



Festumzug mit BSW-Eisenbahngeschichte



Titel: Gruppenbilder der Eisenbahner auf dem Festumzug „1030 Jahre Döbeln“ am 19. Juni 2011 - Teilnehmer sind: Mitglieder der BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, des IG Dampfloks Nossen e.V. sowie der Bahnhöfe Nossen und Miltitz-Roitzschen – die historischen Uniformen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen stammen vom Traditionsbahn Radebeul e.V. (siehe auch unser Beitrag „Die sächsische Rübenbahn“ auf Seite 65 und unsere Kurznachrichten auf Seite 25)
Fotos: Redling



Der sächsische Ministerpräsident Stanislaw Tillich besuchte am 19. November 2011 im Gut Gödelitz (b Döbeln) die Ausstellung „100 Jahre Inbetriebnahme der Schmalspurstrecke Wilsdruff–Gärtitz“. von links nach rechts: Stanislaw Tillich, Andreas Riethig (BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln), Reiner Geßner (Heimatverein Käbschütztal e.V.), Axel Schmidt-Gödelitz (Vorsitzender des Vorstandes des ost-west-forums Gut Gödelitz e.V.)
Foto: Bartsch

Die BSW-Kulturgruppe Modelleisenbahnclub Zschopau präsentiert Dioramen mit Bahnübergang, das stolze Ergebnis der Bastelarbeit anlässlich der „Internationalen Jugendprojektwoche (Modell-) Eisenbahn im Sommer 2011“ (s. auch unser Beitrag zum gleichen Thema auf Seite 32)

Foto: Sammlung Kaspar



Leitiartikel

Unsere BSW-Gruppen starten durch	2
Unsere neu gestaltete Internetpräsenz	3

Berichte/Meldungen

„Historische“ Eisenbahner 2011 unterwegs	4
Gelungene Jubiläumsveranstaltung	6
Vor 20 Jahren entstand das Bahn-Sozialwerk der DR	7
Zwei BSW-Gruppen haben in Berlin fusioniert	8
Die BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels besuchte das „Rhönbähnle“	10
FISAIC-Treffen 2011 bei der ČD	11
25 Jahre BSW-Modellbahn Lübeck – Eisenbahnfreunde Bad Schwartau	12
Messeauftritt des MEC Hannover bei der „Modell Spiel Hobby 2011“ in Leipzig	15
4. Modellbauseminar Südwest in Baiersbronn	18
Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums	19
30 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg	21
Wir trauern um Lothar Walter	24
Kurznachrichten	25

Porträt

Heinz Penzin - seit 20 Jahren Urgestein im BSW	27
Nachbemerkungen zur BSW Gruppe Historische S-Bahn Berlin	29

Archiv

MESSWAGEN 2	29
Jungfernfahrt der Diesellokomotive DR V 60 1001 am 5. März 1959	31

Erfahrungsaustausch

Internationale Jugendprojektwoche im Erzgebirge	32
Sonstige Signale und Kennzeichen selbst gebaut	35
45 Jahre Modelleisenbahnclub Offenburg	36
Modelleisenbahn im Eisenbahnmuseum	39
Geschenke auf Probefahrt	42
Die Modellbahngruppe Lokomotivführer Stuttgart stellt sich vor	44
Modellbahngärtner	45
Lichtsperrsignal der Deutschen Reichsbahn selbst gebaut	48
MEC Dortmund „Totgesagte leben länger“	50

Bahnhistorie

Die Geschichte der Gothaer Waggonfabrik	51
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	60
Die sächsische „Rübenbahn“	65
Die Reichsbahn-Zentralschule in Kirchmöser 1928–1945	68
150 Jahre Eisenbahn im Dilltal	72
Als die Unternehmensbekleidung noch Uniform hieß...	75
Bahnregion Ost-Thüringen oder: Wo liegt denn Wuitz–Mumsdorf?	77
Hundertwasser-Bahnhof Uelzen	80

Letzte Meldung

DB-Konzernvorstand trifft Senioren	81
------------------------------------	----

Rezensionen

Eisenbahn in der Sächsischen Schweiz, Band 2	82
Eisenbahn Bilder Band 3: Gemalte Impressionen aus Deutschland	83
Die DR vor 25 Jahren – 1986	84
Eisenbahnen im Dreiländereck - Ostsachsen (D) / Niederschlesien (PL) / Nordböhmen (CZ)	86
Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland	87
Post an die Redaktion	89
Veranstaltungen	90
Impressum	96

Unsere BSW-Gruppen starten durch

Helga Kuhne, Dresden - Schriftleiterin

Die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) hat sich neu geordnet. Mit der inhaltlichen Neuausrichtung geht auch eine strukturelle Reform einher, die Anfang des Jahres 2012 in Kraft getreten ist. Als neue oberste Ebene gibt es einen ehrenamtlichen Vorstand, der sich aus den Arbeitsdirektoren im DB-Konzern Hans-Otto Umlandt, Milagros Caíña-Andree, Jürgen Niemann und Marion Rövekamp zusammensetzt. Die tägliche Arbeit obliegt der Geschäftsführung mit Margarete Zavoral als Vorsitzende. Ihr stehen Jürgen Hapich zur Seite sowie ehrenamtlich Karl-Heinz Balandar und Heike Moll. Ziel der neuen Struktur ist es, die Sozialpolitik von DB und Bahn-Sozialwerk besser miteinander zu verzahnen. Konkrete Auswirkungen auf unsere Kulturgruppen sind bisher noch nicht spürbar geworden.

Was es in unserem Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, in den Gruppen, an Wissenswerten gibt, ist in diesem Heft festgehalten. Allein das Titelbild stellt ein Novum dar, wird doch erstmals eine Gruppe in Aktion gezeigt. Mit historischen Uniformen sorgte die BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln mit weiteren befreundeten Eisenbahnern beim Stadt-festes 2011 in Döbeln für viel Aufsehen. Die gute Laune ist jedem Beteiligten so ins Gesicht geschrieben, dass BSW-Zugehörigkeit sichtlich auch Freude macht. Zwei Beiträge dazu finden Sie unter den Rubriken „Berichte und Meldungen“ bzw. „Bahnhistorie“.

Beeindruckend sind die Beiträge aus den Modellbahngruppen. Insbesondere der Artikel zum Messeauftritt der N-Gruppe des MEC Hannover zeigt, welches Vergnügen bei den Veranstaltern selbst erzeugt wird, wenn sie sich trotz

erheblichen Aufwandes an einer großen Messe beteiligen.

Auch der Satz im Beitrag über das 4. Modellbauseminar Südwest in Baiersbronn spricht für sich: „Den Erfolg der Arbeit vor dem Publikum vorzustellen, gibt jedem Modellbauer Anerkennung für seine geleistete Arbeit.“ Dass im selben Beitrag noch zu lesen ist „Es wurden auch einige „Bahn & Modell“-Hefte ausgelegt, welche in kürzester Zeit vergriffen waren“ – lässt auch die Redaktionsherzen höher schlagen.

Es bemühen sich alle Gruppen bei Tagen der offenen Tür, Familientagen und Ausstellungen um publikumswirksame Öffentlichkeit. MEC Münster hatte da zur Weihnachtszeit eine besondere Idee, die im Beitrag „Geschenke auf Probefahrt“ verankert ist.

Welcher Aufwand, welche Kraft und welches Geschick notwendig sind, bis die einzelnen Gruppen ihr Domizil gefunden haben, kann in fast allen Beiträgen nachgelesen werden. Das ist ein Trauerspiel, aber leider durch uns nicht zu beeinflussen.

Die jährlich organisierte internationale Jugendprojektwoche bescheinigt den letztjährigen Organisatoren vom MEC Zschopau (Erzgebirge) gutes Gespür für Nachwuchsarbeit. Mit vielen Ideen und Verbündeten haben diese erlebnisreichen Tage bei den jungen Menschen sicher Spuren, auch in diesem Heft unter „Erfahrungsaustausch“, hinterlassen.

Die Rubrik „Serien“ ist neu und besteht aus drei Säulen:

- Eisenbahnuniformen - begann bereits im letzten Heft,

- Eisenbahnregionen - die Region Ostthüringen wird vorgestellt,
- Eisenbahnbauten - der Hundertwasserbahnhof Uelzen wird präsentiert.

Auch hier ist Ihre Mitarbeit gefragt. Beiträge und Bilder zum Arbeitskleid der Eisenbahner, zu interessanten Eisenbahnregionen und zu imposanten Eisenbahnbauten sind sehr willkommen.

Unsere neu gestaltete Internetpräsenz

Redaktion „Bahn & Modell“

Die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) unterhält im Internet unter www.bsw24.de eine umfangreiche Internetpräsenz, auf der sich auch alle Kulturgruppen wiederfinden. Darüber hinaus ist unser BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn mit einer eigenen Web-Präsenz im Internet vertreten. Beim Aufruf von www.bahn-und-modell.de öffnet sich die nebenstehende Web-Seite.

Auf der Startseite geben wir einen kurzen textlichen Überblick über Häufigkeit, Auflage, Autoren und Bezugsmöglichkeiten unseres Fachblatts „Bahn & Modell“ und stellen die bisherige und die neue Redaktion bildlich vor. Mit einem Klick links oben auf **alle bisher erschienenen Hefte** zeigen sich die Titelbilder, die wiederum angeklickt das jeweilige Inhaltsverzeichnis öffnen. Es offenbaren sich die Themen, die manchen auch im Nachhinein noch brennend interessieren werden. Über **Kontakt und Bestellung** sind dazu E-Mail-Nachrichten

an die Redaktion oder Heft-Bestellungen/Adressänderungen an den Versand möglich.

Neben dem aktuellen Heft „Bahn & Modell“ haben wir auf der Start-Seite auch die Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ platziert, die ebenfalls in unserem Kulturbereich entsteht. Mit einem Klick darauf öffnen sich alle bisher erschienen Titel, die über **Kontakt und Bestellung**, über die dort angegebenen Telefon-Nummern bzw. E-Mail-Adressen bestellbar sind.



„Historische“ Eisenbahner 2011 unterwegs

Wilfried Rettig, Minden (Westf) – BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

Auch im abgelaufenen Jahr 2011 waren Mitglieder der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) wieder häufig auf Reisen, um einerseits ihrem Hobby zu frönen und andererseits Mitbürger auf die Geschichte der Eisenbahn sowie ihrer Mitarbeiter aufmerksam zu machen und das Publikum zu erfreuen. Denn vor allem die Königlich-preußischen Bahnbeamten aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg sind ein echter „Hingucker“ in ihren blauen Uniformröcken, wie die Mäntel genannt werden. Fast immer reisen die HEUM-Mitglieder zu den Veranstaltungen bereits in ihrer historischen Dienstkleidung an. Da wird häufig gefragt, ob man uns fotografieren darf und dann sogleich die Kamera gezückt. Wird dann „die Mutti“ für ein Erinnerungsfoto noch in die Mitte genommen, ist das Glück für die Frage perfekt.

Häufig ergeben sich noch interessante Gespräche zum Thema Eisenbahn und Uniform. Lustig geht es vor allem

zu, wenn Kinder dabei sind. Die fragen schon mal, ob man ein Schaffner wäre, was natürlich einen Königlichen Bahnmeister 1. Klasse entrüsten muss. Und weil die heutige Jugend auf historische Fantasiefilme geprägt ist, kennt sie auch keinen Beamtendeggen. Stattdessen kommt die Frage, wozu der Eisenbahner ein Schwert (!) braucht. Selbst die Väter nennen dieses frühere Beamten-Statussymbol in Unkenntnis häufig einen Säbel. Und die Mütter fragen, ob unsere „Kostüme“ (au weh!) echt oder nachgeschneidert sind.

Als am 8. Mai 2011 der Hundertwasser-Bahnhof in Uelzen sein zehnjähriges Jubiläum feierte, reisten drei Königlich-preußische Bahnbeamte der HEUM mit dem Niedersachsen-Ticket an. Hier wurden wir von der stellv. Bürgermeisterin

Der Königlich-preußische Bahnmeister erläuterte die Uniformen der historischen Eisenbahner. Im Hintergrund Militärs sowie Damen und Herren in Zivilkleidung der Jahrhundertwende am 14. Mai 2011 während der Festungstage Grauerort in Cuxhaven.

Fotos (2): Rettig





Vor dem Festumzug zum Tag der Deutschen Einheit, zugleich NRW-Tag, am 3. Oktober 2011 in Bonn, versammelten sich die Teilnehmer des Eisenbahner-Marschblocks für ein Gruppenfoto, links die „Familien-Kapelle“ mit den beiden jüngsten Eisenbahner-Musikanten.

der Stadt Uelzen begrüßt und durften freundlich bewirtet als VIP-Gäste am Ehrentisch Platz nehmen. Die Stadt und der Bahnmanager (Hannover) hatten sich viel Mühe bei der Vorbereitung des Festes gegeben. Zahlreiche Eisenbahn-Kulturgruppen präsentierten sich mit ihren Ständen vor und in dem Bahnhof. Kinder hatten im Vorfeld des Ereignisses Lokomotiven gebastelt und führten sie einer Jury vor, welche die kreativsten Fahrzeuge prämierte. Ein heimischer Konditor hatte sogar den Hundertwasserbahnhof einschließlich Bahnsteig und E-Lok als Torte nachgestaltet. Obwohl das spätere Anschneiden allen Zuschauern Leid tat, wurden die Tortenstücke für einen guten Zweck verkauft. Fantasiewesen flanieren über den Bahnhofsvorplatz. Ständig gab es Auftritte auf der Bühne, wo auch die Mitglieder der HEUM ihre Uniformen vorstellen durften.

Am 14. Mai 2011 waren die Festungstage Grauerort bei Stade das nächste Ziel. Diese derzeit in der Sanierung befindliche Cuxhavener Festung an der Außenelbe wurde 1997 vom Förderverein Grauerort übernommen und erhält seit 2004 Unterstützung von der gleichnamigen Reservistenarbeitsgemeinschaft (RAG). Seitdem treffen sich jährlich Geschichtsdarsteller, um das Leben in der Kaiserzeit nachzubilden und Waffen und Uniformen vorzuführen. Selbstverständlich sind auch die Frauen inbegriffen, die ihre Ober- und Unterbekleidung präsentieren. Neben historischen Händlerständen wird das umfangreiche Areal aus Gebäuden, Kasematten und Wällen, das bereits seit 1897 nicht mehr als Festung genutzt wird, von exerzierenden Militärs belebt. Regelmäßig donnern Salven von befreundeten Böllerschützen oder aus den Festungskanonen über das Gelände. Besucher nutzen gerne den „Festungsblitz“, eine Feldbahn in 600 mm Spurweite, welche die Festung auf einem mehr als einen Kilometer langen Oval umrundet. Gemeinsam mit den zahlreichen Militärs stellten wir bei zwei Auftritten die Uniform der königlich-preussischen Eisenbahner vor (s. Bild). Jedoch die Aufforderung „Zivilist vortreten!“ musste energisch zurückgewiesen werden, war doch ein abgeschlossener Militärdienst Voraussetzung für die Beamtenlaufbahn, und schließlich trugen die Eisenbahner einen Uniformrock nach militärischem Schnitt. Die nächsten Festungstage am

19./20. Mai 2012 sollte man sich im Kalender vormerken, wobei eine Anreise allerdings nur im Pkw möglich ist.

Einen letzten größeren Höhepunkt im abgelaufenen Jahr stellte der Auftritt im Festumzug zum Tag der Deutschen Einheit, zugleich NRW-Tag, am 3. Oktober 2011 in Bonn dar (s. Bild). Unzählige Veranstaltungen, auf denen sich alle deutschen Bundesländer präsentierten, vorrangig natürlich das Gastgeberland Nordrhein-Westfalen und die Stadt Bonn, beherrschten das Stadtbild. Mit dem NRW-Ticket, das ausnahmsweise drei Tage lang galt, reisten wir nach Bonn und wurden bereits auf dem Bahnsteig der ehemaligen Bundeshauptstadt von den Eisenbahnfreunden „Flügelrad Köln“ begrüßt, die im März 2011 zu Besuch auf der Tauschbörse im Preußenmuseum Minden waren (s. B&M, Heft 26). Im Stadthaus Bonn konnten sich die rund 2.000 Teilnehmer der Festparade vor dem Auftritt stärken, eine organisatorische Meisterleistung! Für alle Marschblöcke wurden vorbereitete Namensschilder bereitgestellt. Ohne langes Suchen fanden dank der auf das Pflaster gesprühten Blocknummern alle

ihren vorgesehenen Standort. Bis zum Abmarsch ergaben sich sogar Zeit und Gelegenheit, große Teile der Festparade selbst zu besichtigen und mit der einen oder anderen Gruppe Kontakt aufzunehmen. Die Mindener in ihren Königlich-preussischen Uniformen führten den unübersehbaren Marschblock der Eisenbahner an, die in zeitlicher Reihenfolge die Entwicklung der Dienstkleidung darstellten. Die Eisenbahnfreunde „Flügelrad Köln“ konnten sogar mit einer eigenen Familien-Kapelle aufwarten, die zur großen Freude der Zuschauer ständig das Lummerland-Lied wiederholen musste. Der kilometerlange Umzug startete um 15 Uhr in der Innenstadt. An der Hauptbühne gegenüber vom Bonner Rathaus mischten sich die Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen Hannelore Kraft und der Oberbürgermeister der Stadt Köln Jürgen Nimptsch unter die Umzugsteilnehmer. Der Westdeutsche Rundfunk (WDR) übertrug die Festparade live in einer 90-minütigen Sendung. Dank vorprogrammiertem Videorecorder konnten wir den komplette Umzug im Nachhinein zu Hause besichtigen.

Gelungene Jubiläumsveranstaltung

Nachlese zum 40-jährigen Jubiläum des BSW-Modellbahneisenbahnclubs Oldenburg (Oldb)

Carsten Dickmann, Oldenburg (Oldb) – BSW-Gruppe Modellbahneisenbahnclub Oldenburg (Oldb) - MECO

Am 19. November 2011 hatte der Modellbahneisenbahnclub Oldenburg (Oldb) - MECO zu einer kleinen Feierstunde anlässlich seines 40. Gründungstages geladen. Dazu konnte der Clubvorsitzende Werner Uven auch weit angereiste Gäste aus der Stiftung BSW wie den HB Ronald Xanke aus Schwerin, den

BB Bernhard Waterholter aus Hannover und die Redaktion vom Fachblatt „Bahn & Modell“, das Ehepaar Helga und Lothar Kuhne aus Dresden, begrüßen. Grußworte sprachen auch der Ortstelenleiter des BSW Helmut Fokkena und die Bürgermeisterin der Stadt Oldenburg (Oldb), Germaid Eilers-Dörfler. Zu den

Extraführung über die MECO-Modellbahnanlage - von links nach rechts: BSW-Ortstellenleiter Helmut Fokkena, Bürgermeisterin der Stadt Oldenburg (Oldb) Germaid Eilers-Dörfler, MECO-Vorsitzender Werner Uven

Foto: Kuhne

Gästen zählten auch Mitglieder der befreundeten Modellbahnclubs aus Bremen und Osnabrück sowie etliche ehemalige MECO-Mitglieder. Im Anschluss an die Grußworte ließ unser Mitglied Helmut Friz die letzten 40 Jahre noch einmal in Wort und Bild Revue passieren. Danach wurde für das leibliche



Wohl gesorgt und die Gäste konnten die Fortschritte an der Modellbahnanlage bewundern.

Vor 20 Jahren entstand das Bahn-Sozialwerk der DR

Redaktioneller Beitrag

Zwei Jahre nach dem Fall der Mauer wurde im Geltungsbereich der Deutschen Reichsbahn das Bahnsozialwerk als betriebliche Sozialeinrichtung wiederbelebt. Was sich seit 1900 in ganz Deutschland entwickelt hatte, war im Westen als Bundesbahn-Sozialwerk erhalten geblieben. Unter dem Motto „Von allen für alle!“ sollte auch der Osten wieder in die Solidargemeinschaft der Eisenbahner eingebunden werden. Am 27. März 1992 erschien das Sonder-Amtsblatt der Deutschen Reichsbahn Nr. 8. Darin stand:

„Aufruf des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn und des Hauptpersonalrates beim Vorstand der DR

Liebe Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, liebe ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DR,

*mit Beginn des Jahres 1992 hat das **Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn (BSW-DR)** seine Arbeit aufgenommen.*

Das Wirken dieser betrieblichen Sozialeinrichtung ergänzt die sozialen Leistungen des Unternehmens und seiner Sozialversicherungsträger:

- *Das BSW-DR bietet Ihnen und Ihren anspruchsberechtigten Familienangehörigen Erholung in eigenen Ferieneinrichtungen und vermittelt Urlaubs- und Besichtigungsreisen zu günstigen Preisen.*
- *Es hilft bei sozialen Problemen, Krankheit und Not.*
- *Geselligkeit, menschliche Kontakte und Hilfe sowie Berufsverbundenheit werden groß geschrieben.*
- *Die Pflege vielfältiger Hobbys sowie die Arbeit von Kultur- und Freizeitgruppen wird unterstützt.*

- *Der Betreuung unserer Senioren gilt besondere Aufmerksamkeit.*

*Eng verbunden mit den Aufgaben des BSW-DR ist der **Eisenbahn-Waisenhort** (EWH), dessen Anliegen in der Unterstützung hilfsbedürftiger Eisenbahnerkinder besteht, insbesondere in Fällen, wo Elternteile verstorben sind.“*

Das BSW-DR wurde als Nachfolgeorganisation des bis 1945 bestehenden Reichsbahn-Kameradschaftswerkes betrachtet. Die Deutsche Reichsbahn (DR) sollte das BSW-DR im gleichen Umfang fördern wie die Deutsche Bundesbahn. Aus dem Wirtschaftsplan 1991 der DR sollten angemessene Beträge -maximal sechs Millionen DM – bereitgestellt werden, insbesondere für Eröffnung der Bankkonten, Einführung von Rechentechnik, Ausstattung von Ferieneinrichtungen, Bereitstellung von Sach- und Lohnkosten für das I. Quartal

1992 sowie Projektierungsleistungen. Die Regelspende wurde vorerst auf 2,00 DM für aktive Mitarbeiter der DR, 1,50 DM für ehemalige Mitarbeiter und Hinterbliebene und 1,00 DM für Auszubildende festgelegt. Das BSW-DR war Bestandteil der Deutschen Reichsbahn mit eigener Organisationsform und eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Außergerichtlich wurde das BSW-DR durch den Hauptvorstand (Vorsitzender und vier Mitglieder) und die Bezirksvorstände vertreten.

Das BSW-DR existierte genau fünf Jahre, denn zum 1. Januar 1997 wurden Bundesbahn-Sozialwerk und Bahnsozialwerk der Deutschen Reichsbahn zusammengelegt und daraus die heutige Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) geschaffen.

Zwei BSW-Gruppen haben in Berlin fusioniert

Peter Schulz, Berlin - BSW-Gruppe SVT 175 Berlin-Lichtenberg

Ja, es ist wahr. In Berlin-Lichtenberg gibt es eine fusionierte BSW-Gruppe. Sie heißt „SVT 175 Berlin-Lichtenberg“ und besteht offiziell seit dem 1. Januar 2012. Aber, Eisenbahnfreunde gab es doch auch schon vorher in Lichtenberg? Und der SVT steht doch auch schon gefühlte zig Jahre hinter der Brücke am Bahndamm? An seinem hervorragenden äußeren Zustand kann man deutlich erkennen, dass sich um dieses Fahrzeug einige Leute sehr intensiv bemühen. Das waren die bisherigen BSW-Gruppen „SVT 175 015/016“ und „Lichtenberger Eisenbahnfreunde“. Sie existierten schon seit der Wiederbegründung des Bahnsozialwerks der Deutschen Reichs-

bahn in Berlin-Lichtenberg. Während die Mitglieder der erstgenannten Gruppe ihre Wurzeln in der Parkeisenbahn Wuhlheide haben, stammen die Lichtenberger Eisenbahnfreunde ursprünglich aus einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV). Die Mitglieder beider Gruppen kennen sich seit Jahren und haben in der Vergangenheit schon so manche Unternehmung gemeinsam bewerkstelligt. So z. B. auf der großen Festveranstaltung zum 175-jährigen Bahnjubiläum, wo sie einträchtig einen gutbesuchten Informationsstand auf dem Ausstellungs-Bahnsteig in Berlin-Lichtenberg betreuten. Und natürlich haben sie in der Vergan-



Die Lichtenberger Eisenbahnfreunde im Mai 2011 vor dem SVT-Zug auf dem Bf Berlin-Lichtenberg

Foto: Hirsch

genheit auch schon manche Flasche Bier zusammen getrunken, denn es waren ja früher Freizeitgruppen. Auch die Lichtenberger Eisenbahnfreunde organisierten ihre Gruppen-Treffen im oder am Triebwagenzug. Und dabei kam man sich gedanklich immer näher, besonders was die gemeinsamen Vorhaben betraf. Da lag es schon nahe, dass über eine Fusion der beiden Gruppen nachgedacht wurde.

