun befand sich der Wagen erst einmal auf sicherem Gleis im Bahnhof des ehemaligen Kaiserbades Heringsdorf. Am 25. August 1993 wurde er als „Technisches Denkmal der Verkehrsgeschichte“ nach dem damals noch gültigen DDR-Denkmalpflegegesetz vorläufig unter Schutz gestellt.

Doch das größte Problem, die originalgetreue Wiederherstellung des historischen Fahrzeugs, stand noch bevor. Als erstes sorgte die Gemeindeverwaltung des Seebades Ahlbeck für die Wiederherstellung der zerschlagenen Fenster. Ab 21. März 1994 begannen mehrere Fachleute und ehemalige Reichsbahner auf der Basis eines ABM-Projektes unter der Leitung der Beschäftigungs- und

Qualifizierungsgesellschaft BQG „Usedom Süd“ mit den schwierigen Instandsetzungsarbeiten. In mehr als fünfjähriger Arbeit sind Instandsetzungen am Wagenäußeren und im Innenbereich in erheblichem Umfang ausgeführt worden. Seit dem Auslaufen der ABM-Maßnahmen am 2. August 1999 ist eine Stagnation bei der Restaurierung des historisch wertvollen Fahrzeugs eingetreten, die bis heute andauert.

Vielleicht wird durch die neue Aktualität einer wieder eingerichteten Eisenbahn-Direktverbindung Berlin—Usedom über Ducherow, Karnin und Swinoujscie auch für den nostalgischen Eisenbahnveteranen aus einer Zeit, die den Seebädern heute den Beinamen „Kaiserbäder“ gibt, eine Renaissance möglich.

(Der Autor ist Vorsitzender der Historischen Gesellschaft zu Seebad Heringdorf auf Usedom e.V.)

Höhensysteme bei der Deutschen Reichsbahn

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Fast jeder, der bei einer seiner Eisenbahnfahrten einige Minuten des Wartens auf den Zug auf dem Bahnsteig verbracht hat, wird bemerkt haben, dass an einer markanten Stelle am Empfangsgebäude eine Marke und eine Tafel angebracht sind zum Beispiel mit der Angabe „426,818 m über Normal-Null“ (trifft auf den Bahnhof Ulrichsberg im Bayerischen Wald zu). Meist sind diese Angaben auch in den Fahrplankarten des Kursbuches bei Bahnhöfen ab einer bestimmten Höhenanlage eingetragen gewesen.

Als ich vor rund 25 Jahren den Reiseführer „Bahnland DDR“ herausgab, hatte ich diese Höhenangaben aus dem Kursbuch der Deutschen Reichsbahn verwendet.

Etwa 1 ½ Jahre nach dem Erscheinen des Buches erhielt ich die Zuschrift eines Lesers aus dem damaligen Bezirk Dresden, der mich damit konfrontierte, dass er zu Höhenangaben einiger Bahnhöfe (es waren drei oder vier) abweichende Angaben habe. Das machte mich seinerzeit stutzig. Ich ging der Sache nach. Das Ergebnis war: Im Laufe der Zeit wurden verschiedene Systeme mit unterschiedlichen Bezugspunkten verwendet, aber teilweise untereinander nicht angeglichen, sodass zum Beispiel an einem 150-jährigen Bahnhofsgebäude eine Höhenangabe zu finden ist, die sich auf den Pegel von Kronstadt bezieht.

Der Kronstädter Pegel bei St. Petersburg ist der Bezugspunkt für das Höhensystem von Russland und den Ländern des ehemaligen Ostblocks. Als Höhennormal (HN) wurde er in der DDR angewendet und ist bis heute in der Slowakei, Tschechien, Ungarn und anderen osteuropäischen Ländern in Gebrauch. Der Pegel



Am Empfangsgebäude des Bahnhofs Feldberg-Bärental im Schwarzwald angebrachte Tafel mit Angabe zur Höhenlage des Bahnhofs Foto: Kirsche

verwendet werden. Bei der Deutschen Reichsbahn werden neben dem System HN 76 noch die Systeme HN 56, NN vor 1912 und NN 1912 verwendet. Die Systeme HN unterscheiden sich von den Systemen NN nicht nur durch den Bezugshorizont (Pegel Kronstadt bzw. Pegel Amsterdam), sondern sie basieren auf der wissenschaftlich unterschiedlichen Berücksichtigung des Erdschwerefeldes. Das bedeutet, dass zum exakten Umrechnen einer Höhe aus dem einen System in ein anderes der Niveauunterschied zwischen den Pegeln Kronstadt und Amsterdam nicht ausreicht. Lediglich für überschlägige Vergleiche kann bei Inkaufnahme von Ungenauigkeiten im Zentimeterbereich folgende Beziehung verwendet werden:

Höhe ein und desselben Punktes in den verschiedenen Systemen:

Höhe im System HN 76	100,00 m
Höhe im System HN 56	100,01 m

Höhe im System NN 1912 100,19 m

Höhe im System NN vor 1912 100,14 m

Dem Autor liegt eine Aufstellung ausgewählter Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1986 vor, aufgestellt vom Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der DR (EVDR), in der als Bezugssystem der Amsterdamer Pegel genannt ist und bei den Bahnhöfen die Höhe der durchgehenden Hauptgleise in ihrer engsten Annäherung an das Empfangsgebäude. Davon ausgewählt die Extreme: Bahnhöfe Saßnitz Hafen und Wolgast jeweils mit 2,5 m, die Bahnhöfe Oberwiesenthal mit 892,0 m und Unterwiesenthal mit 847,5 m (der Bahnhof Brocken mit 1.125 m war seinerzeit nicht in Betrieb).

Fazit: Wie hoch ein Bahnhof liegt, ist immer abhängig vom gewählten Bezugssystem, auch wenn es nur wenige Zentimeter Unterschied sein sollten.

125 Jahre Mecklenburgische Bäderbahn „Molli“

Redaktioneller Beitrag nach Veröffentlichungen in: „Der Eisenbahnerphilatelist“ – Fachzeitschrift der Briefmarkensammler-Gemeinschaften in der Stiftung Bahn-Sozialwerk, Nr. 175, Juli 2011 und der Pressestelle der Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH

Eine der schönsten Dampfbahnen Deutschlands hört auf den Namen „Molli“. Zur Entstehungsgeschichte des Namens „Molli“ gibt es viele Geschichten. Die folgende Anekdote soll sich so oder ähnlich in Bad Doberan zugetragen haben:

Vor mehr als einhundert Jahren reiste eine alte Dame mit ihrem kleinen dicken Mops namens „Molli“ nach Bad Doberan. Natürlich wollte auch sie gern mit der neu eröffneten Dampfeisenbahn von Bad Doberan nach Heiligendamm fahren. Doch ihr Mops war unter keinen Umständen zum Einsteigen zu be-

wegen. Plötzlich riss der kleine Mops bellend aus. Erschrocken rief die alte Dame: „Molli, bleib stahn!“ (hochdeutsch: Molli, bleib stehen!) Doch nicht etwa der kleine, freche Mops hörte auf diesen Ruf. Ein kurzer, kräftiger Ruck ging durch den gerade angefahrenen Zug. Es quietschte und knirschte. Der Lokführer hatte geglaubt, er und seine Bahn wären gemeint und hatte eine Vollbremsung eingeleitet. Der Zug stand, und fortan hieß die kleine Bäderbahn im Volksmund „Molli“.