Im Jahr 2011 wurden „Nägel mit Köpfen“ gemacht: Neben unseren eigenen Überlegungen haben wir auch die Meinung des Bezirksbeauftragten Jürgen Hirsch eingeholt. Dieser ist von der Idee sehr angetan, verspricht er sich doch für die Zukunft eine Stärkung des Großraums Berlin, vielleicht mal mit einer Außenstelle des DB-Museums.

Zum Leiter der fusionierten BSW-Gruppe wurde Peter Schulz (bisher Lichtenberger Eisenbahnfreunde) berufen, zum stellvertretenden Leiter Frank Daube

(bisher SVT 175 015/016). Als erfahrener Kassierer steht Torsten Gentsch (bisher SVT 175 015/016) weiter zur Verfügung.

Übrigens: Wer sich das Fahrzeug einmal näher anschauen möchte, der ist gern gesehen. Er kann sich mittwochs zwischen 17 und 19 Uhr unter der Telefonnummer 0151/53118311 zu einem Besuch anmelden. Und falls ein BSW-Förderer an Eisenbahngeschichte oder –romantik interessiert ist und gerne in dieser Gruppe mitarbeiten oder auch nur zum Erfahrungsaustausch Kontakt aufnehmen möchte, so ist man unter dieser Nummer auch darauf vorbereitet, denn so viel sei am Schluss noch verraten: Der Mitropa-Wagen des SVT-Zugs ist noch im Originalzustand erhalten und lässt eine Speiseraum-, Küchen- oder Bar-Benutzung jederzeit zu. Unsere Besucher werden weder verhungern noch verdursten. Also bis demnächst im SVT 175 in Berlin-Lichtenberg!

Die BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels besuchte das „Rhönbähnle“

Klaus Oelzner, Lichtenfels - BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels

Ein überraschendes Wiedersehen mit „einer alten Bekannten“ gab es für Karl Daum, den längst pensionierten, aber deshalb nicht minder aktiven ex-Lokomotivführer aus der BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels. Der vom Leiter der Gruppe Klaus-Dieter Ferlau vorbildlich vorbereitete Jahresausflug führte - natürlich stilgerecht auf der Schiene - von Lichtenfels über Schweinfurt ins unterfränkische Mellrichstadt. Dort wurde in das auf einem Nebengleis wartende nostalgische „Rhönzüge“ umgestiegen, das an diesem 2. Oktober letztmalig im Jahr 2011 auf der Museumsbahn Mellrichstadt–Fladungen (Rhön) des Zweckverbands Fränkisches Freilandmuseum Fladungen unterwegs war. Die 18 Kilometer lange Strecke war die ehemalige Streutalbahn (1898–1987), die seit 2000 in ganzer Länge von den Eisenbahnfreunden Unterrhein betrieben wird. Für 40 km/h ist die betagte Dampflok der Baureihe 98 zugelassen. Länger als eine Stunde schnaupte sie bergauf über Ostheim und Stockheim in Richtung Rhön. Die gutbesetzten zweiachsigen Personenwagen (Bauart BI, Baujahre 1917-1925) werden von Fans liebevoll Donnerbüchsen genannt. Für Radeltouristen besteht die Möglichkeit, ihren Drahtesel im mitgeführten Güterzug-Begleitwagen kostenlos unterzubringen und damit die kräftezehrende Bergauffahrt zu ersparen. Auf den gittergesicherten Plattformen ließen sich unsere Eisenbahnfreunde bahntypische Rauchgase und kohlebröckchenversetzten Nostalgie Dampf



Karl Daum, BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels, als Pensionär wieder einmal auf seiner Stammlok 98 668 (D h2t, bay. Gtl 4/4, Krauss-Maffei 1924/8275)

Foto: Sammlung Oelzner

um die Nase wehen. Andere genossen die bis zur Endstation Fladungen immer wieder wechselnden Eindrücke herbstlicher Landschaftsbilder. Während der „rasenden Fahrt“ kontrollierte der „Kondukteur“ in historischer Uniform die Fahrberechtigungsausweise, um sie herkömmlich mit einer Lochzange zu entwerten. Spät gekommene Fahrgäste hatten die Möglichkeit, bei ihm eine Fahrkarte zu erwerben und das ohne die heute bei der Deutschen Bahn AG üblichen Mehrkosten!

Vor allem Foto- und Videografen aller Altersstufen nutzten ausgiebig ihre Chance, die kleine Dampflok bei ihren Rangierfahrten im Bahnhofsbereich Fladungen festzuhalten. Den Lichtenfelser Karl Daum, Alterssenior unter den Fahrgästen, zog es wie magisch dort hin. In der hervorragend gepflegten Dampflok 98 886 erkannte er die Maschine wie-

der, die er früher jahrelang vom Einsatzort Pressig-Rothenkirchen aus selbst auf der Frankenwaldstrecke führte. Von 1976 bis 1998 hatte sie bereits als Denkmal auf dem Vorplatz von Schweinfurt Hbf gestanden. Ein bisschen wehmütig und freudig zugleich folgte Karl Daum der Einladung des ehrenamtlichen Lokpersonals zum Aufstieg auf den rußgeschwärzten Lokführerstand. „Wie damals“, so Daum, nahm er vor dem „Steuerrad des Meisters“ Platz, warf prüfende Blicke in die Feuerbuchse, auf den Wasserstand, die Anzeigeinstrumente und den Kohlevorrat der Tenderlokomotive, während Lokführer und Heizer „das Maschinchen“ auf ihre nächste Fahrt vorbereiteten. Mit schelmischem Blick im Augenwinkel ließ es sich der Ehrenlok-

führer nicht nehmen, der als Warnsignal gedachten Dampfpeife eigenhändig einen langen Pfiff zu entlocken. Eben „wie damals“!

Mitreisende aus der Lichtenfelser BSW-Gruppe hatten während dessen die Möglichkeit, sich hinter den gut erhaltenen Mauern der historischen Fladunger Altstadt umzusehen. Im Fränkischen Freilandmuseum konnten sie dörflicher Kultur längst vergangener Tage nachspüren oder mehr über religiöses Leben, über Trachten und Bräuche, über gemeinsames Arbeiten und Wirtschaften erfahren. Original-Bauernhäuser, Höfe, Mühlen bis zur Dorfschule und Dorfkirche aus Rhön, Spessart, Unterfranken und Grabfeld ließen „die gute alte Zeit“ wiedererstehen.

FISAIC-Treffen 2011 bei der ČD

Ronald Xanke, Schwerin - Hauptbeauftragter

Die 9. Sitzung der Technischen Kommission des Internationalen Kultur- und Freizeitverbandes der Eisenbahner FISAIC*) fand am 23. September 2011 in der Tschechischen Republik, in Luzna bei Rakovník (60 Kilometer westlich von Prag), statt.

Ich hatte die Ehre, für den BSW-Kulturbereich „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ daran teilzunehmen. Tagungsraum war ein historischer Speisewagen auf dem Areal des Depots für historische Fahrzeuge des Eisenbahnmuseums der Tschechischen Bahnen (ČD). Auf der parallelen Modelleisenbahnausstellung vom 23. bis 25. September 2011 in Luzna war auch unsere FISAIC-Anlage zusammen mit Modulen aus der Tschechischen Republik, der Französischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland vertreten. Kamen 2010 in Dresden noch

18 Module zusammen, so standen diesmal 38 Module zur Verfügung. Das erlaubte eine äußerst variable Zusammenstellung der Anlage.

Begleitend zu der Veranstaltung hatten die tschechischen Organisatoren für die belgische, deutsche, luxemburgische, französische und ungarische Delegation ein interessantes und vielseitiges Programm geboten. Dazu gehörten u. a. eine Fahrt mit einem Dampfsonderzug sowie ein Besuch der Altstadt von Prag.

Der Generalpräsident der FISAIC unterstrich, dass die Teilnahme von Kindern der Eisenbahner ein ganz wichtiger Aspekt in der internationalen Arbeit ist. Auch die Zukunft der FISAIC muss durch die Einbeziehung und Heranführung von Kindern an neue Aufgaben gesichert werden.



Gruppenbild der FISAIC-Modelleisenbahn-Aussteller am 23. Sept. 2011 im Eisenbahnmuseum der Tschechischen Bahnen (ČD) in Luzna Foto FISAIC

Die nächste Sitzung der Technischen Kommission der FISAIC ist für den 14. September 2012 in Agard, Republik

Ungarn, vorgesehen, wieder verbunden mit einer Modelleisenbahnausstellung (14.–16. September 2012).

**) FISAIC - Federation Internationale des Societes Artistiques et Intellectuelles de Cheminots
Die Ziele der Organisation sind:*

- *die kulturelle Freizeitbetätigung der Eisenbahner verschiedener Nationen in kameradschaftlichem Geist fördern und unterstützen;*
- *zwischen den nationalen Verbänden kulturpflegender Eisenbahner Verbindungen herstellen, die dieser Förderung und Unterstützung dienlich sind und*
- *internationale Kulturveranstaltungen der Eisenbahner durchführen und damit für deren kulturelle Betätigung in der Freizeit werben und hierzu anspornen.*

Die FISAIC ist politisch, gewerkschaftlich und konfessionell neutral.

25 Jahre BSW-Modellbahn Lübeck – Eisenbahnfreunde Bad Schwartau

Gert-Eberhardt Thalau, Lübeck – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau

Es begann mit einem Aufruf im eisenbahn-magazin im Januar 1987: „Raum Lübeck - Modellbahner suchen Gleichgesinnte zur Gründung einer Interessengruppe Modellbahn“.

Am 28. Februar 1987 das erste Treffen: Zwölf Modellbahnbegeisterte fanden sich in der Gaststätte „Zum Löwenbräu“

ein, Erkennungszeichen: ...eine Kleinigkeit Eisenbahn ...

Man traf sich zunächst in verschiedenen Gaststätten. Schnell kristallisierte sich ein gemeinsames Ziel heraus. Es sollten Modellbahnen der Nenngröße H0 (1:87) nach dem Nordmodul-System der Barsinghausener Eisenbahnfreunde gebaut

werden und zwar nach norddeutschen Vorbildern. Das Konstruieren, Schottern und Basteln erledigte jeder zu Hause, auf gemeinsamen Ausstellungen sollten dann die Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Im Dezember 1988 wurde das Ganze mit einer vom BSW-Ortsvorstand genehmigten Geschäftsordnung für die „BSW-Modellbahn Lübeck“ höchst offiziell. Drei der Gründungsmitglieder sind heute noch dabei. 1992 trat Gert-Eberhardt Thalau der BSW-Gruppe bei und leitet sie seither.

Die Nordmodule wurden auf eine Breite von 60 Zentimetern erweitert. Die Mitglieder bauten fleißig, sodass es immer mehr Module gab. Es wurden in Lübeck und Reinbek Ausstellungen organisiert, ein festes Domizil fehlte jedoch. Zwar konnte die Kantine der DB unter der Meierbrücke gelegentlich genutzt werden, doch ein Dauerzustand war das nicht. Das ehemalige Pumpenhaus im Bahnbetriebswerk Lübeck bot sich an. Eigene Räumlichkeiten mit Stromanschluss, aber ohne Heizmöglichkeiten – verlockend, aber nicht ideal. Die Suche ging weiter. So auch die Ausstellungen. Ein „Highlight“ war 1993 unsere Teilnahme an den norddeutschen Modellbautagen in den Messehallen in Hamburg. Weitere Veranstaltungen fanden in Bad Segeberg und Eutin statt. 1994 entschlossen wir uns zum Bau des Bahnhofs Bad Schwartau im Maßstab 1:87 im Zustand von 1957, den wir dann als Neuheit präsentieren konnten.

Die Suche nach einer geeigneten Herberge führte uns zum Strandbahnhof Lübeck-Travemünde. Aber auch hier erlitten

wir Schiffbruch: Jugendliche brachen ein und zerstörten einen großen Teil der eingelagerten Module. Nach weiteren Bemühungen fanden wir 1995 im Keller des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Bad Schwartau wiederum eine Heimat. Hier konnten wir basteln, Module aufbewahren und Versammlungen abhalten. Veranstaltungen für die Öffentlichkeit waren leider nicht möglich. Dafür mussten wir fremde Räume nutzen wie etwa die von der Stadt Bad Schwartau zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten im Feuerwehrgerätehaus. Und auch weiter weg waren wir aktiv, so stellten wir zum Beispiel zusammen mit der Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen mehrere Modellbahnausstellungen in Bad Doberan und Graal-Müritz auf die Beine.

Der Wunsch nach repräsentativen Räumlichkeiten schlummerte weiter in den Köpfen der Mitglieder. Da bot die Umstrukturierung der Signaltechnik im Großraum Lübeck eine einmalige Chance. Die Suche startete in Lübeck. Das große Fahrdienstleiterstellwerk „Lp“ in Lübeck Hbf – noch von der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) erbaut – wurde zum Objekt der Begierde. Leider machte der Denkmalpfleger der Hansestadt uns einen Strich durch die

Innenleben des Stellwerks Sn in Bad Schwartau mit Modellbahnanlage





Stellwerk Sn in Bad Schwartau mit einem Sonderzug, gezogen von Dampflokom 031010 am 24. Juli 2011 **Fotos (2): Thalau**

Rechnung. Wir gaben nicht auf und fanden letztendlich das ehemalige Wärterstellwerk „Sn“ in Bad Schwartau an der Strecke Lübeck–Eutin–Kiel. Nach Besichtigung durch die Mitglieder und Begutachtung durch einen Hochbauingenieur stand fest: Das kann unser künftiges Domizil werden! Nur wie? Nach langer Verhandlung erklärte sich die Immobilienabteilung der DB AG bereit, das Objekt gegen die Auflage zu vermieten, dass der Mieter das Gebäude innen und außen zu unterhalten habe. Wir entschlossen uns, einen Verein zu gründen und weitere Mitglieder aufzunehmen, um dieses große Vorhaben zu stemmen.

Am 16. April 2005 fand die Gründungsversammlung in Bad Schwartau statt. Die „BSW-Modellbahn Lübeck“ firmierte sich neu und wurde als BSW-Gruppe „Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, Freizeitgruppe in der Stiftung BSW“ in den neuen Verein „Eisenbahnfreunde Bad Schwartau e. V.“ integriert, und zwar unter Beibehaltung der Kostenstelle und Beachtung und Handhabung nach den Richtlinien der Stiftung BSW.

Die Mitglieder der BSW-Gruppe sind dem Modellbau treu geblieben. Der Verein betreut das Block- und Hebelwerk des ehemaligen Stellwerks Schwartau-

Waldhalle, das in das Vereinsheim umgesetzt wurde. Daneben kümmert sich ein rühriger Archivar um einen beachtlichen Fundus an Büchern, Plänen und Verträgen der Eisenbahn. Und nicht zuletzt existiert seit drei Jahren eine Jugendgruppe. Durch

die Vereinsgründung war es möglich, die Gemeinnützigkeit zu erlangen, was dem BSW leider nicht gegeben ist.

Die Stadt Bad Schwartau sowie örtliche Banken, Vereine und Institutionen unterstützen uns. Die Zusammenarbeit mit den städtischen Stellen ermöglicht es uns u.a., Ausstellungen in deren Gebäuden durchzuführen. Wir nehmen an Veranstaltungen der Stadt teil, eine gute Pressearbeit sorgt für Zuspruch und erhöht unseren Bekanntheitsgrad. Insgesamt ist festzustellen, dass sich die BSW-Gruppe durch die Kooperation mit dem Verein weiter positiv entwickeln konnte. Inzwischen wird nach über 8.000 Arbeitsstunden das Vereinsheim seinem Zweck gerecht:

- Der Modellbahnhof Bad Schwartau ist fest installiert (betreut durch die BSW-Gruppe),
- das Hebelwerk des ehemaligen Wärterstellwerks „Wl“ Bahnhof Schwartau-Waldhalle – an der Strecke nach Travemünde – ist fast funktionsfähig wieder hergerichtet (betreut durch den Verein),
- im Archiv ist langsam Ordnung eingekehrt (ein Vereinsmitglied kümmert sich sehr intensiv darum).

Verein und BSW-Gruppe bemühen sich gemeinsam bei Tagen der offenen Tür,

Ausstellungen oder Teilnahme an anderen Aktivitäten der Stadt Bad Schwartau um publikumswirksame Öffentlichkeitsarbeit. Dabei stellen wir immer wieder

fest: „Eine gelungene, gut funktionierende Symbiose“. Details stehen auch im Internet unter:
www.efs-badschwartau.de.

Messeauftritt des MEC Hannover bei der „Modell Spiel Hobby 2011“ in Leipzig

Michael Kahler, Hannover – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Hannover

Die Teilnahme an der Leipziger Modellbaumesse „Modell Spiel Hobby 2011“ war ein voller Erfolg. Nach langer Vorbereitungsphase und mehreren Fahrtagen zum Ausprobieren und zum Üben des Zusammenspiels der einzelnen Bauteile waren letztendlich acht Mitglieder der N-Gruppe als Teilnehmer dabei.

Am Dienstag, den 27. September 2011 war es dann endlich so weit. Das Abenteuer Messe konnte beginnen. Um 16:00 Uhr trafen wir uns am Clubheim, um unseren LKW zu beladen. Die Module waren in knapp zwei Stunden verstaut und so konnte Peter, unser Fahrer, sich mit dem LKW nach Hause begeben.

Am nächsten Mittwochmorgen, gegen 7:00 Uhr, startete er, mit Rolf zusammen, in Richtung Leipzig. Wir anderen trafen uns um 8:30 Uhr auf der Raststätte Leichter See.

In gemütlichem Tempo ging es nun Richtung Osten. Auf der Raststätte Plötzetal vor Halle (Saale) legten wir eine Pause ein, um uns mit der LKW Besatzung zu treffen. Bei einem zweiten Frühstück wurde dann das weitere Vorgehen besprochen. Mit den Pkws fuhren wir in Richtung Messe vor und der LKW folgte uns. Auf dem Messegelände angekommen, hieß es erst einmal den richtigen Eingang zu finden, unseren Messestand zu suchen, die Standfläche auszumessen und auf den LKW zu warten. Dieser traf gegen 12:00 Uhr ein und wurde so-

gleich innerhalb von 20 Minuten entladen. Danach schraubten wir die Module auseinander und verteilten sie schon mal provisorisch laut Aufbauplan. Dann hieß es Beine anschrauben, Module verbinden und ausrichten. Dies ging ohne Stress vonstatten, und so hatten wir auch noch Zeit, uns ein wenig auf der Messe umzuschauen. Um 18:15 Uhr stand die Anlage komplett aufgebaut in der Halle. Wir räumten unser Werkzeug ein und machten uns auf den Weg ins Hotel. Nach kurzer Erfrischung ging es zum Essen beim „Italiener“ im Hotel, wo wir den Tag gemütlich ausklingen ließen.

Am nächsten Tag, am Donnerstag, erwartete uns viel Arbeit, und so beschlossen wir, gegen 8:30 Uhr aufzubrechen. Unterwegs wurde noch ein kurzer Stopp bei einem Supermarkt eingelegt, um Verpflegung einzukaufen. Auf der Messe stürzten wir uns sofort in die Arbeit. So hieß es: Module ausrichten, elektrische Verbindungen herstellen, Hintergründe montieren, Vorhänge und Absperrrungen anbringen. Ab ca. 14:00 Uhr wurde die Anlage langsam hochgefahren, und auf immer mehr Abschnitten erwachte der Zugverkehr. Zwar mussten noch einige Kleinigkeiten behoben werden, doch gegen 16:00 Uhr lief der Zugverkehr reibungslos. Wir machten uns noch zwei schöne Stunden auf der Messe und ließen dann auch diesen Tag bei Pizza, Pasta und Bier bei unserem „Italiener“ ausklingen.



Messteam des MEC Hannover auf „Modell Spiel Hobby 2011“ in Leipzig
Foto: Waterholter

Am Freitagmorgen hieß es früh aufstehen. Nach ausgiebigem Frühstück machten wir uns bereits um 8:00 Uhr auf den Weg zum Messegelände. Dort wurden die Anlage gereinigt, die Züge startklar gemacht und eingefahren und noch letzte Kleinigkeiten ausgebessert. Um 10:00 Uhr war es dann soweit. Die Tore öffneten sich, und die Besucher strömten in Scharen. Große und kleine Modellbahnfans belagerten sogleich unsere Anlage. Die Leipziger Schulen führten an diesem Tag Studien zum Thema Modellbahn durch, und so hatten wir unzählige Fragen zu unserer Anlage und zur Modellbahn im Allgemeinen zu beantworten. Der Betrieb auf der Anlage lief bis zum Abend ohne Störungen. Eine halbe Stunde vor Messeschluss wollten wir es wissen: Was kann unsere Anlage? Gezogen von zwei Loks der Baureihe 185 fuhren wir einen Güterzug, bestehend aus 42 Wagen mit einer Gesamtlänge von 4,50 Metern, über die Anlage. Das Publikum staunte, denn so etwas sieht man nicht alle Tage. Beim gemeinsamen Abendessen ließen wir unseren ersten Messtag ausklingen.

Der Sonnabend, unser zweiter Messtag, begann schon morgens mit strah-

lendem Sonnenschein. Wir starteten wieder gegen 8:00 Uhr zur Messe und bereiteten den Betrieb vor. Der Tag verlief erneut ohne große Störungen, und so unternahmen wir zu Messeende unseren nächsten Rekordversuch. Diesmal, gezogen von zwei Loks der Baureihe 189, stellten

wir einen Güterzug von 5,30 Metern auf die Gleise. Dieser bestand aus 48 Wagen und fuhr zwei volle Runden über die Anlage. Ein toller Erfolg. Der Abend wurde zusammen mit den „Spur 1 Bahnern“ aus Hannover in einem griechischen Restaurant in Leipzig-Taucha verbracht. Auch unser dritter Messtag verlief am Sonntag ohne Störungen. Einen neuen Rekordversuch bereitete der Ausstellerabend der Messeleitung. In gemütlicher Atmosphäre klang der gemeinsame Abend aus. Wir waren mit die Letzten, die den Veranstaltungsort verließen.

Der letzte Tag, der Messe-Montag, verging dann wie im Flug. Und so machte sich schon ein wenig Wehmut breit als wir angingen, die ersten Züge einzupacken. Um 18:00 Uhr war es dann soweit, die Messe schloss ihre Tore. Wir setzten uns in großer Runde zusammen und zogen ein erstes Resümee. Für die BSW-Gruppe MEC Hannover war es ein toller Erfolg, an einer so großen internationalen Messe teilgenommen zu haben. Besonders dankbar empfanden wir die hervorragende Unterstützung und Betreuung durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF). BSW-Gruppen, die künftig an einer der

Modellbahn-Messen teilnehmen möchten, sollten sich frühzeitig an den BDEF oder an die betreffenden Messeleitungen wenden.