Die Bahn mit der ungewöhnlichen Spurweite von 900 Millimetern beginnt am Bahnhof Bad Doberan, gelegen an der

Hauptbahn Wismar—Rostock. Gleich einer Straßenbahn führt die Strecke durch die Kreisstadt, ehe sie entlang einer Lindenallee das Seebad Heiligendamm erreicht, heute ein Ortsteil Bad Döberans. Zwischen Seebad Heiligendamm und Ostseebad Kühlungsborn begleitet das Gleis den Strand der Ostsee. Im Sommerhalbjahr besteht auf der Strecke Stundentakt, im Winterhalbjahr Zweistundentakt. Dann ersetzt der „Mollibus“ die ausfallenden Züge, formal die Buslinie 121 von Rostock über Bad Döberan, Seebad Heiligendamm, Ostseebad Kühlungsborn nach Rerik.

Anfangs gehörte der „Molli“ einem großen Privatunternehmen. Der Stettiner Friedrich Lenz erbaute und betrieb zahlreiche Neben- und Lokalbahnen in Preußen, Mecklenburg, Anhalt, Hessen und Thüringen. Der „Molli“ nahm am 7. Juli 1886 zwischen Döberan und Heiligendamm den Betrieb in den Sommermonaten auf. Während die meisten Lenz-Bahnen erst 1945 oder später in öffentliche Hand übergingen, kaufte das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin bereits zum 1. März 1890 den „Molli“, der fortan ein Teil der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn war. Diese verlängerte zum 12. Mai 1910 die Strecke nach Arendsee – ab 1938 bildete Arendsee zusammen mit Brunshaupten und Fulgen das Ostseebad Kühlungsborn. Ebenfalls ab 1910 verkehrte auf dem „Molli“ ganzjährig auch Güterzüge. Im Einsatz waren anfangs dreiachsige Tenderlokomotiven der mecklenburgischen Gattung T 7, der späteren DR-Baureihe 99.30. 1923 folgte die Baureihe T 4.2, ab 1925 als Baureihe 99.31 bezeichnet. 1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn dann die leistungstärkere Baureihe 99.32. Die im Laufe der Jahre mehrfach generalüberholten Lokomotiven erhielten 2009 Ver-



Juni 2011 - Sonderbriefmarke im Wert von 45 Cent, entworfen von Michael Kunter, Berlin.

stärkung durch die in Meiningen gefertigte 99 2324, technisch eine 99.32. 1969 endete der Güterverkehr, der wegen der nötigen Umladung in Bad Döberan immer unwirtschaftlicher geworden war. 1976 erfolgte die Eintragung des „Mollis“ in die Denkmalliste des Bezirks Rostock. Nach dem Ende der DDR zeichnete die Deutsche Reichsbahn beziehungsweise die Deutsche Bahn AG für den „Molli“ verantwortlich, ehe er, wie auch andere Schmalspurbahnen in den neuen Ländern, kommunalisiert wurde. An der Betreibergesellschaft, die seit dem 3. Oktober 1995 für den „Molli“ verantwortlich ist, beteiligten sich der Landkreis Bad Döberan sowie die Gemeinden Bad Döberan und Ostseebad Kühlungsborn. Bis heute fährt der „Molli“ im Regelverkehr und ist in den 1997 gegründeten Verkehrsverbund Warnow eingebunden. Zu einer reinen Urlauber-Ausflugsbahnen zählt der „Molli“ damit nicht. Die Deutsche Post AG widmete dem 125-jährigen Jubiläum der Mecklenburgischen Bäderbahn am 9. Juni 2011 eine Sondermarke im Wert von 45 Cent (siehe oben).

Die Ribnitzer Werbeagentur „nord design“ entwickelte ein Logo für den „Molli“ (siehe Bild rechts). Das in schwarz-rot gehaltene Erkennungszeichen der historischen Schmalspurbahn hat einen symmetrischen Aufbau und wurde ganz in der Tradition alter Logos von histori-



schen Eisenbahn- und Fluggesellschaften gestaltet. Es bietet vielfältige Interpretationsmöglichkeiten:

1. Zwei rote Schienenräder und der schwarze Schornstein einer Molli-Lok
2. Drei querliegende Schwellen oder der Blick von oben auf den Schienenstrang

3. Eine klassizistische Säule in Anlehnung an die Stadtgeschichte von Bad Doberan und Heiligendamm

4. Zwei Buchstaben: „d“ und „b“: „d“ für „Dampf“ oder „Doberan“ und „b“ für „Bahn“ oder „Bad“ [Doberan]

Der Schrifttyp „TIMES“ verkörpert sowohl den nostalgisch-klassizistischen Charakter Bad Doberans, als auch „Nostalgie auf Rädern“. Die Farben Schwarz,

Weiß und Rot entsprechen dem „Lokomotivischen“ und stellen zudem einen klassischen, grafischen Farbkontrast dar. Mit sehr viel Fantasie lässt sich aus dem schwarzen Mittelstück des Logos sogar eine römische „3“ [III] für den Gründungstag oder auch ein stilisiertes „M“ für „Molli“ oder „Mecklenburg“ erkennen.

Als die Unternehmensbekleidung noch Uniform hieß...

Wilfried Rettig, Minden

Als zum 1. Januar 1994 die erste Stufe der Bahnreform begann, nutzte das neue Staatsunternehmen DB AG den Zeitpunkt für die Einführung einer einheitlichen Unternehmensbekleidung. De facto trugen Reichs- und Bundesbahner aber bereits die gleiche Dienstkleidung, nur mit unterschiedlichem Logo. Während sich allerdings die DB schon ab 1987 vom militärischen Uniformschnitt verabschiedete, hielt die DR bis zuletzt am Konservativen fest. Im vorliegenden Heft soll begonnen werden, in loser Reihenfolge Eisenbahner-Uniformen vorzustellen, wie sie in der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM), deren stellvertretender Vorsitzender der Autor ist, gesammelt und getragen werden.

Königlich Preußischer Bahnmeister 1. Klasse (um 1910)

Wie alle Königlich Preußischen Bahnbeamten trug der Bahnmeister einen Uniformrock aus dunkelblauem („preußisch-blauem“) Tuch. Im Dienst war auch eine kürzere Joppe erlaubt, wenn ihn der knielange Rock bei der Fahrt auf der Draisine

behinderte. Die Vorderseite dominierten zwei Reihen zu je sechs Stück vergoldeter Knöpfe mit dem gekrönten preußischen Wappenschild. Den Schlitz am Gesäß begrenzten vier gleichartige Knöpfe. Je zwei kleinere Knöpfe mit gekröntem Wappenschild zierten den breiten Ärmelbesatz aus schwarzem Samt. Im Winter trug der

Bahnmeister einen Paletot als Übermantel mit gleichen Schulterverzierungen wie an Rock oder Joppe. Eine leichte Sommerbekleidung war nicht vorgesehen.