Gegen 18:30 Uhr begann dann auch bei uns der Abbau: Vorhänge ab, Module auseinander bauen und transportfertig machen, Kisten stapeln; danach den LKW in die Halle rangieren und alles verladen. Völlig geschafft machten wir uns gegen 22:00 Uhr auf den Weg ins Hotel. Dort angekommen, war erst einmal Essen angesagt. Bei Pasta und Pizza fand der Tag sein Ende.

Nun hieß es Abschied nehmen von Leipzig. Doch nicht ohne ein ausgiebiges Frühstück. Wir verließen Leipzig am Dienstagmorgen gegen 9:00 Uhr, nachdem der LKW schon gegen 8:00 Uhr vorausgefahren war. Leider war uns das Glück auf dem Rückweg nicht hold. Wir standen zweimal im Stau. Dadurch waren einige von uns erst gegen 16:00 Uhr zu Hause. Zuvor wurden noch der LKW ausgeladen und die Module wieder verstaут. Eine schöne und ereignisreiche Woche ging damit zu Ende. Ich danke allen, die mit in Leipzig waren, für die gute Zusammenarbeit. Ein herzliches Dankeschön an die N-Gruppe für diesen tollen Messeauftritt und die Bereitschaft, eine Woche Freizeit für den Verein zu opfern.

Die Anlagenbeschreibung der N-Anlage des MEC Hannover:

Anlagenthema bildet eine zweigleisige Hauptstrecke, auf der vorbildgerechte Züge der Epochen IV und V verkehren. Diese sind zum größten Teil mit Betriebspuren versehen. Landschaftlich ist die Anlage keinem Vorbild nachempfunden, zeigt aber einen Querschnitt aus Heidelandschaften, Flussauen, Wiesen, Laub- und Nadelwäldern und Industriefläche bis hin zu voralpinen Gebirgen. Be-

triebsmittelpunkt ist eine Stadt mit einem sechsgleisigen Hauptbahnhof. Hier halten alle wichtigen Fernreise- und Nahverkehrszüge. Er besitzt umfangreiche Abstellanlagen für Regionalzüge und ein kleines Bahnbetriebswerk. Des Weiteren gibt es eine mittelalterliche Kleinstadt mit Regionalbahnhof und angeschlossener Ortsgüteranlage mit kleinen Industriebetrieben, wo reger Rangierbetrieb stattfindet. Hier beginnt auch ein Industriestammgleis mit kleinem Containerterminal und zahlreichen weiteren Anschlüssen, das dann im angrenzenden Güterbahnhof endet. Dieser besitzt umfangreiche Gleisanlagen für Güterzüge und ein Bahnbetriebswerk, denn er ist Ausgangspunkt für den Güterverkehr auf der Anlage. Außerdem sind noch ein zehngleisiger und ein 13-gleisiger Schattbahnhof für Reise- und Güterzüge vorhanden. Die Züge verkehren zwischen den Bahnhöfen vorbildgerecht und halten nur in den vorgesehenen Bahnhöfen. Außerdem findet ein reger Güterverkehr statt. Des Weiteren verkehren Übergaben zwischen den Bahnhöfen. In den Bahnhöfen wird rangiert, und es finden Zugbildungen statt. Gesteuert wird die Anlage von vier Fahrdienstleitern, einem Blockwärter und einem Rangierer.

Die technischen Daten der Anlage

Größe:	14 m x 9,50 m
Streckenlänge:	100 m
Bahnhöfe:	vier
Abzweigstellen:	eine
Bediener:	sechs
Verkehrende Züge:	40
Steuerung:	analog mit Blocksteuerung
Gleismaterial:	Peco Code 55
Gleishöhe:	100 cm
Modullänge:	80 cm
Modultiefe:	40 cm
Höhe Hintergrund:	25 cm
Kurvenradius:	70 cm

4. Modellbauseminar Südwest in Baiersbronn

Lothar Wissler, Notzingen – BSW-Gruppe MEC Kirchheim/Teck

Von Montag, den 7. November bis Sonnabend, den 12. November 2011 fand das 4. Modellbauseminar Südwest unseres BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn in Baiersbronn im nördlichen Schwarzwald statt. Es war bereits die vierte Veranstaltung in Folge in unserem wunderschönen BSW-Ferienhotel „Erlebnishotel am Kurgarten“. Im Jahr 2010 hatten wir vier Module H0m präsentiert. In Vorbereitung auf 2011 hatten Holger Wittwer und Lothar Wissler weitere acht Module gefertigt und für alle zwölf Module die verstellbaren Füße hergestellt.

Im Foyer des Hotels hatte Lothar Wissler seine 5 Zoll-E-Lok der Baureihe 194 mit einem Gewicht von 205 kg und einer Länge von zwei Metern als Hinweis auf das Modellbauseminar platziert (s. Bild). Es wurden auch einige „Bahn & Modell“-Hefte ausgelegt, welche in kürzester Zeit vergriffen waren.

Montagmittag bauten 4–5 Leute die Module zusammen. Gegen Abend begrüß-

te Lothar Wissler alle Teilnehmer und erläuterte, wie an den Tagen gearbeitet werden soll. Es war erfreulich zu sehen, wie schnell freie Plätze belegt waren und welche tolle Truppe zusammen gearbeitet hat.

Am Dienstag ging es mit fast zu viel Vollampf an die Module. Gleisverlegung, Gelände- und Tunnelbau wurden begonnen. Dr. Peter Schnell, langjähriger Mitstreiter, fing sofort mit seinem im Vorjahr begonnenen Bauernhof an und zwar unter dem Motto „Bauer sucht Frau“. Den neuen Mitstreitern wurden nochmals das Altern von Gebäudeteilen sowie der Eigenbau von Bäumen, ob Laub oder Tanne, gezeigt.

Mittwochnachmittag war unser traditioneller Ausflug zur Glasmännlehütte, welcher wieder ganz toll angekommen ist.

Am Donnerstag wurden noch die restlichen Gleise verlegt und zwei Mann verlegten provisorische Kabel, damit wir nachmittags noch den Lückenschluss feiern konnten (s. Bild).

Jeden Abend ließen wir im Schulungsraum beim Fachsimpeln und bei tollen alten Filmen den Abend ausklingen. Jeder aus der Gruppe, selbst die Neuen, machten fantastische Vorschläge, was man noch alles auf der Anlage machen könnte. Es dauert bestimmt noch drei bis vier Jahre, bis alles so gelungen ist, wie wir

Die Teilnehmer des 4. Modellbauseminars Südwest präsentieren sich im Foyer des BSW-Ferienhotels „Erlebnishotel am Kurgarten“ in Baiersbronn vor dem beeindruckenden Modell der E-Lok Baureihe 194



es uns vorstellen. Ein Dankeschön auch an das Erlebnishotel, welches uns den Platz zur Unterbringung der Module gesichert hat.

Nach unserem Endausbau wurde auch schon eine richtige Ausstellung in Baiersbronn in Betracht gezogen. Die Ergebnisse der Arbeit des Publikums vorzustellen - das gibt jedem Modellbauer die Anerkennung für seine erbrachten Leistungen. Alle waren begeistert bei Sache, und es hat richtig Spaß gemacht. Das nächste Seminar ist bereits gebucht und findet vom 5. bis 10. November 2012 statt.

Baiersbronn, wir kommen wieder!



Lückenschluss nach Zusammenbau der Seminar-Anlage
Fotos(2): Wissler

Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin

In der dritten Etage des BSW-Kulturzentrums Region Ost, Panoramastraße 1, 10178 Berlin, befindet sich die Räumlichkeit der Sammlung von wertvollen historischen Eisenbahn-Dokumenten. Schritt für Schritt wird der Bestand, werden die Zugänge aufgearbeitet, registriert. Das ist aufwendig und verlangt Zeit. Viel Zeit, die ehrenamtlich geleistet wird. Unter dem Begriff Eisenbahn-Dokumente sind zu verstehen: Bücher, Fachzeitschriften, Karten, Vorschriften, Fahrpläne, Fotos, diverse Urkunden, auch Videos und DVDs. Die „Umspielung“ eines Videos auf DVD verlangt viel Geduld und einen hohen Zeitaufwand.

Zur Erinnerung: Urveranlassung, eine derartige Sammlung zu begründen, waren angebotene Hinterlassenschaften und Spenden von Förderinnen und Förderern unserer Solidargemeinschaft.

Auch Mitstreiter unseres Kulturbereichs und Dienstzweige der DB AG sowie Einzelpersonen trugen und tragen zum steten Wachsen der Sammlung bei. Am Ende des Jahres 2011 erhielt die Sammlung ein historisch besonders wertvolles Dokument: „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen“, die Jubiläumsschrift. Herausgeber war die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn – verantwortlich die Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H. bei der DR. Allen Spendern an dieser Stelle herzlichen Dank!

Eine erste Übersicht soll an dieser Stelle über die Bestände informieren.

Alle Ausgaben der „Eisenbahn-Jahrbücher“ 1963 bis 1985 (transpress Verlag für Verkehrswesen Berlin) gehören ebenso dazu, wie „Jahrbuch des Eisenbahnwesens“, die ab 1950 im Verlag Walter



**Die drei Sammler (v.l.n.r.):
Dieter Koschmann, Siegfried Krause, Gerold Langner**

Foto: DB-Welt/Hausschild

Teigeler, Hamburg, erschienen. Ab 1996 wurde das Standardwerk der Deutschen Bundesbahn in „Jahrbuch des Bahnwesens“ umbenannt, Hestra Verlag, Darmstadt. 2010 widmete sich das Jahrbuch dem Jubiläum 175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland. Der Herausgeber war der Verband der Bahnindustrie in Deutschland, Berlin. Der verantwortliche Verlag ist die DVV Media Group Hamburg (Deutscher Verkehrsverlag). Wandel, gemäß den veränderten Zeitgegebenheiten, auch hier auf dem Gebiet des Verlagswesens. Derzeit verfügt die Sammlung über 66 Zeitschriften der unterschiedlichsten Eisenbahnfachbereiche. Den Freunden der kleinen Welt auf Schienen sei mitgeteilt, dass „Der Modelleisenbahner“ ab 1952/53 bis 2011 komplett vorhanden ist. Natürlich gibt es Kostbarkeiten aus Zeiten, die längst aus unserem Erinnerungskreis verschwunden sind. Beispiele: Exemplare der „Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung“ oder Jahrgänge „Die Bundesbahn“, amtliches Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (u.a. Heft 1, Januar 1951). Ein bibliophiler Schatz ist das Gesamtwerk, in elf Bänden, über das gewaltige Schaffen von Friedrich List (1789–1846). List war ein bedeutender deutscher Nationalökonom, Eisen-

bahnpionier, Politiker und auch Journalist. Er erhielt mit 28 Jahren den Professorentitel der Tübinger Universität, unter anderem für die Fachrichtungen Polizei- und Finanzpraxis. Zahlreiche Darlegungen und Thesen von List sind auch heute noch aktuell. Landläufig ist mit dem Namen List nur der „Entwurf für ein deutsches Eisenbahn-Netz“ (von 1833) und die Denkschrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems“ bekannt. Er schrieb auch eine „Amerikanische National-Ökonomie“ und gründete 1835 das „Eisenbahn-Journal“. 1845, ein Jahr vor seinem Tod, schrieb ein Franzose in der renommierten „Allgemeine Zeitung“ (Augsburg): „Es lebt in Deutschland ein Mann, welcher ohne Amt, ohne Titel, ohne Reichtum, lediglich durch seine Vaterlandsliebe und sein Talent eine wahre Macht geworden ist – List ist der moralische Begründer des deutschen Zollvereins und der deutschen Eisenbahnen.“

Natürlich sind auch alle bisherigen Ausgaben von „Bahn & Modell“ Bestandteil der Sammlung. Jede Ausgabe von „Bahn & Modell“ ist ein Fundort von wertvollen Materialien aus dem Kulturbereich. Es war im Nachhinein richtig und vertretbar, dass im April 1999 mit dem Heft Nummer 1 ein sinnvolles Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn auf den Weg gebracht wurde. Fast alle Kulturbereiche in der Stiftung BSW verfügen über derartige Fachblätter.

Bei den Jahrbüchern des Bahnwesens und bei den Zeitschriften zum Sachgebiet Modelleisenbahn sind Doppellexemplare vorhanden. Interessenten können sich gern an die „Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums“ wenden. Die drei ehrenamtlichen

Förderer, Siegfried Krause, Gerold Langner und der Autor dieses Beitrages, sind in der Regel jeden Mittwoch telefonisch unter 030 832182188 erreichbar. Im Gespräch kann man dann auf individuelle Anfragen, Anliegen und Wünsche eingehen.

30 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

-Tage der offenen Tür im Depotstandort Lichtenfels-

Norbert Heidrich, Hirschaid - BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

Am 9. September 1981 gründeten wir bei der BSW-Ortsstelle Bamberg die „Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Bamberg“. Erste Aktivitäten waren das Erforschen der heimatischen Bahngeschichte, das Sammeln von historischen Materials und das Anlegen eines Archives sowie Fotografieren, Modelleisenbahn, Geselligkeitspflege und Beteiligung an Bahnveranstaltungen. 2008 erweiterten wir auf Vorschlag der BSW-Regionalleitung Nürnberg unser Betätigungsfeld und betreuen seitdem auch den Depotstandort Lichtenfels des DB Museums Nürnberg. Das Restaurieren und Pflegen von historischen Fahrzeugen wurden zu einem weiteren Schwerpunkt unserer Arbeit.

Vier Organisatoren vor der E 03 004, von links nach rechts: Leiter der Region Süd Harald Weiß, Standortbeauftragter und Gruppenleiter Norbert Heidrich, Initiator und Sponsor Max Lammerer, Lokpate Patrick Mindel

Anlässlich unseres 30-jährigen Bestehens und fast auf den Tag genau dreißig Jahre später präsentierten wir uns in Lichtenfels der Öffentlichkeit. Es war natürlich eine große Herausforderung für uns. Die Vorbereitungen dazu dauerten fast ein dreiviertel Jahr. Am 10./11. September 2011 am „Tag des offenen Denkmals“ und am 17./18. September 2011





Präsentation der frisch restaurierten E 03 004 neben der Gastlok 103 245 aus München

Fotos (3): Irmner

anlässlich des „Korbmarktes in Lichtenfels“ gaben wir in unserem Depotstandort an der Wöhrdstraße einen umfassenden Einblick in unsere vielseitigen Interessengebiete und Tätigkeiten. Unterstützt wurden wir an den Öffnungstagen vom befreundeten Verein Eisenbahnfreunde Lichtenfels.

Zu einem spontanen Besuch entschlossen sich die Lokführer des Münchner Lokomotiven Vereins mit ihrer E-Lok 103 245-7. Diese kurzfristige Zusage ein paar Tage davor erforderte von uns zusätzliche logistische Arbeit. Durch die großen Umbaumaßnahmen der Oberleitung im gesamten Bahnhof Lichtenfels war zwischen Gleis 12 und dem Betriebswerk die alte Fahrleitung bereits abgebaut. Am Wochenende steht normalerweise keine Rangierlok mehr zur Verfügung. Somit hätte die Anfahrt aus München 400 Meter vor dem Ziel fast zwangsläufig geendet. Dank der verständnisvollen Unterstützung durch DB Schenker schob eine kurzfristig bereit gestellte Rangierlok der Reihe 294 unsere Gastlok in Höhe Drehscheibe. So konnte am ersten Wochenende die Attraktion auf der Drehscheibe fotogra-

fiert werden. Die 103 245-7 stand auf gleicher Höhe mit der Dank unseres Sponsors Max Lammerer und Lackierers Matthias Dinkel hervorragend restaurierte Schnellzuglok E 03 004. Im Lokschuppen sahen die Besucher weitere Raritäten wie die bayerische Lok EP5 21534, die E 17 103, die E 44 119, die Dampflokomotive 78 510, den Turmtriebwagen 701 067, die Schienenbusse VT 95/VT 98, die Rangierlok V 60 sowie den restaurierten preußischen Güterwagen 11430 mit Bremserhaus Berlin und weitere Güterwagenbauarten.

Die Besucherzahlen übertrafen unsere Erwartungen. Es kamen an den beiden Wochenenden fast 1.200 begeisterte Gäste, darunter auch Prominente aus der Region. Die Fans nutzten die Gelegenheit für viele Erinnerungsfotos von den historischen Fahrzeugen. Ein Filmteam des Bayerischen Rundfunks, Studio Nürnberg, stellte einen Kurzbericht für die Frankenschau zusammen.

Bei den ständigen Führungen durch den Lokschuppen erhielten die Besucher an einer 15 Meter langen Schauwand einen Einblick in unserer Forschungsarbeit und die heimatische Bahngeschichte.

Großes Interesse bestand auch für die Dokumentation „120 Jahre Königliche Betriebswerkstätte Lichtenfels“, für die ersten ab 1891 hier stationierten Dampflokomotiven und für die dazu benötigten Einrichtungen und Anlagen wie Lokschuppen, Drehscheibe, Wasserkran und Wasserturm.

Bilder des „Coburger Tors“ (1846-1887), von historischen Schienenstücken mit Walzzeichen des 19. Jahrhunderts sowie Lichtenfelser Bilder aus der Dampflokomotivzeit zwischen 1968 und 1972 brachten Erinnerungen an vergangene Bahnzeiten zurück.

Für die Freunde der Modelleisenbahn baute Norbert Zenk (†) eine Märklin-Anlage mit der Technik der 1970/1980er Jahre auf. Ein Mitglied der Lichtenfelser Eisenbahnfreunde ließ Lokmodelle mit Echtdampf der Spur 1 um den restaurierten preußischen Güterwagen fahren. Kinder und Väter waren von den kleinen Bahnen gleichermaßen fasziniert.

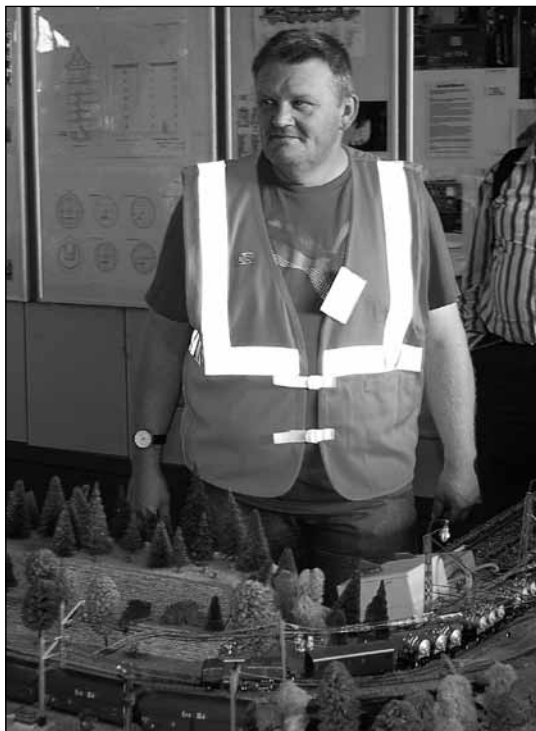
Die Feldküche des Bayerischen Roten Kreuzes Bad Staffelstein versorgte unsere Gäste mit warmen Speisen. Kaffee und Kuchen servierten unsere Mitglieder. Allen Helfern sei an dieser Stelle nochmals für die erfolgreiche, rundum gelungene Veranstaltung herzlich gedankt. Die Präsentation der vielseitigen Interessengebiete verhalf unserer BSW-Gruppe gleich zu neuen Mitgliedern. Somit wurden unsere monatelangen mühevollen Vorbereitungen und der Stress während der Öffnungstage belohnt. Der schönste Dank war das begeisterte

Norbert Zenk (†) präsentiert seine eigens für die Veranstaltung gebaute Märklin-Modellbahnanlage, im Hintergrund die Schautafeln zur Lichtenfelser Eisenbahngeschichte

Publikum. Schon jetzt steht fest, es gibt im September eine Wiederholung der Veranstaltung. Am Konzept wird schon fleißig gearbeitet. Denn es sollen ja wieder Überraschungen dabei sein. Also den Termin gleich mal vormerken.

In memoriam:

Mit tiefer Bestürzung gibt unsere BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg-Lichtenfels den plötzlichen Tod unseres aktiven Mitglieds Norbert Zenk bekannt. Die Eisenbahn war für Norbert Beruf und Hobby zugleich. Geboren am 2. September 1968 entschied er sich nach dem Schulabschluss sofort für den Beruf des Eisenbahners. Vom Rangierer arbeitete er sich über den Zugbegleiter zum Lokführer empor. Unserer Gruppe schloss er sich spontan 2008 an, als wir im Museumsdepot Lichtenfels unsere zusätzliche



Tätigkeit aufnehmen. Er war bei uns sehr beliebt, und wir schätzten seine große Hilfsbereitschaft, seinen Humor und seinen Teamgeist. Auch die Kaffeepause in geselliger Runde durfte bei ihm nicht fehlen. Besonders der Modelleisenbahn hat er sich sehr verschrieben. Er sammelte viel Material für unsere Gruppe und baute für unsere Veranstaltung eigens eine Märklin Modelleisenbahnanlage auf. Viel zu früh ist er von uns gegangen. Nach

kurzer Krankheit verstarb er viel zu jung und für uns völlig unerwartet am 13. Februar 2012 im Klinikum Bamberg.

Seine geleistete Modellbahnarbeit werden wir in seinem Sinne weiterführen. In unseren Herzen und Gedanken wird er weiter bei uns sein. Seiner lieben Frau Silvia und seinen Angehörigen sprechen wir auch von dieser Stelle unser aufrichtiges Mitgefühl aus. Wir werden unseren Norbert nicht vergessen.

Wir trauern um Lothar Walter

Alfred Hobl, Dresden - Bezirksbeauftragter für EBE

Eine ganz traurige Nachricht für alle Eisenbahnfreunde: Am 17. Dezember 2011 hat Lothar Walter, genannt „Muff“, im Alter von 75 Jahren nach langer schwerer Krankheit seine letzte Reise angetreten. Lothar gehörte zum Dresdner Urgestein, ohne dem die BSW-Gruppe Interessengemeinschaft Bw Dresden-Altstadt e. V. nicht existieren würde. Durch seinen Einsatz wurden die Dresdner Schnellzuglokomotiven deutschlandweit bekannt, was letztlich zum Aufbau des Eisenbahnmuseums Bw Dresden-Altstadt führte. Den jüngeren Kollegen war Lothar stets ein Vorbild; sein Tod ist ein großer menschlicher und fachlicher Verlust. Unser aller Mitgefühl gilt der Familie und den Angehörigen. Besonders die Dresdner Eisenbahnfreunde werden die Erinnerung an ihn wach halten.

Was kann es Schöneres geben als eine Dampflok unter Dampf!

Für Lothar Walter war es das Leben - die Arbeit oftmals ein harter Kampf!

Lothar war ein Meilenstein – für viele Eisenbahner, groß und klein.

Lothar Walter besuchte die 55. Grundschule in Dresden-Plauen. Da gab es



Lothar Walter (1936–2011) – ehemals Interessengemeinschaft Bw Dresden-Altstadt e. V.

Foto: Sammlung Hobl

seinerzeit den Biologielehrer Meyer-Brühne, der bei Unterrichtsausfall, Vertretung oder am letztem Schultag gern aus einem großen Tierkundebuch u.a. auch von Mufflons vorlas, was ihm den Spitznamen „Muff“ einbrachte. Da Lothar Walter so oft davon erzählte, ging der Spitzname auch auf ihn über.

Kurznachrichten

„Bahn & Modell“ hat am Ende der Rubrik „Berichte/Meldungen“ neu „Kurznachrichten“ aufgenommen. Hier können interessierte Bezirksbeauftragte, Gruppen und Einzelpersonen zu Wort kommen. Damit sollte unser Spartenheft lebendiger werden und mehr aus der täglichen Arbeit berichten.

1. Region Ost, Außenbüro Leipzig

Am 5. November 2011 hatte der sächsische Bezirksbeauftragte für Eisenbahnerbe Alfred Hobl seine Gruppenleiter nach Langenau in der Nähe von Freiberg (Sachs) eingeladen. Gastgeber war die IG Freunde der Eisenbahn Langenau, die im ehemaligen Bahnhof des Ortes ihr Domizil haben. Die Gruppenleiter werteten ihre im Jahr 2011 organisierten Veranstaltungen aus:

Ralf Kempe, IG Weißeritztalbahn, berichtete von dem allgemein großen und steigenden Interesse der Bevölkerung an der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf. Seit dem verheerenden Hochwasser 2002 können die Züge leider nicht mehr bis zum Endpunkt der Strecke fahren. Die Schäden an den Bahnanlagen und Gleisen sind nach neun Jahren immer noch nicht beseitigt. Trotzdem hatten rund 10.000 Gäste das im Herbst stattgefundenen Schmalspurfestival besucht. Die Züge fahren gegenwärtig nur zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde. Geschmunzelt wurde, als er vorwarnte: „Bei dem Verkehren der geplanten Nikolauszüge bekommen wir bestimmt Probleme mit dem Fahrplan. Viele Kinder wollen dem Nikolaus Gedichte aufsagen.“

Klaus Krebeck von den Eisenbahnfreunden Klingenthal informierte, dass die BSW-Gruppe länderübergreifend mit Eisenbahnfreunden in Kraslice/Tschechien zusammen arbeitet.

Andreas Riethig von der BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln berichtete über die vorgesehene Bergung eines

Schmalspurwagenkastens in Döbeln und dessen Transport in das Schmalspurmuseum Lößthain in der Nähe von Meißen. Diese Information war Anlass weiter zu recherchieren. Die Redaktion stieß dabei auf die Feierlichkeiten zu „100 Jahre Rübenbahn“, eigentlich längst vorbei. Das 1030-jährige Stadtjubiläum in Döbeln am 19. Juni 2011 stand bei der Gruppe unter dem Motto „100 Jahre Schmalspurstrecke Wilsdruff—Gärtitz—Döbeln“. Höhepunkt der Feierlichkeiten war ein Umzug durch die Stadt, an dem die BSW-Kulturgruppe Eisenbahngeschichte Döbeln mit weiteren Eisenbahnern aus Döbeln, Nossen, Miltitz-Roitzschen und anderen Orten teilgenommen hatte. Mit historischen Uniformen sorgten sie bei den Zuschauern für viel Aufsehen. „Bahn & Modell“ erfuhr damals nichts davon und entschied sich daher jetzt, das Erinnerungsfoto als Titelbild für dieses Heft zu verwenden. Unser eigenständiger Beitrag „Die sächsische Rübenbahn“ auf Seite 65 berichtet mehr davon. Zahlreiche Ausstellungen und Vorträge hatte die BSW-Kulturgruppe Eisenbahngeschichte Döbeln gemeinsam mit dem Heimatverein Käbschütztal e.V. organisiert. Udo Jankowski, Reiner Fiedler und Andreas Riethig trafen sich mehrmals im Schmalspurwagen von Reiner Geßner in Beicha, um das Jubiläum vorzubereiten. Alle Ausstellungen in Leuben-Schleinitz, Mochau, Beicha, Simselwitz und auf Gut Gödelitz (b Döbeln) waren gemeinsame Projekte. Unvergesslich bleibt der Ausstellungsbesuch des sächsischen Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich am

19. November 2011 auf Gut Gödelitz (s. Bild 2. Umschlagseite oben).

2. Wolfgang Bahnert, ehemaliges Mitglied des Arbeitsausschusses EBE/MEB, teilte mit, dass er von Robby Mörrer, Fernsehmoderator der MDR-Sendung „Auf kleiner Spur“, erfahren hat, dass für die Sendungen „Auf kleiner Spur“ und „Auf schmaler Spur“ keine neuen Folgen mehr produziert werden. Nach der „Bahnzeit“ sind damit auch diese beiden beliebten Sendungen ersatzlos gestrichen worden.

3. Regionalbüro Hannover

Vom 13. bis 17. Juni 2012 finden im Wald- und Sporthotel Festenburg wieder die Modellbautage des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn statt.

Die im Jahr 2009 angefangenen Module nach Vorbild der Harzer Selketalbahn werden von den Teilnehmern wieder zu einer Modellanlage zusammen gefügt und um vier weitere Module mit dem Bahnhof „Eisfelder Talmühle“ ergänzt. Hierzu wird es in den ersten zwei Tagen noch einige Anpassungsarbeiten und Verfeinerungen an den Modulen geben. Außerdem werden die neu gebauten Rollwagen mit aufgebockten Schotterwagen in Betrieb gehen. Am Wochenende 16./17. Juni 2012 findet die 4. öffentliche Modellbahn-Ausstellung der BSW Region Nord im Wald- und Sporthotel Festenburg statt. Hierzu werden außer der Modulanlage der Harzer Selketalbahn noch weitere Modellbahn - Anlagen zu sehen sein. Außerdem werden die Selbstbau-Modelle aus 15 Jahren BSW - Modellbau-Seminar ausgestellt.

Sächsische BSW-Gruppenleiter auf Draisinenfahrt - vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Langenau (Sachs) an der ehemaligen Strecke Brand Erbsdorf–Langenau (Sachs), 1890-1998

Foto: Hobel



Heinz Penzin - seit 20 Jahren Urgestein im BSW

*Jürgen Hirsch, Berlin – BB Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern und
Hardy Schulz, Berlin – BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin*

Unser Heinz, liebevoll heute auch S-Bahn-Opa genannt, kann auf viele aktive Jahre innerhalb unseres Bahn-Sozialwerks in der Region Ost, Regionalbüro Berlin, zurück blicken. Auch wenn es keinen Nationalfeiertag im BSW gibt, der sich 20 Jahre BSW in den neuen Bundesländern nennt, so hat Heinz Penzin schon ein Stück Ost-West- und gemeinsame Geschichte mit geschrieben. Mit diesem Porträt wollen wir sein Lebenswerk in unserer Solidargemeinschaft ehren.

Am 27. April 1928 kam er in Berlin-Neukölln zur Welt. Seine Großeltern hatten ein Grundstück in Berlin-Wilhelmshagen, wo er einen großen Teil seiner Kindheit verbrachte.

Auf dem Weg dorthin kam er auch mit der S-Bahn in Berührung. Er wurde mehrmals in Ostkreuz beim Schaffner abgegeben und in Wilhelmshagen von der Oma abgeholt.

Damit er nicht während der Fahrt an die Tür gehen konnte, wurde er wohl mit in den Führerstand genommen. Das war was für so'n Berliner Bengel wie ihn. Hier lagen wohl auch die Grundlagen für seine späte berufliche Liebe. Wie viele

junge Menschen seiner Zeit, musste er die geschichtlichen und politischen Wirren erleben und ertragen. Aber sein Weg führte ihn nach der Schulzeit nicht gleich zur Bahn. Erst nach Ende des Krieges und auf Umwegen begann für den damals fast 20-jährigen Mann seine Eisenbahner-Laufbahn. Am 6. November 1946 fing er bei der Gepäckabfertigung Berlin-

Stettiner Bahnhof als Gepäckarbeiter an. Im April 1947 startete seine Laufbahn als Reichsbahn-Inspektor-Anwärter mit der Versetzung zum Güterbahnhof Berlin-Treptow. Nach Abschluss der Lehre wurde er in etlichen Bereichen des Betriebsdienstes eingesetzt. Es folgten Qualifikationen und Wechsel in andere Bereiche der DR. Sein Berufsleben war geprägt

von ständigem Wissensdurst nach Neuem. Insbesondere hatte es ihm die Jugendarbeit angetan.

40 Jahre und 25 Tage hat er aktiv im Dienst der Deutschen Reichsbahn gestanden. Dann haben ihn die "Medizin-männer" nach Hause geschickt. Bis dahin ist so einiges an ihm vorbeigefahren.



Im Dezember 1991 besuchte er die Weihnachtsmesse am Funkturm und dort den Stand des Vereins Historische S-Bahn e. V. Hier wird er ab 1. Januar 1992 aktives Mitglied und noch im selben Jahr Vorstandsmitglied für Traditionszüge. Anlässlich einer Fahrzeug-Ausstellung in und vor der Halle V des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks Tempelhof kamen seitens des Bahnsozialwerks der Deutschen Reichsbahn Helge Sydow und Jürgen Hirsch auf ihn zu und regten ihn an, der Solidargemeinschaft BSW DR beizutreten. So gründeten zwölf Freunde am 1. Dezember 1992 die BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin. Er wurde deren Leiter, blieb jedoch auch in seiner bisherigen Funktion im Verein treu. In den darauffolgenden Jahren wurde nicht nur das beliebte Hobby betrieben, sondern hart an den alten S-Bahnen gearbeitet. Auch wurde mehrmals umgezogen. Erst als die Freunde um Heinz Penzin mit ihrem Museumszug im S-Bw Friedrichsfelde ihr Domizil fanden, kehrte Ruhe ein. Die richtige BSW-Arbeit für die Gruppenmitglieder konnte starten. Als "rüstiger" Rentner war er weiterhin ständig unterwegs, um für seine Gruppe zu sorgen und auch die Verbindung zum Verein im Lot zu halten. Auch schwere persönliche und auch familiäre Schicksalsschläge musste Heinz immer wieder einstecken. Jedoch er rappelte sich auf, sein BSW, seine Gruppe, war für ihn immer wieder Halt und Verpflichtung zugleich.

Irgendwann kam dann der 27. April 2003. Der Bezirksbeauftragte von Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern Jürgen Hirsch klingelte bei Heinz in den frühen Morgenstunden zu Hause und holte den 75-jährigen Jubilar ab. Am S-Bahnhof Neukölln wurden seine Augen immer größer. Ihm zu Ehren fuhr ein geschmückter Museumszug vor und lud

ihn zur Sonderfahrt ein. Die BSW-Gruppe, Vertreter des Vereins und Mitarbeiter der Berliner S-Bahn begleiteten den Jubilar und ehrten so seinen besonderen Geburtstag. Aber die Aufgaben wurden nicht weniger. Die historischen Fahrzeuge sollten aus technologischen Gründen der S-Bahn Berlin GmbH nach Erkner umziehen. Wieder begann für den Verein, aber auch für die BSW-Gruppe unter Leitung von Heinz, viel Arbeit, damit sie ihren selbstgestellten „Auftrag“, den Erhalt historischer Fahrzeuge der Berliner S-Bahn, weiter erfüllen konnten. Heinz hat dann auf der Mitgliederversammlung der BSW-Gruppe am 10. Oktober 2008 in ihrem traditionellen Vereinslokal in Berlin-Kaulsdorf um Entlastung als Vorsitzender gebeten und den Staffeltab an Hardy Schulz, seinen jüngeren Stellvertreter, überreicht.

Für seine aktive Arbeit in unserem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn wurde unser „S-Bahn-Opa“ im November 2008 während eines Erfahrungsaustausches aller Vorsitzenden der BSW-Gruppen zum „ersten“ Ehrenmitglied unseres Kulturbereichs Region Ost, Regionalbüro Berlin, ernannt.

Aber auch nach dieser Ehrung, nach diesem großen Tag, ist unser Heinz Penzin weiterhin mit seiner Gruppe eng verbunden. Man fragt ihn gern nach seinem Rat, denn seine Erfahrungen, das wissen die jungen Eisenbahner, sind von unschätzbarem Wert.

Und wenn es seine Gesundheit erlaubt, so reist Heinz auch weiterhin zweimal im Jahr mit zu den Erfahrungsaustauschen der BSW-Gruppen in die Region. Bei Eisenbahn-Ausstellungen und besonderen Anlässen sieht man ihn in alter, historischer Uniform.

Wir sind stolz, dass Heinz einer von uns ist.

Nachbemerkungen zur BSW Gruppe Historische S-Bahn Berlin

Hardy Schulz, Berlin - BSW Gruppe Historische S-Bahn Berlin

Am 1. Dezember 1992, kurz nach Bildung des Bahnsozialwerks der Deutschen Reichsbahn, wurde auch unsere Gruppe ins Leben gerufen. Der Schwerpunkt unserer Arbeit liegt in der Betreuung der historischen Fahrzeuge der S-Bahn Berlin. Die Fahrzeugpalette umfasst Fahrzeuge von 1924 bis in die Gegenwart. Weitere Arbeitsschwerpunkte sind die Sammlung historischer Dokumente zur Fahrzeuggeschichte, Erstellung von Publikationen, die Ausschmückung und Betreuung des Oster-, Weihnachts- und Silvesterzuges der Berliner S-Bahn in Zusammenarbeit mit dem Verein Historische S-Bahn. Stützpunkt für die praktische Tätigkeit ist heute nun die Triebwagenhalle in Erkner. Getreu dem Motto „Geschichte zum Anfassen“ möchten wir

mit unserer Arbeit die wechselvolle und aufregende Entwicklung der Berliner S-Bahn für alle Berliner und auch ihre Gäste aus Nah und Fern, ja für Jung bis Alt lebendig erfahrbar machen. Diese Arbeit, unser Hobby, ist in den letzten zwanzig Jahren gewachsen. Die Bahn hat sich gewandelt, unser Bahn-Sozialwerk ist eine Stiftung geworden. Viele Veränderungen hat es gegeben, aber eines ist immer geblieben, der Solidargedanke der uns Eisenbahner verbindet!

Falls Sie bei uns mit arbeiten möchten, uns unterstützen möchten oder weitere Informationen benötigen, erreichen Sie uns unter bsw-hisb@gmx.de oder bsw.hisb@googlegmail.com

MESSWAGEN 2

oder das „Zweite Leben“ des Herrengefolgewagens aus Heft 26, Seite 70 ff

Lothar Kuhne, Dresden, nach einer Zuarbeit von Günter Baum, Halle (Saale) – BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

Zum Herrengefolgewagen 5A aus dem Hofzug Kaiser Wilhelm II. sind uns noch interessante Informationen aus seiner Zeit von 1923 bis 1960 zugegangen. Der sechssachsige Salonwagen „Berlin 700 554“ der Deutschen Reichseisenbahnen wurde 1923 wegen seiner Größe und seiner ruhigen Laufeigenschaften zum Messwagen für Lokomotiven umgebaut und von der Lokomotiv-Versuchs-Abteilung Grunewald des Eisenbahn-Zentralamts (EZA), ab 1926 Reichsbahn-Zentralamt (RZA), übernommen. Anlässlich der 2. Weltkraftkonferenz vom 16. bis 25. Juni 1930 in Berlin stellte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) in dem

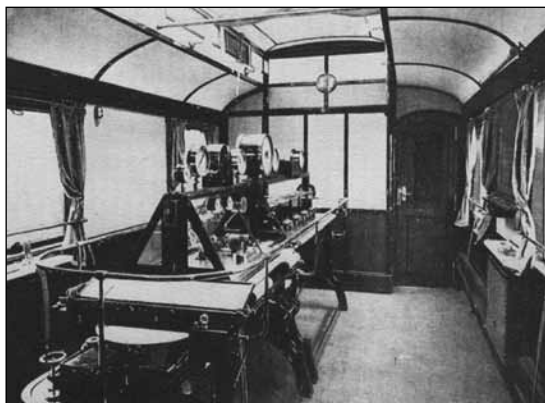
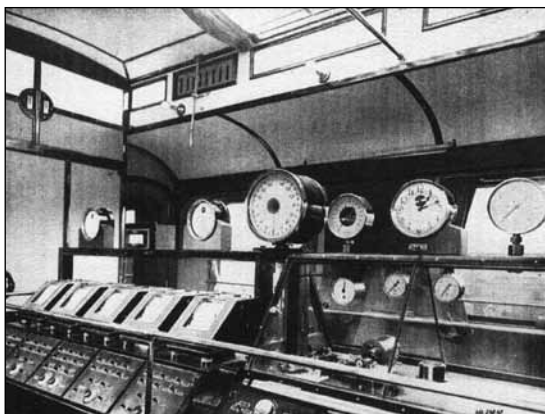
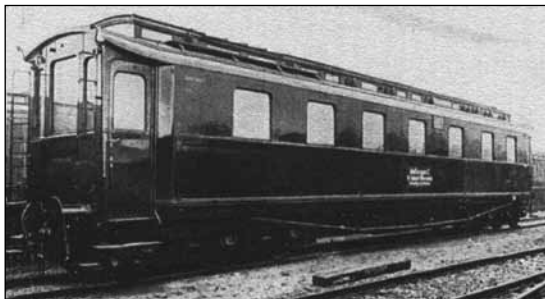
neuen, gerade fertiggestellten Rechteck-Schuppen des Bw Berlin-Tempelhof Vbf modernste Lokomotiven der DRG aus. Mit dabei war der MESSWAGEN 2, für den extra eine 12-seitige Beschreibung mit Bildern (s. umsetig) erstellt worden war. Die ersten zwei Sätze auf Seite 3 lauten: „Der Wagen dient zur Erprobung und Untersuchung von Dampf- und Diesellokomotiven auf der Fahrt. Er ist durch teilweisen Umbau aus einem früheren Hofgefolgewagen hergerichtet.“ Die damaligen Bilder hatten keine gute Druckqualität, doch zeigen sie den MESSWAGEN 2 in seiner ganzen äußeren und inneren Pracht.

Der MESSWAGEN 2 war bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs im Einsatz. Mit Beginn der Kampfhandlungen um Berlin baute der Leiter des Messwagens Herr Hohensee die gesamte Messtechnik aus und lagerte sie sicher ein.

Als 1949 in Halle (Saale) die Lokversuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn (LVA DR) gegründet wurde, fehlte es an geeigneten Messfahrzeugen. Man besann sich des MESSWAGEN 2, der noch beschädigt in Berlin-Grunewald stand. Nach intensiven Bemühungen konnte er nach Halle (Saale) überführt werden. Dies war nur möglich, da die Eisenbahndienststellen Westberlins noch zur Deutschen Reichsbahn gehörten. Nach der wagentechnischen Instandsetzung lieferte Herr Hohensee die Messeinrichtungen komplett und unversehrt in Halle (Saale) an. 1952 profilierte der damalige Generaldirektor der DR Erwin Kramer die LVA DR zur Fahrzeug- und Versuchs-Anstalt in Halle (FVA Halle) um. Hier diente der MESSWAGEN 2 weitere acht Jahre, bis 1960 die Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn (VES-M Halle) gebildet und der MESSWAGEN 2 durch neuere Technik ersetzt wurde.

Für den MESSWAGEN 2 begann sogar ein „Drittes Leben“ als Eisenbahner-Ferendomizil an der Ostsee, im Seebad Ahlbeck auf Usedom. Heute steht er halbfertig restauriert auf dem Nachbarbahnhof Seebad Heringsdorf.

Weitere Innen- und Außenbilder vom MESSWAGEN 2 finden sich in folgenden Büchern:



"Geschichte der deutschen Einheitslokomotive" von Alfred Gottwaldt, Franckh-Kosmos Verlag, Stuttgart 1999, ISBN 3440079368, 9783440079362

„Lokomotiv-Versuchsanstalt Grunewald“ von Dirk Winkler, GeraMond-Verlag, München 2002, ISBN 3765471313, 9783765471315

Jungfernfahrt der Diesellokomotive DR V 60 1001 am 5. März 1959

Günter Baum, Halle (Saale) - BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

Als neues Bahnzeitalter kündete sich Anfang der 1960er Jahre auch bei der Deutschen Reichsbahn der Traktionswechsel an. Die bisher eingesetzten Dampflokomotiven waren überaltert und mussten abgelöst werden. Das galt sowohl für den Zug- als auch für den Rangierbetrieb. Vorstudien für eine Diesellok des mittleren Leistungsbereichs, dazu zählten die Rangierlokomotiven, fanden in der DDR beim VEB Motorenwerk Johannisthal statt. Dieser hatte einen Dieselmotor 8 KVD 21 SVW und ein Strömungsgetriebe der Bauart W-K-K entwickelt. Erprobt wurden diese Neuentwicklungen mit einer Diesellokomotive der Baureihe 36 (V 36 080). Parallel dazu wurde im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg (LKM, vormals Orenstein & Koppel) eine passende Lokomotive für den mittelschweren Rangierbetrieb entwickelt. Mittelschwerer Rangierbetrieb bedeutete auch die Bedienung von Anschlussbahnen und Übernahme von leichten Streckendienstaufgaben. Eine einfache robuste Bauart unter Anwendung der hydrodynamischen Kraftübertragung, des Stangenantriebes und der beidseitigen Bedienmöglichkeit des Mittelführerstandes waren durch den Besteller Deutsche Reichsbahn im Pflichtenheft vorgegeben. Der VEB Motorenwerk Johannisthal entwickelte den 8 KVD zu einem 12 KVD mit einer Leistung von 650 PS weiter. Das Strömungs-

getriebe dazu entstand im VEB WTZ Kraftwerksanlagenbau Pirna, Betriebsteil Dresden. Bei LKM wurde die als Baureihe V 60 bezeichnete Baumusterlokomotive Anfang 1959 fertiggestellt. Nach Funktionserprobung im Werksgelände absolvierte die V 60 1001 am 5. Februar 1959 ihre erste Streckenfahrt ohne Anhängelast über 14 Kilometer vom Bahnhof Drewitz (ab 2002 Bf Potsdam, Medienstadt Babelsberg) nach Seddin und zurück. Unter Belastung war die Lokomotive einen Monat später bei einer Vorführungs- und Messfahrt zwischen Drewitz und Dessau Hbf über 90 Kilometer unterwegs. Der Messzug am 5. März 1959 bestand aus der V 60 1001, dem Lokomotiv-Messwagen 1 und der Bremslokomotive BR 19 017 der damaligen FVA Halle (später VES-M Halle). Im September 1959 wurde die Baumusterlokomotive V 60 1002, die zweite ihrer Art, zu Versuchen im Rangierdienst im Bahnhof Seddin eingesetzt. Seddin war zu jener Zeit der größte Rangierbahnhof der Deutschen Reichsbahn. Bis Ende 1960 wurde bei LKM eine Kleinserie V 60 1003 bis 1007 produziert und an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert.

Außenaufnahme der Diesellok DR V 60 1001 (LKM 1959/656013, D-dh) 1959 in Dessau





Armaturen der Diesellok V 60 1001

Fotos(2): Baum

1962 begann die Serienproduktion der V 60¹⁰ mit einer Leermasse von 55 Tonnen. Nach einigen Konstruktionsanpassungen wurde die Produktion 1964 (ab V 60 1202) zum VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW, vormals AEG) verlagert und dort als V 60¹², ab 1970 als BR 105/106, mit 60 Tonnen Leermasse bis 1982 fortgeführt. In 21 Produktionsjahren gingen über 1.000 Stück zur DR, in die Industrie und in den Export. Als Baureihe 104 wurden sogar einige Exemp-

lare für den Fährhafen Sassnitz/Mukran auf Breitspur ausgelegt. Nach der Wende musterte die DR bzw. die DB AG alle von LKM hergestellten Diesellokomotiven des Typs V 6010 bis 1995 aus; die modernere LEW-Type V 6012 ist jedoch noch teilweise im Einsatz. Als Kleinlokomotive zurückgestuft, hat sie sich als Baureihe 344/345/346 im mittelschweren Rangierdienst, im leichten Streckendienst und als Arbeitszuglokomotive gut gehalten. Als Werk- und Museumslok wird sie sicher noch lange überleben.

Die DR V 60 1001 erhielt durch Umnummerierung der Triebfahrzeuge die Kennzeichnung 106 001 sowie 346 001 und hat von 1962 bis 1978 als Denkmal vor der Verkehrshochschule Dresden gestanden, war danach DR-Traditionslok und steht heute als Leihgabe des Verkehrsmuseums Dresden im Sächsischen Eisenbahnmuseum (ex Bw Chemnitz-Hilbersdorf). Die Maschine ist gegenwärtig in der Aufarbeitung und nicht in der Ausstellung.