Den Hals umschloss ein Stehkragen aus schwarzem Samt, abgeschlossen mit einer goldenen Litze. Für den Dienstrang als Bahnmeister 1. Klasse standen beiderseits der Verschlussshaken je zwei goldene vierzackige Sterne. Das Rad mit Zirkel aus Messing kennzeichnete ihn als Herrscher über die Technik sowie die Gebäude und Anlagen bei der Eisenbahn. Die 3 cm breiten Schulterstücke („Achselstücke“) bestanden aus mit blauen Längsstreifen durchwirkter Goldtresse und trugen jeweils den kleinen goldenen Wappenschildknopf, das farbige gekrönte Wappenschild und einen vierzackigen vergoldeten Stern. Rockschoße, Ärmelbesatz, Stehkragen und Schulterstücke waren mit orangeroten Vorstößen (eingenähte Stoffstreifen als Kantenabschluss) versehen. Im hinteren Rockschoß befand sich eine verborgene Tasche für das Schnupftuch, Handschuhe oder sonstige Kleinigkeiten.

Das Beinkleid (Hose) aus schwarzgrauem Tuch zierten orangerote Vorstöße an den Seitennähten. Die Kopfbedeckung in Form der preußischen Militärmütze bestand aus dunkelblauem Tuch mit breitem schwarzen Samtstreifen, abgesetzt durch orangerote Vorstöße und dem schwarz lackierten Schirm. Über der schwarzweißen preußischen Landeskarte thronte das Flügelrad mit der Krone. Zu besonderen Anlässen wurden weiße Handschuhe getragen und natürlich schwarze Schuhe; im Winter auch Stiefel.

Zum Uniformrock durfte ein Beamtendegen mit goldfarbenem Portepée (Schmuckquaste) getragen werden, jedoch nicht zur Joppe. Der Degen wurde durch einen eigens dafür vorgesehenen Schlitz im Rock gesteckt. Um das Kleidungsstück durch das Gewicht der Stich-



Der Autor als Königlich Preußischer Bahnmeister 1. Klasse (um 1910)

Genau wie zu Kaisers Zeiten musste die Uniform aus eigenen Mitteln beschafft werden. Die Mütze ist eine käufliche Replik; Uniformrock und Hose wurden maßgerecht nachgeschneidert. Schulterstücke, Abzeichen und Degen sind Originalstücke.

Sammlung HEUM

waffe nicht zu verziehen, trug man dafür unter dem Rock einen ledernen Einsteckschuh in genau eingestellter Höhe. An der linken Brustseite waren die Auszeichnungen befestigt. Vorrangig trug man die silberne Treuemedaille für 25 oder 40 Jahre treue Dienste, aber auch vorher erworbene militärische Auszeichnungen durften angelegt werden.

Literatur:

Hartmann/Thiede „Das Kleid des Eisenbahners“, DEV-Kleinbahnverlag Bruchhausen-Vilsen, 2003

120 Jahre Königlich Bayerische Betriebswerkstätte Lichtenfels

Norbert Heidrich, Lichtenfels (Oberfranken)

Was vor 120 Jahren als Königliche Bayerische Betriebswerkstätte Lichtenfels entstand, ist heute der Depot-Außenstandort des DB Museums Nürnberg – vielen noch als DB Bahnbetriebswerk Lichtenfels an der Wöhrdstraße in Erinnerung; 1995 stillgelegt.

1846

Am 15. Februar 1846, morgens um 6.00 Uhr, dampfte zum ersten Mal ein Personenzug von Lichtenfels nach Bamberg. Der Bahnhof Lichtenfels wurde jedoch erst 1848/49 nach Plänen von Gottfried Neureuther gebaut.

1888

Für den doppelgleisigen Streckenausbau und Planung einer neuen Betriebswerkstätte begann eine größere Umgestaltung mit Gleiserweiterungen im Bahnhof Lichtenfels. Im Sommer wurden Verhandlungen mit der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft über die Erweiterungen des Bahnhofes geführt. In der Detailplanung waren die zu erstellenden Hochbauten.

1889

Nach Ausarbeitung der Detailpläne wurde auf des Bahnhofs Südwestseite das Terrain mit 72.000 Kubikmetern aufgefüllt und angehoben. Die gewölbte Bahnbrücke über den Leuchsenbach musste verlängert werden. Für diese Baumaßnahme waren bis zu 110 Arbeiter beschäftigt.

1890

Der Bau der neuen Betriebswerkstätte begann. Bis zum Jahresende waren der innere Ausbau der Lokomotivremise mit 19 Gleisständen, zwei davon zum angebauten Anheizhaus, vollendet; außerdem eine mit Holzbohlen abgedeck-

te 16-Meter-Drehscheibe, Magazin und Schmiede, Lokwerkstätte mit sieben Gleisen und Schiebebühne, Wasserkran, Gasbeleuchtung, Kohlenremise, Büroräume mit Übernachtungslokal für das Lokpersonal. Eine „Wassernahme“ war auch im Maschinenhaus möglich. Die Außenfassaden der Gebäude entstanden, wie zu dieser Zeit bei Industriebauten üblich, als Ziegelsteinmauerwerk mit einem Sandsteinsockel. Die Fenster der Remise sind im oberen Bereich als Halbbogen ausgeführt worden. Die Dächer erhielten eine Schiefereindeckung.

Fertig gestellt wurden auch der Dampfkessel, die Dampfpumpe und die Dampfmaschine. Die Arbeiten an der Entwässerungsanlage und die Verlegung der Rohre im Freien wurden, soweit durch den Gleisumbau die Ausführung nötig war, ebenfalls abgeschlossen.

1. Oktober 1891

Beginn der Verlegung der Betriebswerkstätte von Hochstadt an der Frankenaldbahn nach Lichtenfels.

1. November 1891

Die neue Königlich Bayerische Betriebswerkstätte Lichtenfels wurde in Betrieb genommen.

Der Zugangsweg führte damals von der Bamberger Straße aus parallel zu den Ladegleisen über eine schienengleichen Überweg nahe dem Main, weiter hinter dem Kohlenlagerplatz zur Remise.

Mit der Verlegung der Betriebswerkstätte von Hochstadt nach Lichtenfels kam zusätzliches Personal in die Stadt, das Wohnungen benötigte. Es wurden drei Gebäude mit 89 Dienstwohnungen im Detail projektiert. Zwei markante Gebäu-



de, die „Neubau“ an der Bamberger Straße mit 64 Wohnungen, waren bis 1891 fertig gestellt.

April 1900

Die Remisengleise 6 bis 17 für die längeren Dampflokomotiven der Gattung B IX (Länge = 14,06m) und C IV (Länge = 14,60m) wurden erweitert.

Februar 1906

Gegenüber der Lokwerkstätte wurde eine dreistöckige Wagenreparaturwerkstätte mit Schiebebühne fertiggestellt. Abgesehen von Veränderungen im Bereich der Wagenwerkstatt und der Nebengebäude ist die Betriebswerkstätte bis heute weitgehend in ihrer damaligen Form mit Teilen der ursprünglichen Außenfassaden erhalten geblieben.

Stationierungen bayerischer Maschinen

1891/92:

- Personenzuglokomotiven der Gattung B V,
- Güterzuglokomotiven der Gattung C II,
- Tenderlokomotiven der Gattung D IV und D VII.

Die Gattung B V war hauptsächlich im Personenverkehr auf der Strecke nach Hof und auf der Frankenaldbahn im Einsatz. Die damals z. T. bereits über 30 Jahre alten Loks bewährten sich aber noch einige Jahre recht gut. Die Gattung C II war eine der stärksten Güterzugloks jener Epoche, aber bereits eine Auslaufgattung. Der Einsatz war überwiegend auf der Strecke Lichtenfels–Hof. Gegen

Ende des Jahrhunderts wurden sie mehr für Verschiebedienste verwendet. Ab 1902 kam als Ersatz die Gattung C IV in Zwilling- und Verbundausführung. Deren Einsatzgebiet waren die starken Steigungsstrecken auf der Frankenwaldbahn und der „Schiefen Ebene“ bis nach Hof. Die einfache, aber robuste zweiachsige Tenderlokomotive Gattung D IV besorgte ab 1891 für lange Zeit in Lichtenfels den leichten Rangierdienst. Um die Jahrhundertwende 1899/1900 sind die ersten vier Schnellzugloks der Gattung B IX in Lichtenfels nachgewiesen. Ersetzt wurden sie ab etwa 1910/13 durch einzelne Maschinen der Gattung B XI in Verbundausführung.

1902:

- Personenzuglokomotiven der Gattung B V
- Schnellzuglokomotiven der Gattung B IX
- Güterzuglokomotiven der Gattung C II
- Güterzuglokomotiven der Gattung C IV
- Tenderlokomotiven der Gattung D IV

In den angeschlossenen Lokstationen waren noch weitere Maschinen beheimatet:

- in Rothenkirchen Güterzugloks der Gattung C IV
- in Lehesten Tenderlokomotiven der Gattung D VII und D XI
- in Nordhalben Tenderlokomotiven der Gattung B II und D XI
- in Tettau Tenderlokomotiven der Gattung D XI und D VII.

1913:

- Schnellzuglokomotiven der Gattung B XI Verbundausführung

- Güterzuglokomotiven der Gattung C III
- Güterzuglokomotiven der Gattung C IV Zwillingausführung
- Güterzuglokomotiven der Gattung C IV Verbundausführung
- Güterzuglokomotiven der Gattung C VI
- Tenderlokomotiven der Gattung D IV

Im Depot Lichtenfels des DB Museum sNürnberg können heute ein Teilbereich des Lok-Schuppens aus dem Jahr 1891 und die Drehscheibe von 1941 besichtigt werden. Zu sehen sind Schienenfahrzeug-Raritäten wie die Dampfloks 78 510, die bayerische Lok EP5 (E 52 34), die Vorserienlok E 103 004, die E 17 103, die restaurierte Schnellzuglok E 03 004 Baujahr 1965 und die E 44 119 sowie historische Güterwagen, z. B. der restaurierte preußische Gln Berlin Nr. 11430, Baujahr 1896. Außerdem sind ein Turmtriebwagen, ein Schienenbus, historische Rangierlokomotiven und eine Modelleisenbahnanlage der Nenngröße H0 sehenswert.

Seit 2008 hat auch die „BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg“ ihren Standort in Lichtenfels.

Quellenangaben:

Hugo Marggraff, Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Robert Zintl, Die alten Bayerischen

Eisenbahn Journal, Bayern-Report, Band 4 - 8
Archiv DB Museum Nürnberg

Heinz Schnabel, Lokomotiven bayerischer Eisenbahnen

Günther Scheingraber, Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Bleiweis, Martin, Winkler, Fränkische Nebenbahnen, Oberfranken

Internet-Präsens der Stadt Lichtenfels auf www.lichtenfels-city.de

Reichsbahndirektion Cottbus 1945-1990

Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

André Marks, Dresden

von Horst Kieschke und Sebastian Werner; 176 Seiten; Format 21 x 29,7 cm; Festeinband; ca. 200 Abbildungen, vierfarbige Kartenbeilage 62 x 88 cm: Rbd Cottbus 1960; VBN Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin, erschienen im Juni 2011; 32,80 €; ISBN: 978-3-941712-10-2

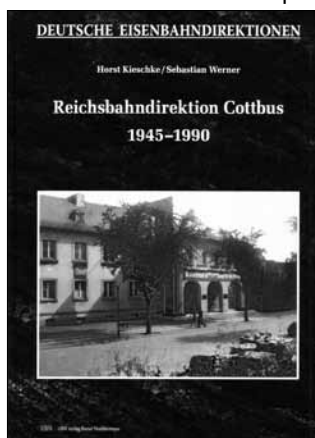
Sie hatte nur 55 Jahre Bestand, dennoch bot sie auch in diesen vergleichsweise wenigen Jahrzehnten sehr viel Markantes: die Reichsbahndirektion Cottbus. Ein Buch über sie war nicht nur gerechtfertigt, sondern längst überfällig. Dem langjährigen Vizepräsidenten der Rbd Horst Kieschke aus Cottbus sowie dem studierten Historiker Sebastian Werner aus Halle (Saale) ist es zu verdanken, dass im Juni 2011 nun eine solche Monographie im Verlag Bernd Neddermeyer erscheinen konnte.

Sauber gegliedert gehen die Autoren zunächst auf die historische Entwicklung der Eisenbahnen in Cottbus und in der Lausitz ein. Es folgen Beschreibungen zur Gründung der Rbd Cottbus zum 1. Oktober 1945 und ihre Anfangsstrukturen und -herausforderungen. Zum 1. Januar 1955 erweiterte die Generaldirektion der Reichsbahn die Rbd um das Reichsbahnamt (Rba) Bautzen. Damit wurden neben dem Rba Cottbus und dem Rba Senftenberg nun auch die Eisenbahnen in der sächsischen Oberlausitz von Cottbus aus verwaltet. Diesen Darstellungen schließen sich z. B. Kapitel über den Dampflokeneinsatz, die Elektrifizierung, Rationalisierungen und den internationalen Verkehr in der

Rbd Cottbus an. Dabei werden vom privilegierten Durchgangsverkehr, über den Einsatz von mit Kohlenstaub gefeuerten Dampfloks bis über die Rolle der Braunkohlenindustrie alle Besonderheiten im Direktionsbezirk mit vielen Details beleuchtet. Einen hohen regionalen Bezug erreicht vorliegender Band, indem er alle großen Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke und die beiden Raw in Cottbus und Görlitz vorstellt. Gefreut hat sich der Rezensent darüber, dass auch allen Schmalspurbahnen in der Rbd Cottbus

Platz eingeräumt wird – sowohl den 1949/50 unter Reichsbahnverwaltung gekommenen im Spreewald und um Weißwasser als auch den in kommunaler Hand gebliebenen Stadteisenbahnen in Forst und Spremberg. Die 1955 in den Cottbuser Verwaltungsbereich gelangte Zittauer Schmalspurbahn wird natürlich ebenso beschrieben. Bei vielen 1949/50 von der Reichsbahn über-

nommenen Schmal- und Regelspurstrecken hätte sich der Rezensent allerdings einen Hinweis auf die Rolle der Landes-eisenbahnen Brandenburg gewünscht. Ein Positivum ist, dass die Strecken nie losgelöst nur vom 1. Oktober 1945 bis zur Auflösung der Rbd Cottbus zum 1. Oktober 1990 betrachtet werden, sondern auch die Zeit davor und danach einfließt. Dieses Herangehen kommt auch der Beschreibung der Kohlenstaubloks zugute, die eben in den dreißiger Jahren und nicht erst nach 1945 beginnt. Als inhaltlichen Makel empfindet der Re-



zensent die Beschreibung zur geographischen Ausdehnung und Begrenzung der Rbd Cottbus 1945 auf Seite 16. Es ist sowohl für 1945 als auch für die heutige Zeit falsch, von der VR Polen und CSSR zu schreiben. Beide Staatsformen wurden erst viele Jahre später gebildet – und sind heute längst Geschichte. Ebenso mündet die Zittauer Neiße eben nicht in Guben, sondern mehr als 20 km weiter nördlich in Ratzdorf in die Oder. Solche Fehler dürfen in einem Buch, was potentiell auch von Gubenern gekauft wird, nicht passieren!