Übrigens gab es auch eine DB V 60 1001, gebaut 1957 bei Maschinenbau Kiel (MaK).

Internationale Jugendprojektwoche im Erzgebirge

Jugendliche aus verschiedenen Ländern besuchten Zschopau im Erzgebirge und entdeckten das Bahnland Sachsen

Mirko Caspar, Zschopau - BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Zschopau

Dass die Eisenbahn und deren Modelle faszinieren, steht außer Frage. Die BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Zschopau zeigte nun, dass das vielseitige Hobby auch zum Kennenlernen fremder Sprachen und Kulturen beitragen kann. Vom 4. bis 10. August 2011 luden die Erzgebirgler Kinder und Jugendliche

aus Frankreich, Tschechien, Baden-Württemberg und Sachsen zu einer „Internationalen Jugendprojektwoche (Modell-) Eisenbahn“ ein. Insgesamt folgten 21 Nachwuchs-Eisenbahner im Alter von 13 bis 25 Jahren gemeinsam mit ihren Betreuern dem Ruf in die Kleinstadt nahe Chemnitz. Im Mittelpunkt des Pro-



Gruppenbild der Jugendlichen, Mitglieder und Gäste des Modelleisenbahnclubs Zschopau bei einem Ausflug zum Bahnhof Cranzahl - Startpunkt der Schmalspurbahn Cranzahl– Kurort Oberwiesenthal

Foto: Sammlung M. Caspar

gramms stand natürlich die Eisenbahn, die im Erzgebirge und in ganz Sachsen mit vielen Sehenswürdigkeiten aufwarten kann. Ausflüge ins Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM), zur Parkeisenbahn Chemnitz und zur Schmalspurbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal gehörten ebenso zum Programm wie eine Besichtigung der Auhagen GmbH in Marienberg (Sachs). Dort konnten die Gäste hautnah erleben, wie die mittlerweile überall bekannten Modellbausätze entwickelt und produziert werden. Sogar Berufsperspektiven im Eisenbahnwesen wurden den Jugendlichen beim Besuch verschiedener Stellwerke der Erzgebirgsbahn und des Eisenbahnbetriebslabors der Technischen Universität (TU) Dresden vorgestellt.

Doch auch die örtliche Kultur und Geschichte sollte den Teilnehmern nahegebracht werden. Ein Ausflug zum Besucherbergwerk „Markus-Röhling Stolln“ in Frohnau vermittelte erzgebirgische Bergbautraditionen. Ein geplanter Besuch der Altstadt Dresdens wurde auf

Einladung einiger Abgeordneter kurzerhand mit dem Besuch des Sächsischen Landtags verknüpft. Dort erfuhren die Jugendlichen etwas über die Ereignisse der politischen Wende 1989/90 und den aktuellen Politikbetrieb. Selbstverständlich wurde den Gästen auch die Vielfalt der gastgebenden Stadt Zschopau nähergebracht. Der Oberbürgermeister Klaus Baumann lud alle zu einem Empfang ins Schloss Wildeck ein und gab – in Deutsch und Französisch – einen Überblick über Geschichte der Stadt und des Motorradbaus.

Untergebracht waren alle Teilnehmer im Jugendclub „High Point“ in Zschopau. Die dortigen Vereinsmitglieder haben zahlreiche Erfahrungen mit Jugendaustauschprogrammen und stellten Unterkunft und Verpflegung bereit. Außerdem konnten alle die abwechslungsreiche Ausstattung des Clubs zur Überbrückung von Programmpausen nutzen. Ganz oben auf der Liste der beliebtesten Tätigkeiten standen Billard, Kickern und Tischtennis. Dabei ging es übrigens so heiß her, dass einer der französischen

Jugendlichen nach einer Tischtennisrempelei sogar die Notaufnahme des Krankenhauses Zschopau kennenlernte. Dort wurde eine gebrochene Fußzehe diagnostiziert – „Halb so schlimm“, befanden Arzt und Patient.

Für das Abendprogramm bereiteten die Zschopauer Modellbahner einen Dioramenbausatz für jeden Teilnehmer vor (siehe 2 Umschlagseite Bild unten). Dieser bestand aus einem Bahnübergang, der im Laufe der Woche zusammengebaut werden sollte. Dazu war es notwendig, die Andreaskreuze mit LEDs zu bestücken, die Wechselblinkelektronik auf einer Lochrasterplatine aufzubauen und funktionsfähige Straßenlampen zu basteln. Dass diese vielseitigen Arbeiten durchaus für Begeisterung sorgten, zeigte sich auch daran, dass an einigen Tagen die letzten Bastler erst 2 Uhr morgens die Werkstatt in Richtung Koje verließen. Das entstandene Diorama konnten die Jugendlichen im Anschluss natürlich mit nach Hause nehmen.

Unterstützt wurde die Veranstaltung von vielen Seiten, wofür die organisierende Kulturgruppe und alle Teilnehmer herzlich danken möchten. Großzügige finanzielle Hilfe leistete das Deutsch-Französische Jugendwerk, das auch die Begegnung mit einem dritten Land – wie in diesem Falle Tschechien – fördert. Auf diese Weise konnten ein großer Teil der Reisekosten, der Übernachtungs- und Verpflegungsaufwände und auch Teile des Rahmenprogramms finanziert werden. Eine besondere Form der Hilfe leisteten die Mitglieder des örtlichen Jugendclubs. Durch die Bereitstellung von Unterkunft und Verpflegung in deren Vereinsheim und die zugehörige Erfahrung in der Organisation derartiger Austauschprogramme wurden die Vorbereitung und besonders die Durchführung des Eisenbahnertreffens deutlich erleichtert.

Außerdem unterstützt die Stadt Zschopau die internationalen Tätigkeiten des Vereins seit mehreren Jahren finanziell und ideell. So wurde den Teilnehmern der Projektwoche freier Eintritt in städtische Museen und das örtliche Freibad gewährt. Hilfe kam aber auch von vielen anderen Seiten – insbesondere bei der Realisierung des Programms. Erwähnt seien an dieser Stelle die Firma Auhaugen, das SEM Chemnitz-Hilbersdorf, die Abgeordneten und Mitarbeiter des Sächsischen Landtags und die Mitarbeiter des Eisenbahnbetriebslabors der Technischen Universität Dresden.

Hinter allen – Kindern bzw. Jugendlichen, Betreuern und den Mitgliedern des Modelleisenbahnclubs Zschopau – liegt eine ereignis- und lehrreiche Woche, die noch einige Zeit in Erinnerung bleibt. Freundschaften wurden erneuert oder geschlossen. Auch Handynummern zwischen jungen Zschopauerinnen und einigen Gästen wurden ausgetauscht. Und Sachsen erhielt insbesondere bei den französischen Besuchern auch schon mal den Beinamen „Königreich der Eisenbahnen“.

Übrigens, die weiteste Anreise hatte Julien Bouton hinter sich. Er stammt aus Perpignan in Süd-Frankreich und reiste fast 2.000 Kilometer per Bahn nach Zschopau. Im Juli 2012 werden dann die Sachsen diesen Weg unter die Stahlräder nehmen – denn in Juliens Heimatstadt wird aller Voraussicht nach diese Art der Jugendbegegnung eine Fortsetzung finden.

Redaktionelle Anmerkung:

Seit 2008 sind die Mitglieder des Modelleisenbahnclubs Zschopau im Bereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der internationalen Eisenbahner-Organisation FISAIC tätig.

Sonstige Signale und Kennzeichen selbst gebaut

nach dem Signalbuch (SB) der Deutschen Reichsbahn, gültig ab 1. April 1959

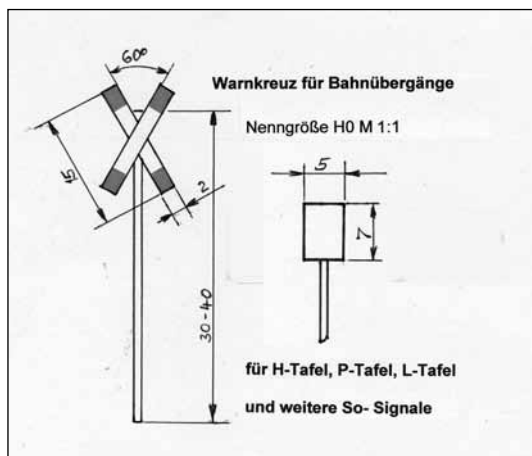
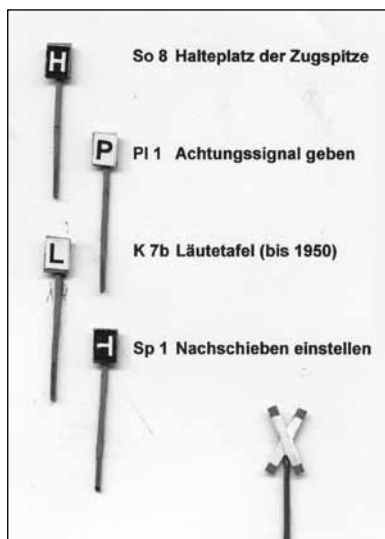
Wolfgang Bahnert, Leipzig

Kennen Sie das auch? Beim Reinigen des Gleises mit einem mit Spiritus oder Feuerzeugbenzin getränkten Lappen haben Sie versehentlich eine Pfeiftafel umgerissen. Oder bei einer Entgleisung am Bahnübergang wurde eines der beiden Warnkreuze (heute stehen dort sogar vier) umgerissen. Sie sehen gut aus, diese Zubehöerteile aus einem Bastelset, nur dass die Masten aus Plaste leicht abbrechen.

Bauen wir uns diese Kleinteile einfach selbst aus Messingblech und hartem Messingdraht als Mast. Zu diesem Zweck habe ich einmal Warnkreuze und Tafeln von Sonstigen Signalen (So) vermessen. 17 x 125 cm misst jeder Schenkel eines Warnkreuzes. Für das Modell in der Nenngröße H0 entspricht das 2 x 15 mm und 1,5 x 11 mm für TT. Einige mechanische Werkstätten bieten verschiedenen breite Ms-Blechstreifen, 0,25 mm

dick, an (z.B. Hasler-Profile). Auf Länge geschnitten werden jeweils zwei Streifen im Winkel von 60 Grad weich zusammen gelötet. Auf der Rückseite wird Messingdraht (hart – Eisendraht geht auch), 1 mm Durchmesser, 30 - 40 mm lang, angelötet. Beim Vorbild beträgt die Höhe des Warnkreuzes je nach Straße oder Weg 2 m bis 2,5 m. Mittels Spiritus oder Feuerzeugbenzin entfernen wir Löffelreste und lackieren als erstes den Mast sowie die Rückseite des Kreuzes hellgrau (Revellfarbe). Ist die Farbe getrocknet, erfolgt weißer Anstrich der Vorderseite. Nachdem auch dieser getrocknet ist, wird auf die Enden der rote Anstrich aufgebracht. Nach dem Trocknen kann das Warnkreuz in einer Bohrung in der Anlagenplatte festgeklebt werden.

Wenden wir uns nun den So- und Pl-Signalen zu. Die H-Tafel (So 8) wie auch die Tafeln der Pl-Signale haben die Maße 40 x 60 cm. Das entspricht für die Nenngröße H0 5 x 7 mm und 3,5 x 5 mm für TT. Die Tafel wird vom Streifen abge-



schnitten oder mit der Laubsäge aus einer Blechtafel ausgesägt. Anschließend wird der Mast aus harten Ms-Draht, 30 mm lang, angelötet. Nach dem Entfetten erhält das Ganze einen grauen Farbanstrich.

Die Schrift stellen wir mit Hilfe des Computers „Arial“, Schriftgrad 16, fett, für H0 und 12, fett, für TT her. Das „H“ für die H-Tafel drucken wir negativ aus. Mit einem Skalpell werden die Schrifttafeln maßgerecht ausgeschnitten und mittels Alleskleber auf die Tafeln geklebt. H-Tafeln und Pfeiftafeln werden in Bohrungen

der Anlagenplatte in Fahrtrichtung rechts neben dem Gleis geklebt.

Haben wir auf unserer Anlage eine Bergstrecke, auf der ggf. Züge nachgeschoben werden, können wir am Brechpunkt der Steigung ein Signal Sp 1 (Nachschieben einstellen!) aufstellen. Dazu rüsten wir eine H-Tafel um, indem der linke Schenkel des „H“ schwarz mit Filzstift oder Feinliner übermalt wird.

Ich wünsche viel Spaß und gutes Gelingen.

Zeichnungen: Bahnert

45 Jahre Modelleisenbahnclub Offenburg

Dirk Flacke, Offenburg – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg

In Süd-Baden, in der malerischen Ortenau, am Fuße des Schwarzwaldes, wurde am 17. November 1967 von 17 Initiatoren der Modelleisenbahnclub Offenburg gegründet. Offenburg galt damals als Eisenbahnerstadt mit ca. 2.500 Bahn-Beschäftigten. Aus ihnen rekrutierten sich die ersten Clubmitglieder. Offenburg war und ist ein bedeutender Eisenbahnknoten in Baden-Württemberg. Von der Rheintalbahn Mannheim–Basel zweigen hier die Schwarzwaldbahn nach Singen, die Europabahn nach Straßburg sowie die Renchtalbahn nach Bad Griesbach ab. Der Ausbau der Rheintalbahn um ein drittes und viertes Gleis ist derzeit das wichtigste politische Thema in Offenburg und wird die Stadt noch einige Jahre begleiten.

Neben dem Personenbahnhof existierten in Offenburg ein großer Rangier-/Güterbahnhof, ein Bahnbetriebswerk (Bw), ein Ausbesserungswerk (Aw) und eine Lokomotiv-/Wagenwerkstätte. Vor allem das Dampflok-Aw genoss einen guten Ruf und war ein Aushängeschild für

Offenburg. Über die Zeit ist der eigentliche Rangier-/Güterbahnhof Offenburg auf einen Gewerbepark geschrumpft und das Aw gibt es seit 1992 nicht mehr. Die Anlagen von Bw und Lokomotiv-/Wagenwerkstätte sind gebäudemäßig erhalten geblieben. Als Modelleisenbahnnachbauten sollten verschiedene Motive kommenden Generationen die Vergangenheit erlebbar machen.

Und damit zu unserer BSW-Gruppe: Als diese Ende 1967 gegründet wurde, suchte und fand man ein geeignetes Gebäude im ehemaligen Badhaus der Deutschen Bundesbahn in der Prinz-Eugen-Straße im Stadtteil Nord-West. Hier konnten die Stadtbewohner früher gegen ein kleines Entgelt baden, da es in den Wohnhäusern noch keine Badezimmer gab. Als dann die Wohnungen modernisiert wurden, stand das Gebäude leer und konnte umfunktioniert werden. Nach erheblichen Umbauten begann der Bau der ersten Modellbahn-Gleichstrom-Anlage in der Nenngröße H0, Maßstab 1:87. Die damalige Technik war noch

sehr raumintensiv. Es wurde mit Postrelais geschaltet, was recht laut war und natürlich viel Platz beanspruchte. In mehreren Etappen erreichte die Modellbahnanlage ihre Endausbaustufe von 11 x 6 Metern. Es gab drei Etagen, unten verdeckt der Schattenbahnhof, die mittlere Etage mit dem Personenbahnhof, dem Bw und der Stadt und die

obere Etage mit dem Steinbruch und der Schnellfahrstrecke. Bei den jährlichen Ausstellungen vor Ort fand die Anlage immer viel Beachtung. Nach fast 40 Jahren mussten wir erkennen, dass die Anlage nicht mehr zeitgemäß war. Daher wurde der Beschluss gefasst, eine neue Anlage wieder in Nenngröße H0 zu bauen. Diese soll in ähnlicher Größe, jedoch in Modulbauweise, entstehen. Damit wird die Wartung erleichtert und durch den Austausch der Baugruppen eine größere Vielfalt erreicht. Entstehen soll eine vielseitige Anlage mit abwechslungsreicher Landschaftsgestaltung, mit Bergen, Tälern, Weinbergen, einem Steinbruch und einer Baustelle sowie einer schönen Stadt. Bei der Steuerung blieben wir vorerst beim altbewährten System: digital steuern, analog fahren. Ein komplette Digitalsteuerung ist angedacht, doch lässt unser Fahrzeugmaterial dies noch nicht zu.

Um auch auswärts an Ausstellungen teilnehmen zu können, entstand Mitte der 1990er Jahre eine Anlage mit insgesamt 16 Modulen à 1,2 x 0,6 Metern und zwei Wendemodulen von je 1,2 x 1,2 Metern. Als Weiteres wurde eine ge-



Clubanlage des MEC Offenburg mit historischem Empfangsgebäude Foto: Flacke

schenkte H0-Anlage von 1,4 x 2,6 Metern wieder hergerichtet, und es kam eine kleine Märklin Z-Anlage mit 1,2 x 0,4 Metern hinzu. Diese ist sehr kompakt und wird gelegentlich auch ausgestellt. Wiederholte Ausstellungsorte neben Offenburg sind Oberkirch, Donaueschingen, Lichtenau, Kehl-Auenheim, Elzach und Straßburg in Frankreich. Wir haben gute Beziehungen zu den dortigen Vereinen und besuchen diese regelmäßig. Wir organisierten gemeinsame Ausflüge und Reisen, so z.B. ein Wochenende nach Hamburg ins Miniatur-Wunderland, mit Stadtbesichtigung und Hafenrundfahrt bzw. eine Fahrt nach Friedrichshafen an den Bodensee zum dortigen Zeppelinmuseum. Wir fuhren mit dem Rebenbummler (Museums-Dampfzug am Kaiserstuhl), der Sauschwänzlebahn (Stadt Blumberg, Museumsbahn Wutachtal) oder mit der Albta-Verkehrsgesellschaft Karlsruhe (AVG) durch den Schwarzwald nach Freudenstadt.

Die letzte große, zweitägige Ausstellung, die die 42 Clubmitglieder zum 40-jährigen Jubiläum organisierten, war in der

Festhalle Offenburg-Elgersweier. Dort mussten wir leider erkennen, dass das Interesse an der Modellbahn spürbar abgenommen hat. Trotz einer schönen Ausstellung, einem breiten Angebot an Anlagen und einer Bastelecke blieben die Besucherzahlen hinter den Erwartungen zurück.

Um für die Zukunft gewappnet zu sein, gründeten wir deshalb eine Jugendgruppe. Als besonders schwierig erwiesen sich die geringen Grundkenntnisse im Umgang mit den Materialien, da diese in den Schulen nicht zum Lehrplan gehören (kein Werkunterricht). Hier müssen Eltern, Kulturgruppen und Vereine viel „Nacharbeit“ leisten. Wir begannen mit einer eigenen Jugendanlage in der Nenngröße N, Maßstab 1:160. Den Grundstock bilden fünf Module 1,2 x 0,6 x 0,2 Metern, auf denen sich ein Bahnhof sowie die zwei Wendemöglichkeiten befinden. Ende 2013 soll alles fertig sein.

Natürlich nagt der Zahn der Zeit an unserem denkmalgeschützten ehemaligen Wannenbad. Wir mussten schon viele Instandhaltungs- und Modernisierungsarbeiten selbst erledigen. Wir tun dies gerne mit der Einsicht, dass eine bezahlbare Räumlichkeit der sprichwörtlichen Nadel im Heuhaufen gleicht. Im oberen Stockwerk befindet sich die BSW-Kulturgruppe für Fotografie, mit der wir eng zusammenarbeiten und die wir in unsere Aktivitäten einbinden.

Am 11. Dezember 2011 eröffnete das Ritterhaus-Museum Offenburg eine Dauerausstellung zum Thema "Zwischen Revolution und Wirtschaftswunder". Ein wichtiges Thema ist die Eisenbahn, die ab 1844 die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt enorm vorantrieb. Auf acht Quadratmetern ist vor der Kulisse des Offenburger Bahnhofs von 1918 eine historische Modelleisenbahn zu sehen,

deren Züge die Ausstellungsbesucher in Bewegung setzen können. Dieter Kremp, Klaus Röckel und Norbert Heiß unseres Modelleisenbahnclubs gestalteten diese Modellbahnanlage. „Damit haben wir in Offenburg den größten Modellbahnhof Deutschlands“, sagt Museumsleiter Wolfgang Gall stolz. Um Kosten zu sparen, wurden Industrieprodukte gekauft und umgebaut. Das Bahnhofsgebäude wurde speziell in Auftrag gegeben und war im Münsterland montiert worden. „Auch Blechdosen oder Cremedeckel können hilfreich sein“, sagt Klaus Röckel vom Modelleisenbahnclub. Am meisten Arbeit machte die Landschaftsgestaltung: für einen Meter Wege und Grünanlagen wurden etwa drei Stunden aufgewendet. Im Baustil weitestgehend dem Original gleichartig wurde das Bahn-Betriebswerk erbaut. Die historischen Loks und Waggonen wurden von Johannes Habich aus Gelsenkirchen zur Verfügung gestellt. Er wohnte bis 1969 in Offenburg, ist Mitglied im Historischen Verein und hat sich auf das Sammeln von badischen Modelleisenbahnen spezialisiert. Neben dem Bahnhof soll auch das historische Offenburger Bähnli noch seinen Platz in dem Modell bekommen. Zur Co-Finanzierung bietet das Museum Interessierten die „Bähnli-Aktie“ für einen Euro an. Sie ist Eintrittskarte für eine Exklusivführung rund um die Modellbahn im Ritterhaus-Museum Offenburg.

Das 45-jährige Jubiläum des Modelleisenbahnclubs Offenburg feiern wir 2012 nur im kleinen Rahmen. Dafür sollen die Club- und die Jugendanlage weitere Fortschritte machen und auf so vielen Ausstellungen wie möglich Freude und Ansporn vermitteln.

BSW-Modelleisenbahnclub Offenburg,
Prinz-Eugen-Str. 80, 77654 Offenburg
Öffnungszeiten: Montag ab 18 Uhr, jeden
zweiten Sonntag ab 10 Uhr

Mitgliederzahl z. Z 45, davon sechs in der Jugendgruppe; Dirk Flacke (1. Vorstand), Harry Hasenteufel (2. Vorstand), Rolf Armbruster (Kassierer), Ernst Ehret (1. Beisitzer), Jürgen Blum (2. Beisitzer), Domenico Mühl (3. Beisitzer), Jannik Brischle (Jugendvertreter)

Wir danken der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) sowie dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) für die gute Zusammenarbeit, denn ohne sie gäbe es unsere Gruppe nicht.

Modelleisenbahn im Eisenbahnmuseum

Die Arbeitsgruppe Modellbahn in der BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf stellt sich vor.

Hellfried Richter, Pirna - Bezirksbeauftragter für Modelleisenbahn Dresden

Alles begann im Jahr 1980 im sächsischen Adorf (Erzgeb). Unter dem Dach der „Zentralen Arbeitsgemeinschaft“ (ZAG) des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV) in Radebeul fanden sich einige Modellbahnfreunde zusammen, die sich ab 1981 zur eigenen Arbeitsgemeinschaft 3/87 Adorf (Erzgeb) im DMV konstituierten. Sie trafen sich spontan im Speisesaal der Adorfer Schule. Planung und Bau der ersten Gemeinschaftsanlage wurden in Angriff genommen. Nicht immer freiwillig zogen die Modellbahnfreunde durch viele Räumlichkeiten. So war ihr Sitz zuerst in einem Abrisshaus in Adorf, dann in einem ausgedienten Stellwerk in Burkhardtsdorf, im Keller einer Chemnitzer Schule und schließlich im Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Zur politischen Wende schlug auch dort wieder die Stunde des Auszugs, da man das Gebäude freilenken und verkaufen wollte. Die Clubanlage wurde demontiert, das Empfangsgebäude steht heute noch leer und verkommt.