Sowohl hinsichtlich Schriftart und Schriftgröße als auch Wiedergabe der Abbildungen und Druck allgemein wird die Monographie den heutigen Anforderungen gerecht. Der Leser findet einen

ansprechenden Querschnitt an für die Rbd Cottbus typischen Aufnahmen. Sie zeigen u. a. Dampfloks der Baureihen 17, 43 und 52 wie auch alle zeitgenössischen Elektro- und Dieselloks. Die Themen Bahnhöfe, Bw, Raw, Brücken, Kohlenstaubfeuerung, Kohleverkehr und Elektrifizierung sind hervorragend illustriert. Im Mittelpunkt viele Aufnahmen stehen jedoch auch die Eisenbahner – womöglich werden sich dabei mehrere Leser wiederentdecken.

Fazit: Das Buch erfüllt alle Erwartungen. Es stellt die Gründung, Entwicklung und Auflösung der Rbd Cottbus umfassend und dennoch unterhaltsam vor. Mit seiner reichhaltigen und hochwertigen Bebilderung kann es uneingeschränkt zum Kauf empfohlen werden.

Die DR vor 25 Jahren – 1985

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Eisenbahn-Kurier Themen 46; 4. Quartal 2010; 98 Seiten; 11,80 €, Bestell-Nr. 1873, EK-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg.

Vor mehr als 20 Jahren startete der EK-Verlag innerhalb der EK-Themen-Reihe die Folge „Die DR vor 25 Jahren“ (parallel dazu die Reihe „Die DB vor 25 Jahren“). Die Redaktion „Bahn & Modell“ hatte gegenüber der emsigen EK-Pressedame Regina Sprich den Wunsch geäußert, die aktuelle Ausgabe der DR-Reihe zu rezensieren, und prompt landete ein Exemplar auf dem Redaktionstisch. Dass es ein besonderes Heft sein würde, wussten wir bei der Bestellung nicht. Es behandelt nämlich das Jahr

1985, jenes Jubiläumsjahr, in dem bei der Deutschen Reichsbahn das Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen, 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand“ begangen wurde, wenn das Eisenbahnjubiläum selbst – wie die EK-Redaktion im „Zum Geleit“ und Dieter Fuchs als Autor mit „Zahlen, Daten, Fakten“ im Inhalt des Heftes feststellen – in eine für die DDR zunehmend schwierige wirtschaftliche Zeit fiel. Sowohl die Fakten zur „Allgemeinen Lage“ im Verkehrswesen der DDR und bei der Deutschen Reichsbahn als auch die detaillierten Daten und Zahlen zur Deutschen Reichsbahn (unterteilt nach Personenverkehr, Güterverkehr, Kleingut, Hochsee-Fähr-



dienst, Bau- und Betriebsdienst, Zugförderungsdienst und die Reichsbahndirektionen) sind exakt recherchiert und dokumentiert. Die über 125 Fotos, überwiegend in Farbe, stammen von den Aufnahmedaten her ausschließlich aus dem Jahre 1985 (bis auf einige ergänzende Schwarz-Weiß-Aufnahmen als historische Hintergrundinformationen zu den erwähnten Jubiläen). Deren Beschaffung stellt allein eine enorme Leistung des Autors dar. Einzelne Kapitel steuerten Themen-Spezialisten bei, wie Thomas Frister zu den Eisenbahnjubiläen und zu den Triebfahrzeugen, Reiner Heinrich zum Heizhaus Hilbersdorf und zur Umspurung der Anschlussbahn Schönfeld-Wiesa, Dr. Bernd-Wolfgang Zweig zur Streckenelektrifizierung 1985, Kilian Kindelberger zum Schmalspurbahnverkehr, Axel Mehnert und Andreas

Hinsch zu Ellok-Umbauten, Dr.-Ing. Kurt Köhler zum letzten Reichsbahn-„Boot“, Brian Rampp zu DR-Altbau Elloks, Ekkehard Kolodziej zur Berliner S-Bahn, Wilfried Rettig zum Thema Braunkohle und Reichsbahn, Wolfgang Dath zum Abschied des SVT „Görlitz“ aus dem Plandienst, Dr. Stefan Schmidt zu den Dampflokomotiven, Andreas Stange zu den Unfällen 1985 sowie Andreas Stange und Volker Lucas zur Triebfahrzeug-Statistik.

Wie eingangs erwähnt, ist die Ausgabe „1985“ die 21. Folge und eine sehr gute Jahreschronik. Wer sich für die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR interessiert, dem stehen nun noch acht Folgen bis zum „seligen“ Ende der DR am 31. Dezember 1993 bevor.

Fazit: Einen komplexeren Überblick gibt es wohl kaum – sehr empfehlenswert!

Eisenbahndirektion Oldenburg 1867-1934

Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

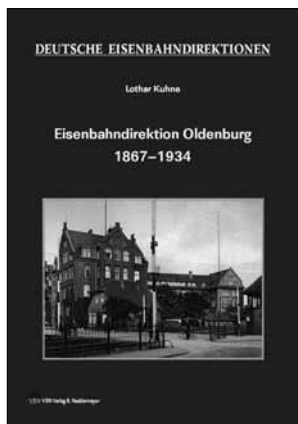
Immo Hoppe, Berlin

von Lothar Kuhne, 256 Seiten; Format 21 x 29,7 cm ; Festeinband; ca. 280 Abbildungen; vierfarbige Kartenbeilage 62 x 88 cm: Oldenburg 1892 und 1934; VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin, erschienen im Juni 2011; 34,80 €; ISBN: 978-3-941712-16-4

Gediegen wirkend liegt das ein gutes Pfund auf die Waage bringende Werk in der Hand des Rezensenten. Was verbirgt sich hinter den leuchtend blauen Klappdeckeln des Einbandes? Die bewegte Geschichte einer Direktion, die es gerade mal so bis ins „Pensionsalter“ geschafft hat! Doch damit genug geflacht! Zunächst, die Schriftart muss man mögen, dem Rezensenten gefiel die der Vorläufertitel besser, aber das ist subjektiv und berührt den Inhalt nicht. Stan-

dardmäßig gehören die ersten, wenigen Seiten Land und Leuten, in diesem Falle Großherzogtum und Untertanen. Gut fünfzig Seiten wird akribisch, ja detailversessen, eine Fleißarbeit, dokumentiert. Der Autor hat sich mit dem Thema wirklich beschäftigt. Ausgesuchte Tabellen, Auflistungen, Zeichnungen, Fotos helfen geschickt den Bogen zu spannen von den ersten Plänen im Großherzogtum, der G.O.E. ihren letztlich nicht aufzuhaltenden Weg zu ebnen, ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis in die Zeit nach der Verreichlichung der Eisenbahn in den 1920er Jahren. 1922 hieß die Direktion dann RBD Oldenburg. Auf rund 20 Seiten wird die kurze RBD-Geschichte erzählt, das Danach im Oldenburger Land bis (fast) in die Gegenwart

hinein dargestellt. Auf knapp 130 Seiten, dem Großteil des Buches, wird das beschrieben, was für die kleine Direktion im Norden ihr kurzes Leben bestimmte: Strecken, Stationen, Lokomotiven, Triebwagen, Wagons, technische Dienststellen. Das letzte Fünftel des Geschichtsbuches wird mit informativen Anlagen gefüllt. Mein Fazit: Hier wird die zweifellos interessante, farbige Geschichte der Eisenbahn in Oldenburg benutzt, um auf die sehr persönliche Art des Autors die



Entwicklung der Direktion in Wort und Bild zu fassen, wobei man merkt, dass der Verfasser sicher nicht ohne manche Zweifel und Rückschlüsse mit Hilfe einiger Eisenbahnfreunde, denen an dieser Darstellung lag und liegt, eine Herausforderung angenommen hat und unserer Meinung nach durchaus passabel bewältigte. Es sei daher dieser Direktionsband den an der Oldenburger Eisenbahnhistorie Interessierten und für ein gut gestaltetes Buch sich erwärmenden Lesern empfohlen.

Eisenbahn in der Sächsischen Schweiz, Band 1

André Marks, Dresden

von Johannes Raddatz, 272 DIN-A4-Seiten mit ca. 700 Abbildungen teils farbig, VBN Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2010, 36,80 €, ISBN: 978-3-941712-06-5

Mit dem Band 1 eröffnete der Verlag Bernd Neddermeyer im vorigen Jahr eine später einmal fünf Bücher umfassende Reihe. Sie soll alle einst und heute in der Sächsischen Schweiz vorhandenen Eisenbahnstrecken vorstellen. Im ersten Buch dieser Reihe widmet sich der Hauptautor Johannes Raddatz zunächst einmal der Entstehung und Entwicklung der Hauptstrecke Bodenbach/Děčín–Dresden (BD-Linie). In weiteren Kapiteln geht er auf die Verbindungsbahn Dresden Hbf–Dresden-Neustadt, die Pioniereisenbahn Dres-

den, das Industriestammgleis Dresden-Reick–Pirna und die Elbgebäldebahn in Heidenau ein. Des Weiteren folgen Beschreibungen der wiederholten Hochwasser im Elbtal sowie Fahrkarten und Bahnpostbeförderung auf dem Kurs Bodenbach–Dresden. Dazu sind einerseits zahlreiche Primärquellen im Originalwortlaut wiedergegeben

bzw. abgedruckt, andererseits nahm der Hauptautor die Mühe auf sich, eine ganze Flut an Gleisplänen liebevoll und detailliert nachzuzeichnen. Sie enthalten sogar die Gleisführung in den anschließenden Betrieben – inklusive Drehscheiben und Drehwinkel. Andere Pläne – auch von Eisenbahngebäuden und -brücken – sind unverändert, aber natürlich maß-



stäblich abgedruckt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang ebenfalls die authentische Streckenskizze des (nicht verwirklichten) Bahnprojektes Dresden-Strehlen–Possendorf–Dippoldiswalde. Ein weiteres Merkmal des Bandes ist die Menge von knapp 700 (!) Aufnahmen mit teils äußerst wertvollen Motiven – z. B. aus Bodenbach oder von einer V 60 unter der Dresdner Marienbrücke auf dem Packhof-Zweiggleis. Allerdings stellen die Fotografien zugleich einen Mangel des Buches dar: Weniger, dafür aber größer wäre mehr gewesen! Auch durchliefen scheinbar nicht alle Motive eine professionelle Bildbearbeitung. Erklärbar wird dies, wenn man den Hinweis des Verlegers hört, dass Johannes Raddatz als publizistischer Laie den kompletten Umbruch des Bandes – einschließlich Scannen und Bildbearbeitung – selbst bewerkstelligt habe. In diesem Fall: Kompliment! Nicht akzeptabel ist die große Menge an Ungenauigkeit und Fehlern, die unter Umständen darin begründet sind, dass der Band auf Wunsch des Autors scheinbar kein Lektorat durchlief. So ist beispielsweise die Auflistung der zwischen 1848 und 1869 für die Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn gebauten Lokomotiven unvollständig bzw. in den Augen des Rezensenten fehlerhaft. Im böhmischen Bahnhof Mittelgrund (Prostřední Žleb)

band ab 1874 die Elbetalbahn (Nimburg–Mittelgrund) in Fortsetzung der k. k. privilegierten österreichischen Nordwestbahn („privilegierte“ – nicht „private“) in die BD-Linie ein. Für die Dampflok der sächsischen Gattung XV Nr. 181 war die DRG-Nummer 14 202 vorgesehen (nicht 14 201). Die noch betriebsfähigen alten „Hartmann“-Dampflok fuhren in Arabien und Indonesien, aber nicht in Afrika, wie auch die Anzahl der tatsächlich in der von Richard Hartmann gegründeten Maschinenfabrik bis 1929 gebauten Lokomotiven nicht 4.699, sondern 4.611 beträgt. Außerdem starb Richard Hartmann nicht 1876, sondern erst 1878.

Wenn die Reisezugwagen der Bauart Heidenau-Altenberg 1934 konstruiert worden sind, dann können sie nicht bereits 1931 im Elbtal unterwegs gewesen sein. Leider ist die Liste der Fehler damit nicht beendet.

Fazit: Eine liebevoll gemachte Fleißarbeit, die Freunden der Elbtalstrecke vor allem aufgrund der reichhaltigen Illustration zum Kauf empfohlen werden kann. Das Buch ist als Fundgrube gut geeignet, doch ist bei mehreren Aussagen Vorsicht geboten: Sie enthalten zahlreiche Fehler.

Anmerkung der Redaktion:

Die Bände 2 und 3 liegen bereits vor und werden im Heft 27 rezensiert.