Durch die Ereignisse nach 1989 ergaben sich auch für die sächsischen Modelleisenbahner neue Möglichkeiten. Es entstand ein erster Kontakt zum damali-

gen MEC Kempten, der zu einer echten, langjährigen Vereinspartnerschaft führte. Der MEC Kempten (im BSW seit 1964) unterhielt seit 1974 zwei ausgemusterte, aber lauffähige Eilzugwagen; einer mit einer H0-Anlage von beachtlicher Länge und Breite (14,2 m x 2,0 m), der andere als Begleitwagen. Damit fuhren die Kemptener Modellbahnfreunde zu Ausstellungen in der gesamten Bundesrepublik. Im Mai 1990 entschied die Mitgliederversammlung des MEC Kempten, sich zwei ausgemusterten Postwagen zu kaufen, da die Betriebsgenehmigung der Eilzugwagen ablief. Die Eilzugwagen mit kompletter Anlage sollten die Chemnitzer Modellbahnfreunde bekommen. Schon im Herbst des Jahres 1991 wurde der Begleitwagen im Bf Dresden-Neustadt übergeben. Der 1990 neu gegründete Modelleisenbahnclub Chemnitz-Sachsen e.V. im Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn übernahm feierlich das Fahrzeug. Der Anlagewagen, der noch bis März 1994 lauffähig war, wurde dann im Rahmen einer Modellbahnausstellung vom 22. bis 24. Oktober 1993 in Chemnitz übereignet. Der gesamte Vorstand des inzwischen fusionierten MEC Oberallgäu-Kempten e.V. und vierzehn Aktive waren bei dieser denkwürdigen



H0 – Anlage im Eilzugwagen

Feierstunde in Chemnitz-Hilbersdorf dabei. Die Chemnitzer Modellbahner sahen wieder eine Zukunft. Mit clubeigenen Modellfahrzeugen von Piko und Gützold sowie weiterem DDR-Material wurden dem Publikum auch eigene Highlights präsentiert. Durch das engagierte Wirken bei Veranstaltungen konnten sich die Chemnitzer Modellbahnfreunde nach und nach mit neuen Fahrzeugen ausstatten. Gegenwärtig können bis zu 35 Züge gleichzeitig durch ein intelligentes Blocksystem auf drei Bereichen verkehren. Das Blocksystem wurde von den Kempfener Modellbahnfreunden entwickelt und installiert. Es sichert noch heute einen interessanten Modellbahn-Betrieb. Ein kleiner Bereich wird herkömmlich manuell bedient. Es wird angestrebt, auf der Anlage immer vorbildgerechte Züge ab Epoche II fahren zu lassen.

Bis 1997 rollte der Modelleisenbahnclub Chemnitz-Sachsen e.V. mit „seinen“ Wagen in Sonderzügen des Sächsischen Eisenbahnmuseums durch Sachsen und erfreute viele Besucher mit der außergewöhnlichen Modellbahnanlage. Leider sind die Eilzugwagen seit einigen Jahren

nicht mehr für den großen Eisenbahnbetrieb zugelassen, da durch ein Vorkommnis beim Rangieren Schäden am Fahrwerk verursacht wurden und eine Revision die finanziellen Möglichkeiten des doch kleinen Vereins übersteigt. Aber am jetzigen Standort der Wagen, im Sächsischen Ei-

senbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM), arbeiten die Mitglieder ständig an der Zuverlässigkeit und dem optischen Erscheinungsbild der Anlage. Seit 2004 nennen sie sich „Arbeitsgruppe Modellbahn im SEM“. Da die Wagen selbst nicht über eine ausreichende Heizung verfügen, kann den Besuchern die Anlage nur von April bis Oktober vorgeführt werden. Mensch und Material müssen doch sehr schonend behandelt werden. Die Arbeit geht „unter Tage“ aber dennoch weiter. So wurden im verdeckten Abstellbahnhof Minikameras installiert, damit der Fahrdienstleiter am höheren Bedienpult den Überblick behält. Großen Wert legen die Chemnitzer Modellbahner auf eine annähernd originale Zugbildung. Wie es sich für einen Modellbahnclub im Sächsischen Eisenbahnmuseum gehört, verkehrt auch der originale Museumszug, gezogen von der BR 50 oder BR 65, auf der Anlage. Original und Abbild liegen hier eng beieinander.

Neben dem Bau der Modellbahnanlage halten die Mitglieder ihr Eilzugwagen-Domizil selbst in Schuss, einschließlich der Instandhaltungsarbeiten an der

Elektroanlage. Besondere Sorgen macht natürlich die äußere Hülle. Der letzte komplette Anstrich der Eilzug-Wagen stammt von 1994. Auch wird intensiv an der Nachwuchsgewinnung gearbeitet, um Spaß und Freude mit Jüngeren zu teilen. Leider sind nach der Wende viel junge, aktive Modellbahnfreunde, die auch im richtigen Beruf Eisenbahner waren, wegen der beruflichen Chancen in den Westen gegangen und bis heute nicht wiedergekommen.

In der Nenngröße I (Maßstab 1:32) sind die Hilbersdorfer Modelleisenbahner ebenfalls sehr aktiv. Seit 1997 werkeln sie an einer Anlage mit den Maßen 10,5 m x 2,25 m. 2002 bauten sie diese in einem Tonnendach-Güterwagen fest ein. Das rollende Modellbahn-Material stammt vorwiegend von einem Kfz-Meister aus dem Vogtland, der in den 1950er Jahren fast 80 Wagen, diverse Lokomotiven (u.a. E 18, BR 62, V 36) sowie Gebäude, Gleise und Weichen selbst hergestellt hat. Die Fahrzeuge wurden zum Teil aus Sperrholz, zum Teil aus Blech, gefertigt, die Beschriftung geschah mit einem feinen Pinsel. Die Modelle können zwar mit der Qualität und Detailtreue heutiger Fertigfahrzeuge nicht mithalten, aber damals hatte keiner der etablierten Hersteller in Ost und West eine Nenngröße I im Sortiment. Erst Märklin wagte 1969 einen Neuanfang. Heute sind selbst in diesen „historischen“ Fahrzeugen digitale Steuerungen eingebaut, um einen abwechslungsreichen

Fahrbetrieb zu ermöglichen. Auch eine zeitgemäße Aufarbeitung erfolgt Schritt für Schritt.

Lichtsignale aus Eigenbau kopieren das aktuellen System der großen Bahn. Elektrik und Elektronik wurden auf den neuesten Stand gebracht. Bei jedem Besuch lassen sich kleine und größere Veränderungen wahrnehmen. Wichtigste Voraussetzung für die Spur 1-Modellbahner ist ihr Dach über dem Kopf. Das heißt, der Güterwagen muss ständig in Schuss gehalten werden, beginnend von der Erneuerung des Wagendachs bis zur wasserdichten Versiegelung der Außenwände. Da in einem Güterwagen im Winter Minus-Grade und im Sommer tropische Temperaturen herrschen, nutzen die Mitglieder die schwierigen Zeiten für Wartungsarbeiten, Reparaturen und Verwirklichung neuer Ideen in den heimischen vier Wänden.

Die Freunde der Arbeitsgruppe Modellbahn im SEM treffen sich von April bis Oktober immer mittwochs ab 15:00 Uhr zum Basteln und Fachsimpeln in ihren Wagen. Die absoluten Höhepunkte sind die jährlichen großen Feste des Sächsi-



Spur 1 – Anlage im Güterwagen Fotos(3): Bartsch



Das Bedienpult an der Stirnseite des Eilzugwagens

schen Eisenbahnmuseums mit tausenden Besuchern. Das Museum befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Chemnitz-Hilbersdorf, am östlichen

Stadttrand von Chemnitz, direkt rechts neben der Bahnstrecke Chemnitz–Dresden. Vom Haltepunkt Chemnitz-Hilbersdorf ist es einen Kilometer zu laufen.

Die kleine, feine Modellbahn-Truppe um den Arbeitsgruppenleiter Gottfried Bartsch würde sich freuen, wenn sie ihre personelle Stärke von gegenwärtig zehn Aktiven um neue interessierte Mitstreiter aufstocken könnte. Kontakt finden Sie über Gottfried Bartsch, Bergstraße 2, 02742 Friedersdorf, Tel. 0172 3733491 bzw. E-Mail bargott@t-online.de.

Geschenke auf Probefahrt

Holger Brößkamp, Münster (Westf) – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Münster

Zum Glück gibt es sie noch, die Familien, in denen die Söhne zu Weihnachten etwas für ihre Modelleisenbahn geschenkt bekommen. Und meistens nutzt Papi die festtägliche Stimmung dafür, sich selbst ebenfalls zu beschenken. Eine neue Lok, einige Waggon, Weichen oder Signale für die heimische Anlage? Ja, das geht schon. An Weihnachten ist die Gattin nämlich gnädig gestimmt und macht die Haushaltskasse ein bisschen weiter auf als sonst.

An diese Familien richtet sich die mittlerweile traditionelle Veranstaltung des Modelleisenbahnclubs Münster (MEC). Am wöchentlichen Clubabend, der „zwischen den Jahren“ liegt, öffnet der MEC seine Türen für Besucher und Interessierte. Dann ist auch ein Teil der großen H0-Modulanlage in den Clubräumen aufge-

baut und betriebsbereit. Das Besondere an diesem Abend: Die Besucher können gerne ihre Modellbahn-Weihnachtsgeschenke mitbringen. So können wir sie zusammen bestaunen und darüber fachsimpeln. Mehr noch: H0-Fahrzeuge aus dem Zweileiter-Gleichstrom-System dürfen an diesem Tag sogar auf große Fahrt gehen!

Während auf der Anlage zu Hause oft nur ein paar Kreise zur Verfügung stehen, kann man auf der MEC-Clubanlage seine Fahrzeuge im Einsatz auf weiten Strecken und mit langen Zügen erleben. Wie zum Beispiel Familie K. aus Münster. Der Sohn Dennis ist bereits Mitglied in der MEC-Jugendgruppe und hat an diesem Abend seinen jüngeren Bruder und natürlich seinen Vater mitgebracht. Im vergangenen Jahr hatte ein Fach-

Große Augen machten die Jungs, als sie dort ihre neue Lok vor einen stattlichen Güterzug spannen durften.

geschäft für Elektro, TV und Spielwaren in Münster seine Modellbahnabteilung auflöst. Bei dem Ausverkauf hatte Vater K. „zugeschlagen“ und ein paar tolle Modelle günstig erwerben können – vorsorglich für Weihnachten, versteht sich. Die lagen also unter dem Christbaum, sehr zur Freude der Söhne natürlich.

Nach dem unermüdlichen Einsatz über die Weihnachtsfeiertage ging es mit den guten Stücken also zum MEC Münster. Große Augen machten die Jungs, als sie dort ihre neue Lok vor einen stattlichen Güterzug spannen durften. Sonst dreht die schöne blaue Diesellok der Tegernsee-Bahn AG ihre Runden auf der Anlage im Kinderzimmer. Jetzt konnte die Maschine auf der Clubanlage des MEC Münster richtig zeigen, was sie leisten kann! Die kleinen Eisenbahn-Fans waren begeistert. Sie liefen neben ihrem Zug her und durften ihn sogar auch mal selbst steuern. Das ist echte Nachwuchs-



förderung für das Hobby Modellbahn und sicher eine nachhaltige Imagewerbung für die Eisenbahn insgesamt.

Wir Mitglieder des MEC nutzen diesen Abend dafür, das Jahr besinnlich ausklingen zu lassen. Bei Glühwein, Heißwurstchen und Kartoffelsalat machen wir es uns gemütlich. Und wenn dann noch die Modellzüge um uns herum rauschen – kann es etwas Schöneres geben für einen Modelleisenbahner? Was wird das neue Jahr bringen für die BSW-Kulturgruppe? Welche Ideen gibt es für unser Internet-Clubheft mec-muenster.de? Welche Ausstellungen stehen an? Das

sind alles Fragen, die dann im Frühjahr auf der Jährlichen Mitgliederversammlung geklärt und beschlossen werden.

Neuigkeiten und Informationen über den MEC Münster allgemein können alle Interessierte am besten auf unserer überaus erfolgreichen Homepage finden. Schaut doch mal rein bei mec-muenster.de.

Dennis, Mitglied in der Jugendgruppe MEC Münster, lässt seine neue blaue Lok Probe fahren. Foto (2): Brößkamp



Die Modellbahngruppe Lokomotivführer Stuttgart stellt sich vor

Rainer Koroknay, Aspach – BSW-Gruppe Modellbahn Lokführer Stuttgart

Wir haben uns am 8. September 1993 gegründet. Anlass war der DB Kinder-tag im damaligen Bw Stuttgart 1. Im Rahmen der Ausstellung fanden sich gleichgesinnte Kollegen zusammen und beschlossen, einen Modellbahnclub im Rahmen des BSW zu gründen. Räumlichkeiten wurden relativ schnell gefunden, die sich im Wohnheim in der Nordbahnhofstraße befanden. Umfangreiche Installations- und Renovierungsarbeiten waren notwendig, um aus den tristen Kellerräumen ein ansprechendes Domizil für unseren Club zu schaffen. Als wir endlich zum eigentlichen Bau der Modellbahn kamen, wurde uns der Raum gekündigt. Ersatz fanden wir mit Hilfe des BSW im Stuttgarter Hauptbahnhof in der B-Ebene unter Gleis 2/3, in den Räumen der ehemaligen Bahnpost. Leider konnten wir auch dort nicht lange bleiben (Stuttgart 21), da dieser Bahnhofsteil abgerissen wird. Glücklicherweise fanden wir erneut Räumlichkeiten im Bw Stuttgart. Diese wurden von uns in kürzester Zeit umfangreich renoviert, sodass wir uns mittlerweile voll unserer Modellbahnanlage widmen können. Das Thema der Anlage ist die Deutschen Bundesbahn in den 1960er Jahren, also der Epoche III. Wir fahren auf der H0 Anlage digital mit dem System Selectrix.

Inzwischen besteht die Anlage aus vier Bahn-

höfen: einem großen Hauptbahnhof, einem Kreuzungsbahnhof, einem Nebenbahndbahnhof sowie einem Abstellbahnhof. Ein weiterer Abstellbahnhof befindet sich im Rohbau. Die Bahnhöfe werden durch 33 Streckenmodule verschiedener Themenbereiche verbunden.

Zur Zeit besteht die Gruppe aus 20 aktiven Mitgliedern und vier Fördermitgliedern. Unsere Vereinsabende finden regelmäßig donnerstags ab 16:00 Uhr statt. Die gesamte Anlage kann jedes Jahr zum Familientag der DB Regio besichtigt werden. Auf Ausstellungen außerhalb unserer Räumlichkeiten können wir aufgrund der Anlagengröße immer nur ausgewählte Anlagenteile präsentieren.

Ursprünglich wurde die Modellbahnanlage als reine Nebenbahn konzipiert. Um mehr Fahrbetrieb darstellen zu können, wird unsere Anlage derzeit um eine zweigleisige Strecke mit Hauptbahncharakter erweitert. Dadurch können in Zukunft zusätzliche Zuggattungen eingesetzt werden.

Rolf-Dieter Kuck und René Geipel vor dem Nebenbahn-Endbahnhof





Helmut Kuhlmann mit Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Rüdiger Grube, im Hintergrund Tilo Reiber und ein Besucher-Kind. Der Familientag der DB Regio Stuttgart am 17. Oktober 2009 war Anlass für den Besuch des Bahnchefs im Werk von DB Regio. Hier hat die BSW-Kulturgruppe ihre Klubräume und stellt dort regelmäßig aus.

Fotos (2): Sammlung Koroknay

In unserem Vereinsleben finden zahlreiche Events statt. Besonderen Zuspruch fand die Ausstellung zum Familientag von DB Regio und zum vereinseigenen Kindertag. Alljährlich schließen wir das Jahr mit unserer Weihnachtsfeier ab.

Möchten Sie uns einen Besuch abstatten, müssen wir Sie aufgrund unserer

Wechseldienststätigkeit um vorherige Anmeldung bitten.

Sie erreichen uns unter:

Rainer Koroknay Tel.: 0170-9140684 oder e-mail: rainerkoroknay@t-online.de

René Geipel Tel.: 0175-2967391 oder e-mail: renegeipel@web.de

Modellbahngärtner

oder „Ich gehe noch mal schnell in meine Wüste“

Helga Kuhne, Dresden

Heutzutage werden Modellbahnen oft den späten 1960er bis zu den frühen 1970er Jahren nachempfunden, weil da die Züge der „großen Bahn“ noch mit Dampflokomotiven fahren. Alles, was dazu gehört, die gesamte Anlage, soll daher dieser Zeit entsprechen und stilschlecht gestaltet sein. Viele Modellbahngruppen in unserem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn empfinden ihre Anlage dieser Epoche 3/4 nach. Andere wiederum lassen ihrer Fantasie freien Lauf. Sie haben für die gesamte Anlage weder Zeit- noch Orts-Vorbilder. Da fah-

ren Dampflokomotiven, Diesellokomotiven, E-Lokomotiven und Triebwagen munter ihre Runden. Diese Modellbauer haben es besser. Sie können ganz aus dem Vollen schöpfen, müssen sich nicht beschränken, um authentisch zu sein.

Eine solche Fantasieanlage sah ich in der Vorweihnachtszeit, in diesen Tagen, wo die Modellbahnclubs traditionell ihre Leidenschaften öffentlich präsentierten. Geworben wurde dennoch mit 1960/70, damit epochengerechte Loks und Wagen ihre Kreise ziehen können und das

anheimelnde Rattern mal weiter und mal näher ertönt. Hier tauchte ich, fachkundig geführt, in die Welt eines Spur 0-Hobby-Gärtners ein. Beim genauen Betrachten der winzigen Gärten drängten sich mir Erinnerungen der damaligen realen Welt auf.

Wer waren damals die Kleingärtner, die Gärten auf Bahngelände nutzten? Welche Ideen hatten sie beim Einrichten ihrer Gärten? In meiner Vergangenheit waren es Eisenbahnerinnen und Eisenbahner vom Bahnhof und dem Streckenmeisterposten: Güterabfertigungsbeschäftigte, Zugabfertigerin, Weichenwärter, Rangierleiter und Fahrdienstleiter sowie der Streckenmeister selbst. Sie suchten vor oder nach dem Dienst ihre Gärten auf, pflanzten, gossen, hackten und ernteten. Das war ihre Erholung. Der Fahrdienstleiter der Frühschicht verabschiedete sich 14:00

Uhr von Ablösung mit den Worten: „Ich gehe noch mal schnell in meine Wüste.“ Der Nichteingeweihte kam ins Grübeln. Manchmal zierte später ein Blumenstrauß aus der „Wüste“ den Stellwerkstisch. Aha, mit Wüste war also sein Garten gemeint. Für Verschönerungsarbeiten fehlte ihm das Verständnis und sicher auch die Zeit. Ich glaube fast, seine Frau hatte den Garten nie gesehen.

Die Gärten hatten zur damaligen Zeit andere Funktionen als heute. Die Gärtner selbst waren nicht mehr jung. Sie wussten, was Hungern bedeutete, hatten die schlechte Zeiten nach dem Krieg hautnah miterlebt. Beete anlegen und Ernten war daher vorrangig. Ein kleines Stück Wiese gab es höchstens für die Enkel. Kein Garten in den 70er Jahren



Modellbahngarten verwildert mit Schweinchen

des letzten Jahrhunderts war so gestylt wie heutzutage, wo der gepflegte Rasen den Garten beherrscht. Elektrische Rasenmäher, Trimmer oder gar Laubblaser waren vielleicht noch gar nicht erfunden, denn es brauchte sie kaum jemand. Und das Schönste der Zeit, in den Gärten war es bedeutend ruhiger als heute, wenn nicht gerade ein Zug vorbeiratterte mit einem Heißläufer im Verbund.

Verschönerung war dennoch ein gebräuchliches Wort. Schon im Jahre 1956 hatte man bei der Deutschen Reichsbahn den Wettbewerb „Die grüne Strecke“ zur Verschönerung der Bahnanlagen auf der Strecke Berlin—Bad Schandau ausgerufen. Dass bei der



Modellbahngarten mit Mann auf Leiter

Fotos (3): Dickmann

Bewertung auch leistungsbezogene Kriterien wie die Pünktlichkeit eine Rolle spielten, sei hier nur am Rande erwähnt. In Radebeul Ost (sechs Kilometer vor Dresden-Neustadt aus Richtung Berlin kommend) hatte die Aufsicht zu jener Zeit in der Nähe des Befehlsstellwerkes an den Gleisen der Schmalspurbahn Radebeul Ost—Radeburg einen Garten angelegt, der fast schon an einen Park erinnerte. Nadelbäume wetteiferten mit bunten Sträuchern und farbigen Blumen. Auf dem Bahnhof Dresden-Reick (sechs Kilometer nach Dresden Hbf in Richtung Bad Schandau) prangte im Sommer neben dem Befehlsstellwerk ein langes Blumenbeet mit Dahlien, Astern und Löwenmaul. An vielen weiteren Bahnhöfen pflegten und hegten die Eisenbahner ihre „öffentlichen“ Beete. Mit den Farbtupfern sollten die Bahnanlagen aufgewertet werden. Das war das Anliegen. Die Initiatoren des Wettbewerbes hatten mit einer Klappe zwei Fliegen geschlagen. Denn in der Nähe von Gleisen, Bahnhöfen und Haltepunkten gab es schon immer Kleingärten, die von Eisenbahnern bewirtschaftet wurden. Warum sollten sie nicht auch direkt an ihren Arbeitsplätzen zur Verschönerung der Bahnanlagen beitragen?



Modellbahngarten mit Liegestuhl

Doch zurück zur Modellbahnanlage in der Vorweihnachtszeit 2011. Man hat dem Gartenspezialisten einen Rand der Anlage zugewiesen, eine Fläche von vielleicht 500 cm². Auf dieser Fläche sind nun mehrere Gärten angeordnet, schön in der Reihe, nacheinander. Jeder Garten hat die gleichen Maße. Aber wie im richtigen Leben, jeder Garten sieht anders aus und doch ähneln sie sich: Hecke, die den Garten begrenzt, Beete mit etwas Gemüse und Blumen, eine Laube und natürlich viel Wiese. Kleine Figuren räkeln sich im Liegestuhl, gießen die Blumen oder stehen sogar auf einer Leiter. Von Epoche 3/4 kaum eine Spur. Vielleicht wusste es der jüngere Gestalter auch nicht besser. Aber halt, da ist doch wirklich noch etwas, was an eine Wüste der 1970er Jahre erinnert. Es ist ein aufgegebener Garten: Die Hecke ist unverschnitten, die Laube wirkt baufällig und das Gartentürchen ist weit geöffnet. Im hohen Unkraut läuft sogar ein Schweinchen. Das Motto dieser Anlage könnte sein: „Wer genau hinschaut, erlebt manche Überraschung.“

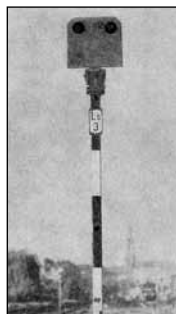
Lichtsperrsignal der Deutschen Reichsbahn selbst gebaut

Lothar Berndt, Chemnitz

Das Lichtsperrsignal (Lsp) hatte die gleiche Bedeutung wie das mechanische Gleissperrsignal (Gsp 0). Das Lichtsperrsignal ist im Signalbuch 1950-1959 als Signal Ve 3b, im Signalbuch ab 1959 als Lsp und im Signalbuch von 1971 befristet als Lsp enthalten. Der Signalstandort ist unmittelbar rechts neben dem dazugehörigen Gleis. Das Signal zeigt in der Grundstellung „Halt“ zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander. Das Fahrverbot wird durch das Signal Ra 12 aufgehoben, wobei die beiden roten Lichter erlöschen. Als Vorlage für die Bauanleitung dienten Bilder in Böttcher/Neustadt „Das Signalwesen der Deutschen Reichsbahn“ VEB Verlag für Verkehrswesen 1967, Seiten 47 und 128.

Das Lichtsperrsignal hat für den Modellbau gegenüber dem mechanischen Gleissperrsignal den Vorteil, dass es keine mechanisch bewegten Teile hat. Es lässt sich einfacher herstellen und ist weniger störanfällig.

Alle Teile werden entsprechend der Zeichnung und der Stückliste hergestellt und zusammengeklebt. Als Mast lässt sich auch eine leere Messing-Kugelschreibermine vom Mehrfarbstift (Außendurchmesser 2,3 mm) verwenden. Als LED werden Mini-LED, 1,9 mm, rot bzw. Chip-LED weiß, verwendet, wobei die beiden roten und weißen LEDs jeweils in Reihe geschaltet



werden. Dabei ist auf die richtige Polung der LEDs zu achten. Um ein beschädigtes Signal schneller auswechseln zu können, verwende ich als Sockel den Einsatz von einem 3-poligen Diodenstecker. In den Einsatz habe ich ein Loch entsprechend

dem Mastdurchmesser gebohrt und den Mast mit Zweikomponentenkleber eingeklebt. Die Vorwiderstände für die LEDs habe ich in das Sockelunterteil eingelötet. Es ist auch möglich, das Signal mit einer Grundplatte auf der Anlage zu befestigen.

Für die Farbgebung werden folgende Farben verwendet:

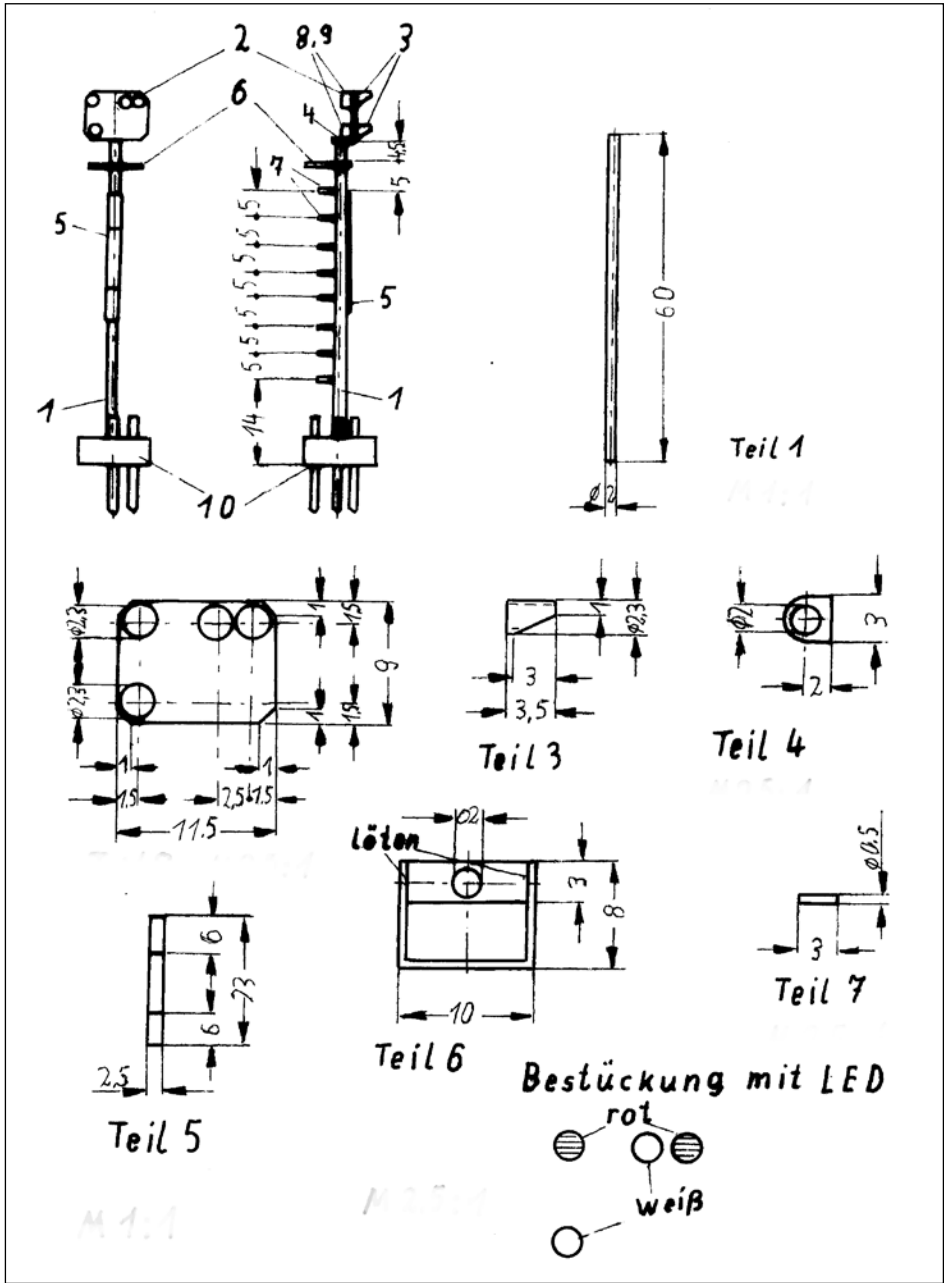
grau: Mast, Bügel, Sichtblech (hinten)

schwarz: Sichtblech (vorn), Schuten

weiß-rot-weiß: Mastschild

Stückliste:

Teil	Benennung	Anz.	Abmessung/Bemerkung
1	Mast	1	Messingrohr, $\varnothing$ 2 mm, 60 mm lang
2	Sichtblech	1	Messingblech, 0,5 mm dick
3	Schute	4	Kugelschreibermine, $\varnothing$ 2,3 mm
4	Befestigung für Teil 2	1	Messingblech, 0,5 – 0,8 mm dick
5	Bügel	1	Messingblech, 0,3 – 0,5 mm dick Messingdraht, $\varnothing$ 0,5 mm, 26 mm lang
6	Steigeisen	8	Messingdraht, $\varnothing$ 0,5 mm, 3 mm lang
7	Mini-LED rot	2	handelsüblich
8	Chip-LED weiß	2	handelsüblich
9	Diodenstecker 3-polig	1	handelsüblich



Anleitung zum Eigenbau von Lsp /Ra 12 - Diese Zeichnung hatten wir im Heft 26 auf Seite 42 schon einmal, aber zu früh, abgedruckt.

Zeichnung: Berndt

MEC Dortmund „Totgesagte leben länger“

Guido Felser, Dortmund – BSW-Gruppe MEC Dortmund

In den letzten Jahren ist es sehr ruhig um den Modelleisenbahnclub Dortmund gewesen. Dies hing mit zwei großen Clubumzügen aus den Jahren 2001 und 2007 sowie einer internen Umstrukturierung des Clubs und des Vorstandes zusammen. Seit Anfang 2011 zeigen die Signale in allen Bereichen für den MEC Dortmund wieder „Hp1“. Das hängt u. a. mit unserer neuen Modelleisenbahn-

anlage zusammen, die in ihrer Art einzigartig in Deutschland sein dürfte. Auf 52 Quadratmetern steht eine H0-Segmentanlage mit 2-Leiter Gleichstrom. Unsere Clubanlage besteht aus sechs Schattenbahnhöfen mit insgesamt 42 Gleisen, von denen jedes einzelne Abstellgleis eine Länge von ca. 3,5 Metern aufweist. Eine Vierfach-Wendel führt in die Schattenbahnhöfe und aus diesen

heraus. Dabei gelangt man in verschiedene Ebenen - zur eingleisigen Haupt- und Nebenbahnstrecke, zum Güterumgehungsgleis und zum großen Kopfbahnhof (Hbf) mit insgesamt zehn Gleisen. Im großen Kopfbahnhof können gleichzeitig mehrere Züge ein- und ausfahren, sodass beim Spielbetrieb mehrere Parallel- und Rangierfahrten möglich sind. Die Bahnsteiglängen im großen Kopfbahnhof belaufen sich ebenfalls auf ca. 3,5 Meter. Die Nebenbahn verfügt über einen kleinen Kopfbahnhof mit dazugehörigem Gütergleisvorfeld, ein kleines Bahnbetriebswerk und ein Schotterwerk-Anschlussgleis, auf dem bis zu zehn Talbotwagen abgestellt werden können. Auch hier sind zu den Parallelfahrten gleichzeitig Rangierfahrten möglich.



Lokparade des MEC Dortmund

Fotos(3): Felser



Schotterwerk-Anschlussgleise mit Kö und beladenen Talbotwagen auf der Anlage des MEC Dortmund



Unsere Clubanlage benutzt ein Selectrix-Digitalsteuerungssystem. Die einzelnen Gleisabschnitte werden mit insgesamt

Güterzugausfahrt mit Dampflokomotive 80 888 aus den ellenlangen Abstellgleisen des MEC Dortmund

sechs Boostern (Verstärker bzw. Leistungstreiber) und drei großen elektromechanischen Stellpulten betrieben. Wir haben in einer Fachzeitschrift einmal gelesen, dass große Segmentanlagen in drei Ebenen baulich nicht umsetzbar wären. Wer sich eines Besseren belehren lassen möchte, kann dies an einem unserer Clubabenden (siehe unter Veranstaltungen)

gerne tun, dort stehen wir Rede und Antwort und helfen Ihnen bei kniffligen Bausituationen gerne weiter.

Die Geschichte der Gothaer Waggonfabrik

Günter Walter, Gotha

Der Besuch eines Jahrmarktes brachte den Schlossermeister Bothmann auf den Gedanken, sich mit dem Bau von Karussells zu befassen. Da zum Transport eines mobilen Karussells auch die entsprechenden Packwagen gehörten, vollzog sich so der Einstieg in den Wagenbau. Erfolge bewogen ihn zur Expansion. Nach mehreren Standortwechseln entstand ab 1894 die Gothaer Waggonfabrik (GWF) im Kindleber Feld. Von anfangs erlesenen Einzelanfertigungen ging Bothmann zur Fertigung von Großserien über. Eine kurze Romanze erlebte die Aufarbeitung von Dampflokomotiven. Als der Waggonmarkt gesättigt schien, stieg Bothmann 1910 in den Flugzeugbau ein. Dieser erlebte in beiden Weltkriegen Höchstformen. Nach Kriegszerstörung und Reparationsdemontage entstand das Werk neu

mit seinem ehemaligen Fertigungsprofil. Mehrere Umprofilierungen und schließlich die Abwicklung durch die Treuhand beendeten die Existenz dieser ehemals bedeutenden Waggonfabrik.

Wenn deutsche Waggonfabriken genannt werden, fallen meist Bezeichnungen wie Wegmann Kassel, Lindner Ammendorf, Wumag Görlitz, um nur einige zu nennen. Die Gothaer Waggonfabrik braucht sich trotzdem in der Gesamtheit der deutschen Waggonindustrie mit ihrem Ausstoß wie auch mit der Vielfalt ihrer Produktionspalette nicht zu verstecken. Damit sei auf ihre Vielseitigkeit ebenso wie auf die Stückzahl verwiesen. Bis zum Ende des Waggonbaus Mitte der 1950er Jahre verließen über 90.000 Fahrzeuge dieses Werk.

Ungezählt sind die Straßenbahnwagen, Culemeyerroller, Lastkraftwagenanhän-



Bild 1: Luftaufnahme der Gothaer Waggonfabrik um 1912

ger und auch Karussells. Selbst Container aus Holz und Stahl wurden hier schon in den 1930er Jahren gefertigt.

Es begann mit einem Karussell

Im Gothaer Gewerberegister wird 1883 erstmals die Firma Bothmann & Co genannt. Friedrich Bothmann hatte sich mit den Schlossermeistern Nack und Narten zusammengetan und eine Karussellbaufirma gegründet. Am 20. Juli berichtet die „Gothaer Tagespost“: „Die Schlossermeister Bothmann, Nack und Narten haben in mehrwöchiger Arbeit ein neuartiges Karussell geschaffen, wie man Ähnliches noch nicht zu sehen bekam. Es ist nämlich ein Schiffskarussell, das dreizehn Meter Durchschnitt hält und von einer Dampfmaschine angetrieben wird. Es ist als Exponat zur Weltausstellung in Paris vorgesehen.“ Neben dem Karussell wurden auch die entsprechenden Pack- und Wohnwagen angefertigt und damit in den Fahrzeugbau eingestiegen. Die Produktions-

stätte befand sich in der Großen Fahnenstraße (Stadtmitte). Aber hier wurde es sehr bald zu eng. Mit Hilfe des Kapitalgebers Bellstedt erwarb man 1884 an der Langensalzaer Straße im Kindleber Feld ein geeigneteres Areal.

Erste Salonwagen für den Eisenbahnbetrieb

Als Lokalmatador erhielt Bothmann selbstverständlich vom Gothaer Herzogshaus den Auftrag zum Bau eines dem Stande entsprechenden Hofzuges. Im Frühjahr 1896 verließen die ersten Salonwagen das Werk.

Aber auch andere Neuerungen zogen ein. Gotha erhielt 1894 eine Straßen-

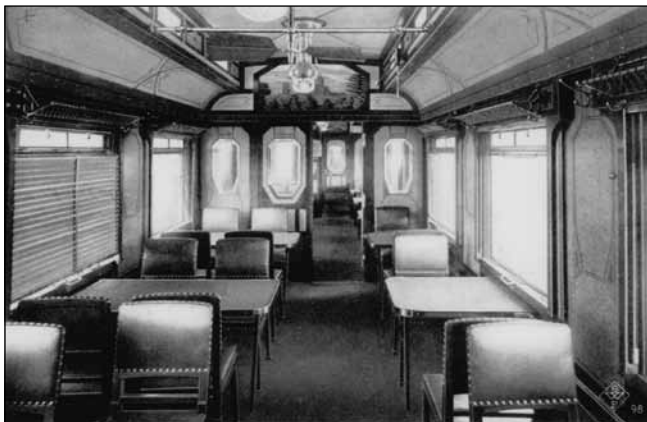


Bild 2: Innendetail eines um 1900 in der GWF gefertigten Salonwagens

Bild 3: Straßenbahnwagen aus Gotha um 1900 – bis ca. 1965 im Einsatz gewesen

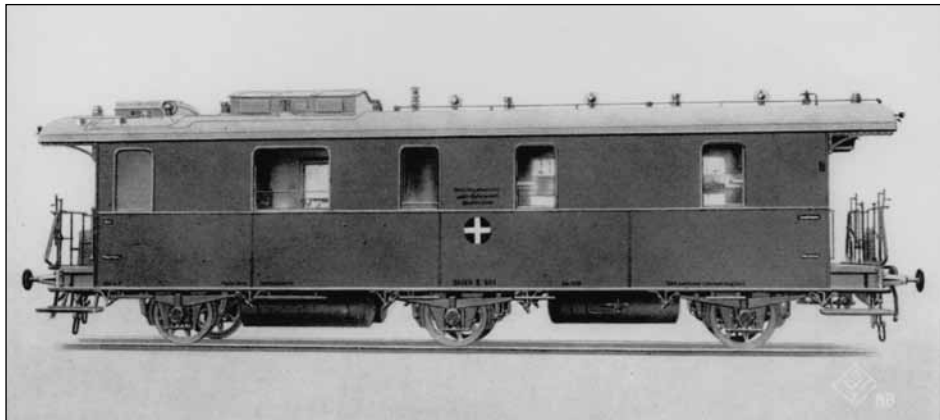
bahn. Während die Grundausrüstung noch von einer Kölner Waggonfabrik geliefert wurde, bekam Bothmann die Aufträge für die weiteren Anschaffungen der von der Gothaer Electricitätsgesellschaft betriebenen Straßenbahn. Bothmann baute die Fahrzeuge, die elektrische Ausrüstung realisierten die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) und andere.

Die zunehmende Auftragslage und das Fehlen eines Gleisanschlusses veranlassten Bothmann, sich erneut nach einem geeigneten Anwesen umzusehen. Es war schon sehr beschwerlich, die Wagen, oft von über zwanzig Pferden auf Rollböcken, ca. vier Kilometer quer durch die Stadt zum Gothaer Bahnhof zu transportieren, wobei man auch den seinerzeitigen Zustand der Straßen bedenken sollte. Bothmann erwarb das Grund-



stück einer in Konkurs gegangenen Schwerspatmühle an der Kohlenstraße. Dieses Areal lag südlich des Gothaer Bahnhofes an der Ohrdruffer Eisenbahn und verfügte über einen Gleisanschluss. Von hier aus gingen ab 1896 Karussells, Straßenbahnen und Eisenbahnwagen in fast alle Länder Europas. Zu jener Zeit beschäftigte Bothmann bereits über 500 Arbeitskräfte. Hier fertigte Bothmann 1908 u.a. auch einen aus drei Fahrzeugen (Sanitäts-, Geräte- und Mannschaftswagen) bestehenden „Hilfszug“ für die Badische Staatsbahn.

Bild 4: Mannschaftswagen des „Hilfszuges“ der Badischen Staatsbahn



Es wird wieder zu eng

Um von Zulieferern unabhängiger zu werden, schafft sich Bothmann in vielen Gewerken Eigenkapazitäten an. Hierzu erwirbt das Unternehmen eine Fläche von ca. 60 Hektar in der Nähe der Bahnstation Kindleben (ab 1932 Bahnhof Gotha Ost) an der Leinefelder Eisenbahn. Hier entstehen neben den im Waggonbau üblichen Gewerken Säge- und Hobelwerke, die Rohhölzer bis zu zwei Meter im Durchmesser bearbeiten können, Gießereien für Eisen- wie auch Buntmetallguss, eine Gurtweberei bis einschließlich einer eigenen Landwirtschaft zur Versorgung der Betriebskantinen. Bis 1910 steigt die Anzahl der Beschäftigten auf fast 5.000, und man arbeitet wegen des vorhandenen sozialen Umfeldes gern bei der Bothmann & Glück Waggonbau AG wie sich das Unternehmen jetzt nennt. Es gibt ein eigenes Betriebskrankenhaus, eine Betriebskrankenkasse und eine Unterstützungskasse für Witwen und Waisen sowie eine eigene Wohnsiedlung. Auch verfolgt Bothmann den europäischen Waggonbaumarkt aufmerksam und

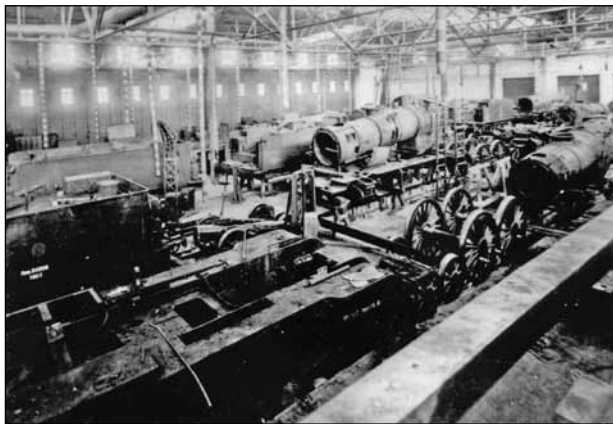


Bild 5: Dampflokreparatur

ist dadurch in der Lage, Bedarfssituationen rechtzeitig zu erkennen und zu reagieren. Um 1910 nimmt Bothmann in Kooperation mit Hagans in Erfurt die Reparatur von Dampflokomotiven in das Fertigungsprogramm auf, eine Lizenz zur Herstellung von Dampfkesseln in der eigenen Kesselschmiede ist vorhanden.

Zur Brüsseler Weltausstellung erhielt Bothmann 1910 einen „Grand Prix“ für einen Speisewagen mit elektrischer Beleuchtung und Aluminiumjalousien an den Fenstern. Bothmann erkannte die Überkapazität auf dem europäischen Waggonmarkt und stellte aus diesem

Grunde 1910 den Flugpionier Kant in seine Dienste. Kant hatte Verbindungen zur in Gotha gegründeten Fliegerschule „Herzog Ernst“ und somit die Möglichkeit, Flugapparate zu testen. Eines der ersten flugtauglichen Konstruktionen war die Gothaer Taube - ein zweisitziges Schulflugzeug, was bald hier in Serie gefertigt wurde.

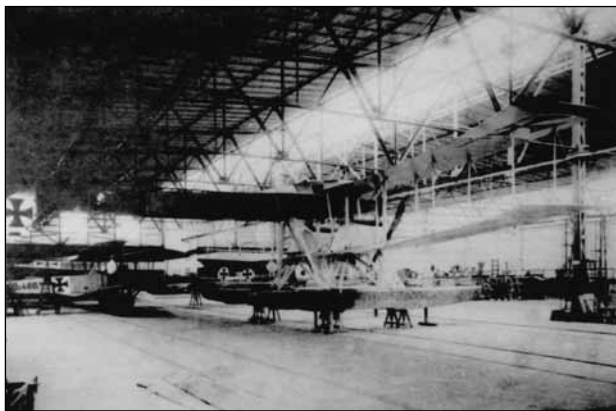


Bild 6: Flugzeugbau im Ersten Weltkrieg



Bild 7: Spezialgüterwagen für den Transport technischer Gase

Aber auch gegenüber technischen Neuerungen war Bothmann aufgeschlossen. Die Schweißtechnik hielt sehr bald im Fahrzeugbau Einzug. Bothmann setzte stets auf einen gut ausgebildeten Facharbeiterstamm und widmete aus diesem Grunde der Nachwuchsausbildung große Aufmerksamkeit.

Im Waggonbau ging man zu dieser Zeit von der aufwendigen Einzelfertigung in die kostendeckende Produktion von Großserien über.

Einen harten Einschnitt zog der Ausbruch des Ersten Weltkrieges nach sich. Viele der gut ausgebildeten Facharbeiter wurden zum Kriegsdienst einberufen. Die Lücken waren mit Frauen und Kriegsgefangenen nicht zu schließen. Der Flugzeugbau erreichte 1915 die Hochform. Waggonbauhallen wurden umgerüstet und Lizenzbauten der Flugapparate von Rumpler in Serien gefertigt. Die Gothaer Taube wurde verbessert, mit einem 100 PS Benzinmotor ausgerüstet und ebenfalls in großer Stückzahl gebaut. Der Krieg hatte aber auch eine Kehrseite. Not und Elend kehrten in viele Familien der ehemaligen Beschäftigten ein. Der Gewinn der Aktionäre wurde für wohltäti-

ge Zwecke wie Renten für Kriegswitwen und -weisen, für eine Betriebsküche zur Versorgung dieses Personenkreises und zur Beschaffung von Brennmaterial für die Familien ausgegeben. Zur finanziellen Versorgung wurde ein Rentenfonds in Höhe von 50.000 Mark eingerichtet.

Neubeginn 1918, neues Betätigungsfeld

Nach dem Abkommen von Versailles durfte Deutschland keine Flugzeuge mehr bauen. Bothmann suchte ein neues Betätigungsfeld im aufkommenden Kraftfahrzeugbau, da der Waggonbau auf Grund des eingetretenen Stahlmangels schwächelte. 1921 übernahm Bothmann das Automobilwerk Eisenach, die Fertigungsstätte des BMW Dixi und das Automobilwerk Nürnberg. Da der Bestand an Hölzern jeglicher Art noch sehr umfangreich war, nahm man auch eine Möbelproduktion auf. Mit dem Zusammenschluss der Ländereisenbahnen und der angestrebten Modernisierung des Fahrzeugbestandes nahm sich Bothmann der Waggonreparatur, speziell der Modernisierung der Bremsen, an. Die finanzielle Lage blieb aber weiter angespannt, sodass Bothmann die Automo-



Bild 8: Flugzeugbau im Zweiten Weltkrieg

bilwerke wieder verkaufen musste, um einen Konkurs und die feindliche Übernahme durch einen Konkurrenten abzuwenden. Auch die Karussellfabrik an der Kohlenstraße musste aufgegeben werden. Dieses Anwesen konnte 1923 günstig an die MITROPA verkauft werden, die hier ein Reparaturwerk für ihren Fahrzeugpark einrichtete. Zum 25-jährigen Bestehen der GWF wurde am 1. Juli 1923 der 25.000. hier gefertigte Waggon ausgeliefert. Um wieder auf den grünen Zweig zu kommen, nahm Bothmann 1928 die Fertigung von Lastkraftwagen auf, bekannt unter dem Namen „Die Gothas“. In diese Zeit fällt durch den Ingenieur Culemeyer die Entwicklung der Straßenroller für Eisenbahnwagen, welche ebenfalls in größerer Stückzahl hier gefertigt wurden. Im Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeugbau fällt auch die Fertigung von Seecontainern in Holz- wie auch Stahlbauweise.