Eisenbahn Bilder, Band 2

Gemalte Impressionen aus Deutschland

Immo Hoppe, Berlin

Von Peter König; Festeinband mit 96 Seiten sowie 96 Abbildungen, davon 88 farbige und 8 schwarz/weiße Zeichnungen und 2 Fotos; Verlag Rockstuhl Bad Langensalza, 1. Auflage 2011; 24,95 €; ISBN: 978-3-86777-221-1



Von Altenburg bis Zirndorf sind Sehn-suchtsorte auf der 4. Umschlagseite aufgelistet. Alle diese Motive gibt es im so geliebten Strich von Peter König aus Aue. Ein Vergnügen, das Buch einfach nur anzuschauen, ist dies für einen Fan, als dieser sich der Rezensent gerne outet. Bodenständige Heimat-Malerei, der Künstler greift in der eigenen Küche zu Pinsel und Palette, wenn man glauben mag, was auf dem Foto des Malers auf Seite 4 des vorliegenden Bandes im A-5-Querformat zu sehen ist. Fotorealistisch ist die Eisenbahnmalerei des „Hausillustrators“ vom Verlag Rockstuhl (seit 1991) zu nennen. Von Seite 6 bis Seite 97 geht es im mehrfachen Sinne meist sehr farbig zu. Man muss den hellen „Grünstich“ von Bäumen und Wiesen auf Peter Königs Bildern schon mögen, aber was soll's, der Hauptinhalt ist toll getroffen. Die Gebäude wirken so jungfräulich wie aus den Katalog einer Hausbaufirma oder schauen aus wie auf einem akkurat arrangierten Heimatberg aus dem Erzgebirge, auf dem die Figuren fehlen. Nichts lenkt ab von der guten, alten Dampfeisenbahn. Egal, die Lokomotiven rauchen, die Eisenbahn lebt – und darauf kommt es an. Wer alt genug ist, schwelgt in Kindheitserinnerungen, sind wir nicht alle früher öfter Bahn gefahren? Die Jüngeren verstehen dann ein bisschen besser, was gemeint ist, wenn der Opa von den alten Zeiten damals erzählt und im besten Fall gar selber im Führerstand rechts oder links Dienst tat. Und man kann die Stimmung förmlich spüren, so z.B. auf Seite 13, wenn eine IV K auf sächsischer Dreiviertelmeterspur durch das wintertrübe, verschneite Cunnersdorf dampft. Da fröstelt einem, auch wenn vorm Fenster des Besprechenden gerade August ist. Die Zeitreise mag sprunghaft sein, eben schaute man noch eine Szene aus den 1970ern und auf der gegenüberlie-

genden Seite wird der Betrachter in das Jahr 1900 katapultiert. Dann auf Seite 21 der „Schock“ – eine Diesellok, aber es ist eine V 180 (BR 118, heute 228) im Kleid der Deutschen Reichsbahn – das ist mit der Komposition Reisezugwagen der Gattung „Bghw“ auch bereits deutsche Eisenbahngeschichte! Einige der Motive (z.B. Seite 28/29 oder 62/63) sind auch monochrom gehalten und das wirkt wie ein altes Schwarz-Weiß-Foto aus längst vergangenen Tagen. Ein gewisses Faible des Künstlers für Lokalbahnen, bayerische Tenderloks und sächsische Schmalspur ist unübersehbar, aber die Thüringer Heimat von Autor und Verlag kommt nicht zu kurz, schön z.B. der Akku-Triebwagen auf der Nesselalbahn (Seite 56). Der Rezensent hat die zweite Diesellok erspäht, auf Seite 65 fährt eine Übergabe mit einer Reichsbahn-V 60 in leuchtendem Orange durchs Bild. Ein besonders schönes Motiv ist die 86er mit Packwagen und zwei „Bag“, wie sie aus dem Mehliser Tunnel kommt. Auf Seite 82 findet dann auch der junge Eisenbahnfan von heute etwas, was er aus eigener Anschauung kennen kann. Und auch der Rezensent kennt die Stelle, wo die 143er mit DB-roten Doppeldeckern „um die Ecke“ kommt. Es ist die Ausfahrt Altenburg/Thür. Richtung Zwickau (Sachs). Keine 20 Kilometer vom Heimatbahnhof aus der Jugend weg! An dem Einschnitt bei Marlishausen nahe Arnstadt mit Fahrt zeigendem Formsignal hat der Buchbesprecher auch gestanden (S. 74), damals in den 1980ern, als er mit einem Kommilitonen auf dem Mokick S 50 mit Praktika und Exa Sonderfahrten des DMV der DDR verfolgte. Genug geschwärmt!

Das ist ein prima Erinnerungsbuch – für alle Generationen Eisenbahn- und Dampflokkfreunde, und wir sagen: Für Nostalgiker und Fans von Eisenbahn und unbeliebter Landschaft ein Genusskauf.

Veranstaltungen

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

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. 030-47484838, Fax 030-47484838.

Bad Belzig

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming - Jeden Dienstag Treffen ab 16 Uhr auf dem Vereinsgelände am Bahnhof Bad Belzig. Info: Herr Nörenberg, Am Bahnhof 11, 14806 Bad Belzig. Tel. 033841-427380. Mobil: 0172-3248748.

Cottbus

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

Frankfurt (Oder)

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

BSW-Gruppe „Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde“ – Modellbahnausstellung am 10., 11., 17., 18. und 24. Dezember 2011, jeweils 14 bis 18 Uhr (24.12. nur bis 16 Uhr), in Frankfurt (Oder), Bachgasse 4 (Altes Straßendepot). Info: 0335-533780. Mobil 0160-97453212.

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 Sonabend 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: Dieter-Rüdiger Schulz, Karl-Marx-Str. 26, 18439 Stralsund

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: info@warener-eisenbahnfreunde.de; neumann-kargow@t-online.de. Internet: www.warener-eisenbahnfreunde.de

Warnemünde

Jeden Mittwoch Arbeitstreffen der BSW-Gruppe ab 17 Uhr im ehemaligen Stellwerk B3 am Bahnsteig 6 Bahnhof Warnemünde. Info: Uwe Lindow, Karl-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 bei Joachim Stein, Tel. 033234-89133.

Außenbüro Leipzig**Anfragen und Bestellungen:**

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt, Zwickauer Straße 86, 01187 Dresden, Tel. 0351-4112185 od. Mobil: 0162-7583121 oder 0162-7838603; Internet: www.igbwddresden-altstadt.de. E-Mail: pressesprecher_igbwddresden-altstadt@gmx.de.

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, Herr Gunter Dähne, Lommatzcher Straße 13, 04720 Döbeln, Tel. 03431-70 14 01, E-Mail: hiltrud.daehne@web.de, Leiter des Bahnhofsmuseums im Bahnhof Klosterbuch: Andreas Riethig, Tel. 03431-613887.

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

BSW-Gruppe IG Traditionslokom 58 3047, Kohlenstraße, 08371 Glauchau; E-Mail: Info-dampflokom-glauchau@web.de.

BSW-Gruppe IG Historische Lokomotiven Löbau, Maschinenhausstraße 2, 02078 Löbau, Tel. 03585-219 378; E-Mail: 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.

BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg: Zellwaldring 8; 09603 Großschirma ST Großvoigtsberg; www.zellwaldbahn.de.vu.

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

Gotha

3. Donnerstag im Monat von 14 bis 16 Uhr
Öffnungszeit bei der BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha, 99867 Gotha, Bahnhofstraße 15.

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, 99817 Eisenach, Tel. 03691-743823 o. 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 o. 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.

Delitzsch

Das 14. Eisenbahneruniformensammlertreffen EUST 2011 mit großer Eisenbahn-Sammler-Börse (Lok- und Wagenschilder, Eisenbahnfotos, Dienstvorschriften, Eisenbahneruniformen, Schaffnerlaternen, Lochzangen, Fahrkarten, Signalteile) findet am Sonnabend, dem 5. November 2011, von 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus Delitzsch, 04509 Delitzsch, Securiusstraße 34, statt. Zur gleichen Zeit ist die Sonderausstellung „Uniformen für höhere Eisenbahnbeamte“ zu sehen. Bitte keine Modelleisenbahn- oder Spielzeugeisenbahnartikel mitbringen, da diese Veranstaltung Sammelstücken von der „großen Eisenbahn“ vorbehalten ist. Info: Hartmut Schöttge, Zur Wassermühle 10, 04509 Delitzsch, Tel./FAX/AB: 034202-61361. E-Mail: schoettge@t-online.de.

Döbeln

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, Treffen Empfangsgebäude Hauptbahnhof Döbeln, letzter Mittwoch im Monat ab 14.30 Uhr.

Dresden

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

Das 4. Dresdner Dampfloktreffen findet vom 30. März bis 1. April 2012 statt. Gleichzeitig werden „140 Jahre Bahnbetriebswerk Dresden-Alttadt“ und „90 Jahre Lok 19 017 – Sachsenstolz“ begangen. Zahlreiche Sonderzüge mit betriebsfähigen Dampflokomotiven aus verschiedenen Regionen Deutschlands werden erwartet. Am Eröffnungstag wird es eine große Kontaktbörse für Schüler und Studenten und erneut eine Nachtfotoparade mit Lichtshow rund um sechs unter Dampf stehenden Stahlrösser geben. An den Folge-

tagen fahren Sonderzüge unter Dampf nach Radeberg. Zum zweiten Mal wird die Weltmeisterschaft im Dampflokiehen ausgetragen. Führerstandmitfahrten auf dem Gelände des Eisenbahnmuseums sind möglich.

Halle (Saale)

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

Klingenthal

Jeden Sonnabend und Sonntag von 10 bis 16 Uhr Besichtigung der Ausstellung der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Klingenthal im Bw Adorf (an anderen Tagen nach Vereinbarung) Info: 0173-5883089 und 037437-2411, Friedhold Wunderlich.

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, Schönaauer Straße 113, 04207 Leipzig.

Lichtenstein (Sachs)

BSW-Gruppe Modellbahnclub 3/22 – 76. Ausstellung in der Vorweihnachtszeit 2011: 19. und 20. November, 26. und 27. November, 03. und 04. Dezember, jeweils von 10 bis 18 Uhr, Vorschau 77. Ausstellung in den Winterferien 2012: 11. und 12. Februar, 18. und 19. Februar, jeweils von 10 bis 18 Uhr. Info: 037204-82438, Frank Kaden

Riesa

BSW-Gruppe Modellbahn Riesa – am 15. und 16. Oktober 2011 nächste Modellbahnausstellung im Stadtmuseum Riesa. Info: 03525-891864, Rudolf Kerl

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 Süd

Regionalbüro Nürnberg

Bamberg und Lichtenfels

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte - Treffen nach Absprache in Bamberg; in Lichtenfels jeden Samstag m DB Museumsstandort, Wörthstraße 25. Ansprechpartner: Norbert Heidrich, Tel. 09543-7562.

Kronach

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

Lichtenfels

BSW-Gruppe E 44 119 - Treffen jeden 2. Donnerstag im Monat, Bahnhofplatz 1, 96215 Lichtenfels. Ansprechpartner: Dieter Ferlau, Tel. 09571-88456. E-Mail: dieterferlau@web.de.

Nürnberg

BSW-Gruppe V 200 002 - Treffen in unregelmäßigen Abständen nach Absprache. Ansprechpartner: Martin Seibert, Mobil: 0170-9141051. Othmayrstraße 182, 92224 Amberg. E-Mail: fahrschuleseibert@t-online.de.

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 unter Tel. 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 im Clubheim, den beiden ehemaligen Bahnpostwagen, abgestellt in Lindau Hbf, Gleis 18 (hinter Kino Filmpalast - beim ehemaligen Hauptpostamt). 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. Arbeitsinsätze 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

Kirchheim unter Teck

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

Stuttgart

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

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: Rainer Beer, Weilmorfelder Straße 15, 70825 Korntal, Tel. 0711-6722607. Museumsführer: Peter Berger, Bolzstraße 72, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154-5586.

BSW-Modellbahngruppe Lokführer Stuttgart Nord - Treffen 1. Dienstag und 3. Donnerstag im Monat jeweils ab 16 Uhr im Betriebswerk Stuttgart, Ehmannstraße 56. Info: Rainer Korknay, Tel. 07191-23120.

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.

Friedrichshafen

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Friedrichshafen - Treffen mittwochs und samstags jeweils von 14 bis 18 Uhr in den Clubräumen im alten Betriebswerk Friedrichshafen neben Wasserturm. Info: Alois Biesinger. Mobil 0175-5688812.

Region West

Regionalbüro Duisburg

Arnsberg

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn Arnsberg. E-Mail: vorstand@ef-obereruhrtalbahn.de). Klönabend jeden 1. Dienstag im Monat und Modellbahnarbeiten alle weiteren Dienstage 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 bei 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 Lokschnuppen. 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-Früh-schnuppen. Ansprechpartner: Willi Stratmann, Tel. 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 Modellbahnfrüh-schnuppen (Mai bis Oktober).

Krefeld

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

Außenbüro Frankfurt/Main**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. Gäste sind jederzeit willkommen. Monatsversammlung am 1. Freitag im Monat. Info: Tel. 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@deutschebahn.com.

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

Außenbüro Saarbrücken**Saarbrücken**

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

Region NordRegionalbüro Hannover**Braunschweig**

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

Bremerhaven

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

Hannover

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

Nordenham

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Nordenham sucht neue Räume; z.Zt. keine Clubabende. Info bitte an Carsten Cordes, Ilsestraße 26, 26954 Nordenham. Tel. 04731-360960.

Oldenburg

Donnerstags Treffen der BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg ab 19.30 Uhr im Clubheim Donnerschweerstraße 4, 62123 Oldenburg. Info: Werner Uven, Tübinger Straße 7, 26125 Oldenburg. Tel. 0441-12826.

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, 27472 Cuxhaven, Am Bahnhof 4. Tel. 04722-940003.

Glückstadt

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

Niebüll

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

Rendsburg

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

Bahn & Modell

Nr. 26/Oktober 2011

Herausgeber Stiftung Bahn-Sozialwerk

Redaktion Helga Kuhne (verantwortl.), Tel. 0351-252 78 96/Fax: dto.

Immo Hoppe, Tel. 030-534 04 08

Arbeitsausschuss Ronald Xanke (Hauptbeauftragter), Günter Baum (Eisenbahnerbe), Immo Hoppe (Redaktion Bahn & Modell), Hans-Joachim Kirsche (Koordinator DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN), Dieter Koschmann (Projekte), Helga Kuhne (Schriftleiterin Bahn & Modell), Helfried 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 Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden

E-Mail info@bahn-und-modell.de

Internet www.bahn-und-modell.de

Erscheinungsweise 2 x jährlich

Redaktionsschluss 31. August 2011

Satz Helga Kuhne (Dresden)

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) oder per E-Mail 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 27: 15. Februar 2012

Fachblatt des BSW-Bereichs

Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Details auf der Anlage des
Modelleisenbahnclubs Oldenburg
Fotos: Dickmann



Zu unserem Beitrag ab Seite 77:
**125 Jahre - Der typische Molli-Zug vor
dem Bahnhof Kühlungsborn West**
Foto: Kirsche