Ein Misserfolg war 1929 ein Großauftrag Kühlwagen für die Türkei, die Fahrzeuge waren zu schwer und wurden deshalb

nicht abgenommen. Weit unter Wert konnten diese schließlich an eine Gesellschaft in Deutschland abgesetzt werden. Wenig Erfolg hatte das Unternehmen 1933 mit einem für den leichten Nebenbahnbetrieb konzipierten Benzoltriebwagen. Die DR hatte eine größere Anzahl der wirtschaftlicheren Akkutriebwagen angeschafft.

Wieder Flugzeugbau in Gotha

Bothmann stellte 1933 von der Weimarer Bauhausschule den Flugzeugkonstrukteur Kalkert ein. Seine erste Konstruktion, die Go 145, ein zweisitziges Schulflugzeug, fand im In- wie auch im Ausland guten Absatz und verhalf dem Unternehmen zu einer leichten Verbesserung der Geschäftslage, zu der auch wieder verstärkte Aufträge im Waggonsektor beitrugen. Zum 35-jährigen Bestehen war es wieder möglich, das bei den Beschäftigten sehr beliebte Sommerfest zu feiern. Ende 1934 zählte die GWF über 1.000 Beschäftigte. Bothmann, inzwischen 70 Jahre alt, setzte sich zur Ruhe. Den Vorsitz im Unternehmen übernahm Ri-

chard Toltz. Toltz konnte erreichen, dass die Flugzeugfabrik Ilmenau angegliedert wurde und, neben den inzwischen acht Go Typen von Kalkert, auch Flugzeuge von Heinkel, Messerschmidt, Focke-Wulf und den Bayrischen Motorenwerken in Lizenz gebaut wurden. Toltz stellte den Flugzeugbau über den Waggonbau. Mit Kriegsbeginn wurde 1939 auf „höhere Weisung“ der Flugzeugbau aus der GWF ausgegliedert und die Fliegerwerft Gotha gebildet. Der Flugzeugbau ging zur Serienfertigung über. Der Monatsausstoß betrug 1940 schon über 100 Maschinen und stieg bis Kriegsende auf fast 150 Stück. Neben Flugzeugen wurde von der GWF auch eine sehr große Stückzahl Lastensegler gefertigt, die man auf dem heutigen Wirtschaftsflugplatz Kindel erprobte. An Waggons wurden in der Hauptsache Behelfspersonenwagen gefertigt. Die Thüringer Elektrizitäts-Lieferungs-Gesellschaft (ThELG) erhielt 1943 noch zwei Leichtbau-Beiwagen für die Thüringer Waldbahn. Für den Transport der in Thüringen gefertigten V-Waffen wurden in Gotha die Transportfahrzeuge, Flachwagen mit einer speziellen Federung, hergestellt.

Dezentralisierung und Zerstörung

Man wusste um die Verwundbarkeit der Fertigungsanlagen. Aus diesem Grund wurde ab 1943 die Dezentralisierung der Flugzeugfertigung betrieben. In Gotha war lediglich die Endmontage verblieben. Fast in sämtlichen größeren Tischlereien und Möbelfabriken, Lagerhallen und teils auch eiligst errichteten Behelfsbauten wurden im gesamten Kreisgebiet Flugzeugteile gefertigt. Der Transport erfolgte zu Nachtzeiten, um der Luftaufklärung zu entgehen. Auf der Pferderennbahn Gotha Boxberg wurde zur Ablenkung vom Werkflugplatz ein Scheinflughafen betrieben. Ein ständig ausgelegtes Landekreuz sowie laufend

von einer festen Besatzung umplatzierte Flugzeugattrappen sollten Flugbetrieb vortäuschen – mehrere Angriffe auf das Gelände bestätigen, dass dies teilweise gelungen ist. Trotzdem wurde das Gelände der GWF am 24. Februar 1944 von einem Geschwader der 8. US-Luftflotte mit fast 500 Tonnen Bomben zu 80 % zerstört. Auch das Wohnumfeld und die Eisenbahnanlagen wurden hierbei stark in Mitleidenschaft gezogen. Trotz organisiertem Luftschutzes kamen über 500 Personen ums Leben, wobei Kriegsgefangene und Fremdarbeiter in der Statistik nicht berücksichtigt wurden. Ein zweiter Angriff ereignete sich am 20. Juli 1944, danach war von der ehemaligen Waggonfabrik nicht mehr viel übrig. Fieberhaft wurden weiter Flugzeuge gebaut, eine Endmontagestätte befand sich in den MITROPA Werkstätten. Hier wurde u.a. auch der Prototyp des von Kalkert entwickelten Nurflüglers, der nach Kriegsende in die Vereinigten Staaten als Trophäe abtransportiert wurde, gebaut.

Trotz der Zerstörungen wurden bis März 1945 noch ca. 120 Flugzeuge im Monat gebaut.

Ende und Demontage

Am 5. April wurde das Werk von Einheiten der amerikanischen Panzerarmee des General Patton besetzt.

Den zu Aufräumarbeiten eingeteilten Arbeitskräften wurde unter Androhung der Erschießung der Zutritt verweigert. Das gesamte Areal wurde besetzt und nach Trophäen durchsucht. Bei beiden Angriffen blieb das Hauptgebäude unbeschädigt. Dort befanden sich die für die Amerikaner interessanten Archive der Konstruktionsabteilungen. Am 2. Juli 1945, drei Tage vor dem Besatzerwechsel, wurde aus der Waggonfabrik ein Ganzzug mit 100 Achsen, beladen mit Flugzeugteilen und Werkzeugma-



Bild 9: LÖWAG Gotha baut ab 1953 auch Straßenbahnen

schienen, in Richtung Bebra abgefahren, dazu unzählige LKWs mit Konstruktionsunterlagen. Am 3. Juli wurden die Wachen vom Gelände abgezogen und das Gelände bis zum Eintreffen der „Anderen“ Besatzung so praktisch zur Plünderung freigegeben. Der inzwischen eingesetzte provisorische Betriebsrat hatte sich zuvor wochenlang umsonst bei der amerikanischen Stadtkommandantur um eine geordnete Übernahme bemüht. Auf Bitten des Gothaer Oberbürgermeisters setzte die Sowjetische Militärverwaltung den Rechtsanwalt Dr. Kibat als Vermögensverwalter für das von der Sowjetischen Militäradministration in Thüringen zur Demontage beschlagnahmte Werk ein. Von der neuen Besatzung wurden Arbeiten zur Bergung und Verladung von Ausrüstung und Materialbeständen genehmigt. Bis in den Februar 1946 dauerte die Demontage. Die noch intakten Hallen der Fliegerwerft (moderne Stahlbetonbauten) wurden im Sommer 1946 gesprengt.

Neubeginn

Auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) sollte das Werk wieder in seinem ehemaligen

Produktionsprofil, dem Waggonbau, arbeiten. Es wurde in Kooperation mit dem RAW Gotha im Herbst 1945 begonnen, von der SMAD als Reparationsgut beschlagnahmte Güterwagen einer Hauptinstandsetzung zu unterziehen. Bevor diese Fahrzeuge das Werk verließen, wurde entsprechend der Achszahl Radsätze in Breitspur zugeladen. Die Arbeiten wurden zur Vermeidung von Sabotageakten akribisch von sowjetischen Offizieren überwacht. Von nicht zur Demontage beschlagnahmten Betrieben im Umfeld beschaffte man sich allmählich wieder einen kleinen Maschinenpark. So konnten für den allgemeinen Bedarf Kleinteile wie Hufeisen, Handwagen und aus Stahlhelmen und Gasmaskenbehältern umgepresste Gebrauchsgegenstände gefertigt werden. Am 1. Juli 1948 endete die Zwangsverwaltung durch die SMAD. Die Aktiengesellschaft wurde auf der Grundlage des Befehles Nr. 64 von Oberst Sokolowski enteignet und das Werk in Volkseigentum überführt. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten wieder 480 Beschäftigte in der „Waggon“, wie die landläufige Bezeichnung lautete.

LOWA Gotha

Mit der Bildung der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus trug das Werk ab diesem Zeitpunkt die Bezeichnung „LOWA“ Gotha. Das Produktionsprofil sollte sich auf die Fertigung von Güterwagen, speziell Selbstentladewagen für die Energiewirtschaft (Braunkohle), Straßenbahnfahrzeugen und Schwerlastfahrzeugen einschließlich deren Ersatzteile konzentrieren. Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1952 wurde ein Sattelboden Selbstentladewagen der Gattung OOt sowie ein Schwerlastroller von der LOWA Gotha gezeigt. Ein Jahr später präsentierte man den ersten Straßenbahnzug vom Typ Gotha. Inzwischen arbeiteten bereits 1.200 Werk tätige in der LOWA. Als Reparationsleistung wurden einige Städte in der Sowjetunion komplett mit Straßenbahnen aus Gotha ausgerüstet, z.B. Kaliningrad (Königsberg). Ab 1966 fertigten hier die Beschäftigten auch wieder Eiskühlwagen.

Umprofilierungen

Im Rahmen der Aufteilung der Wirtschaftsaufgaben im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) wurden alle klassischen Produktionsprofile der LOWA eingestellt. Der Straßenbahnbau ging einschließlich der neuesten Konstruktionsunterlagen zu einem Betrieb in die Tschechoslowakei, der Waggonbau innerhalb der DDR zu Betrieben in Niesky, Görlitz und Bautzen. Der Bau von Schwerlastrollern wurde eingestellt. Ab 1979 wurden im nun „VEB Lufttechnik Gotha“ Großventilatoren, Wärmerückgewinnungsanlagen, Rauchgaskanäle und Elektroabgasfilteranlagen gebaut. Ein Zwischenintermezzo bildete die Fertigung von Kühlcontainern. Diese sollten hauptsächlich in das westliche Ausland exportiert werden, erfüllten aber

nicht die Qualitätsanforderungen. Ab Juli 1983 wurde das Werk erneut auf andere Produkte umgestellt. Im nun „Automobilwerk Gotha“ wurden Fahrgestelle für den PKW „Wartburg“ gefertigt. Bereits im Juli 1984 wurde das 10.000., und am 7. Oktober 1987 das Fahrgestell Nr. 250.000 ausgeliefert. In der Logistik arbeitete das Werk sehr eng mit der DR zusammen. Die Fahrgestelle wurden quer zur Fahrtrichtung auf sogenannte Kassettenwagen verladen und fuhr ab der Anschlussbahn ohne Unterbrechung als Lademaßüberschreitung-Sendung, von der Transportpolizei bewacht, nach Eisenach, ab Herbst 1988 in das neue Werk nach Eisenach-Stedtfeld (jetzt Opelwerk) zur Endmontage.

Aus und ein wenig Neubeginn

Mit dem Aus für das Automobilwerk in Eisenach war auch das Ende des Werkes in Gotha besiegelt. Das Werk wurde von der Treuhand abgewickelt und teilweise vermarktet. Die sorgsam gehüteten Archive waren zur Plünderung freigegeben und was nicht „weggefunden“ wurde, kam in den Müll. Auf einem kleinen Teil des ehemaligen Werkgeländes werden durch die Firma Schmitz-Cargobull wieder KFZ-Anhänger unter dem Namen „Gothas“ gefertigt.

Literatur:

160 Jahre Eisenbahn in Gotha, Verkehrsträger und die einschl. Industrie, Gotha 2007,

Herausgeber Günter Walter

Schriftenreihe Gothaer Industriebetriebe, Herausgeber Urania-Bildungsgesellschaft Gotha (permanent)

Bildquellen:

Bilder 1, 2, 3 und 4: Sammlung Paul Scheller, Bremen

Bilder 5, 6 und 8: Fotothek im Museum für Volkskunde und Regionalgeschichte, Gotha

Bild 9: Sammlung Straßenbahnfreunde Gotha e.V.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Ronald Xanke, Schwerin - Hauptbeauftragter EBE/MEB

Am 12. Februar 1924 erließ die Deutsche Reichsregierung die Verordnung über die Umwandlung der Reichseisenbahnen in das Staats-Unternehmen **Deutsche Reichsbahn (DR)**.

Im Bericht des von der Reparationskommission eingesetzten 1. Sachverständigenkomitees vom 9. April 1924, dem so genannten Dawes-Plan, wurde die Eingliederung der Deutschen Reichsbahn in den Reparationsplan vorgesehen. Gleichzeitig wurde verlangt, die Deutsche Reichsbahn in eine Gesellschaft umzuwandeln. Die dazu notwendigen Gesetzentwürfe sollten dem „Organisationskomitee für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ vorgelegt und hier behandelt werden. In dieses Komitee wurden abgeordnet:

a) von deutscher Seite

der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Johannes Vogt (1872-1935),

der Staatssekretär a. D. Carl Bergmann (1874-1935),

b) von ausländischer Seite

der Eisenbahnsachverständige Gaston Leverage aus Frankreich, ein Oberbeamter der Orleansbahn und Generalsekretär der UIC (Union international des chemins de fer),

der Eisenbahnsachverständige Sir William Ucworth aus England.

In drei Lesungen in Paris, Berlin und London wurden die Eisenbahngesetze durch das Organisationskomitee festgestellt und durch die Reparationskommission genehmigt.

Folgende Gesetze wurden dann am 29. August 1924 durch den Reichstag verabschiedet:

- Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) nebst der dem Gesetz anliegenden Gesellschaftssatzung,
- Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz).

Beide Gesetze wurden im Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 32 vom 30. August 1924 veröffentlicht. In § 1 (1) des Reichsbahngesetzes heißt es:

„Das Deutsche Reich errichtet durch dieses Gesetz zum Betriebe der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“.“

Im § 47 (1) des Reichsbahngesetzes steht:

„Diese Gesetz tritt mit dem auf seine Verkündung folgenden Tage in Kraft.“

Somit wurde die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ (DRG) am 1. September 1924 gegründet. Für die Reichseisenbahnen wurde das Rechnungsjahr 1924 offiziell zum 30. September 1924 beendet. Alle offiziellen Statistiken wurden dabei einbezogen.

§ 47 (2)-(5) des Reichsbahngesetzes regelt, dass vor dem Übergang des Betriebsrechts von der Reichsregierung und den Treuhändern ein Verwaltungsrat gebildet wird, der seinen Präsidenten und einen oder mehrere Vizepräsidenten wählt und den Generaldirektor der Gesellschaft ernennt, der durch den Reichspräsidenten zu bestätigen ist.

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hatte im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister alle erforderlichen Vorbereitungen

für den Übergang des Betriebsrechtes der Reichseisenbahnen zu treffen. Das Organisationskomitee sollte der Reichsregierung dann anzeigen, dass die Gesellschaft bereit ist, den Betrieb zu übernehmen. Diese Anzeige im Reichsgesetzblatt erfolgte zum 11. Oktober 1924.

Den Beamten, Angestellten und Arbeitern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde das durch „Die Reichsbahn, Mitteilungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ Nr. 1 vom 11. Oktober 1924 zur Kenntnis gegeben. Das Betriebsrecht der Reichseisenbahnen ging an die Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ über. Der Betrieb sollte nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden. Die Stellen der Gesellschaft sind keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches, hatten jedoch öffentlich-rechtliche Befugnisse und die damit verbundenen Pflichten. Sie durften ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler führen.

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 15 Milliarden Goldmark. Es wurde eingeteilt in zwei Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien. Obwohl die Gesellschaft Aktien ausgab, war sie keine Aktiengesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuches und auch nicht in das Handelsregister eingetragen. Um den Reparationsforderungen zu entsprechen, hatte die Gesellschaft nach ihrer Errichtung für elf Milliarden Goldmark Reparationsschuldverschreibungen ausgegeben. Dazu entstand zugunsten der Gläubiger dieser Schuldverschreibungen eine allen anderen eingetragenen Hypotheken und allen sonstigen Pfandrechten vorgehende Gesamthypothek an allen Grundstücken, die zum Reichseisenbahnvermögen gehörten sowie an allen Grundstücken, die Eigentum der Gesellschaft waren. Über die weitere Ausgestaltung der Reparationsschulden und

der Reparationshypothek soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

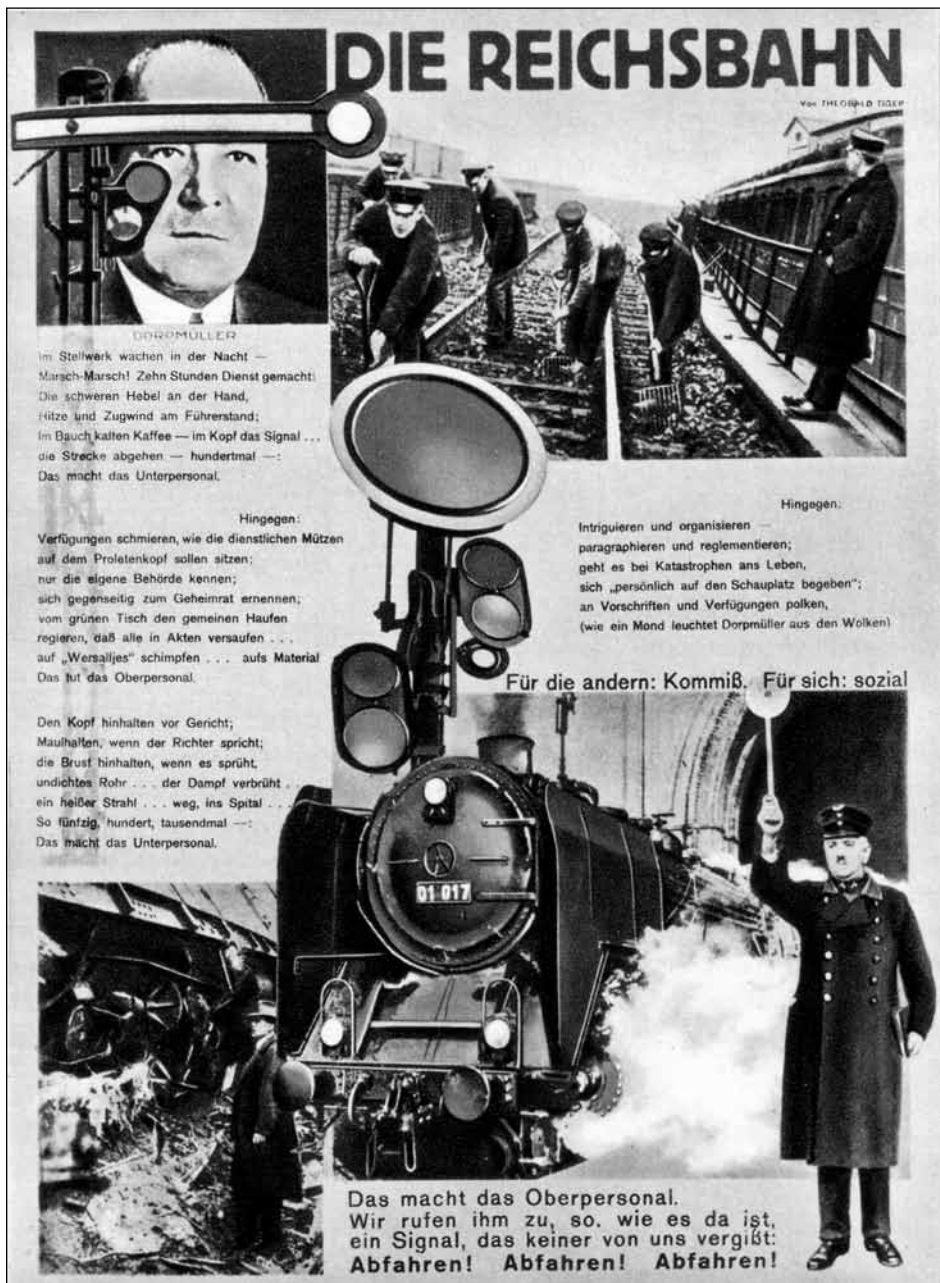
Auf Grund der hohen Reparationsbelastungen erhielt die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ gemäß § 14 Reichsbahngesetz Steuerbefreiung. Auch durfte sie ihre Leistungen für die Reichspost, die Reichstelegraphenverwaltung und sonstige Verwaltungen des Reiches, der Länder und der Gemeinden nach den üblichen Sätzen in Rechnung stellen.

Verknüpft damit war auch ein langjähriges Betriebsrecht. Dazu schreibt Ministerialrat Dr. jur. Paul Homberger in der „Juristischen Wochenschrift“ Nr. 19 von 1924:

»Das Betriebsrecht endet nach dem Gesetz am 31. Dezember 1964. Die Dauer des Betriebsrechts kürzt sich ab oder verlängert sich, wenn die Reparationsschuldverschreibungen und sämtliche Vorzugsaktien in einem früheren oder erst in einem späteren Zeitpunkt getilgt, zurückgekauft oder eingezogen sind (RBGes. § 5).« Nach Ablauf des genannten Betriebsrechtes sollte die Gesellschaft unverzüglich ihre Liquidation durchführen.

Bedingt durch das oben erläuterte Gesetzgebungsverfahren wurde ebenfalls zum 11. Oktober 1924 die „Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ vom 1. Oktober 1924 in Kraft gesetzt. Gleichzeitig wurde die Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 aufgehoben.

Die offizielle Bezeichnung der Gesellschaft lautete „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“, jedoch wurde im internen Geschäftsverkehr weiterhin auch der bisherige Name „Deutsche Reichsbahn“ als abgekürzte Bezeichnung verwendet. Eine Änderung der Anschriften an den Fahrzeugen fand nicht statt.



Kurt Tucholsky über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Quelle: Uns gehören die Schienenwege, TRANSPRESS Verlag Berlin, 1960

Organe der Gesellschaft waren der Vorstand und der Verwaltungsrat. Dem Vorstand oblag die eigentliche Leitung des Unternehmens. Er bestand aus dem Generaldirektor und einem oder mehreren Direktoren, die Deutsche sein mussten.

Der Generaldirektor wurde vom Verwaltungsrat ernannt. Der Verwaltungsrat, dessen Präsident ebenfalls Deutscher sein musste, war mit Befugnissen ausgestattet, die denen anderer Aufsichtsräte überlegen waren. Er hatte zugleich diejenigen Funktionen auszuüben, die nach gültigem Aktienrecht der Generalversammlung zugekommen wären. Eine Generalversammlung hätte bei der Aktienverteilung keine Bedeutung gehabt, da der Hauptaktionär mit 13 Milliarden Stammaktien die Reichsregierung war. Die Zuständigkeit des Verwaltungsrates bestand in der Überwachung der Geschäftsführung und der Entscheidung aller wichtigen und grundsätzlichen Fragen sowie aller Fragen von allgemeinem Interesse.

Der Verwaltungsrat bestand aus 18 Mitgliedern und setzte sich aus zwei Gruppen zusammen. Eine Gruppe war von der Reichsregierung zu ernennen, jedoch von den neun Sitzen waren vier Sitze den Inhabern von Vorzugsaktien nach einem besondern Verteilerschlüsse zuzustehen. Auch diese vier Vertreter mussten Deutsche sein. Die andere Gruppe wurde durch den Treuhänder ernannt. Von dieser Gruppe konnten fünf Mitglieder Deutsche sein. Präsident des Verwaltungsrates bis 1931 war C. F. von Siemens.

Die oberste Leitung der Gesellschaft hatte die Hauptverwaltung am Sitz der Gesellschaft in Berlin W 8, Voßstraße 35, inne. Die Aufgaben der bisherigen Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums übernahm ab 1. Februar 1924 die „Gruppenverwaltung Bayern“.

Erster Generaldirektor wurde der vor-malige Reichsverkehrsminister Dr.-Ing. e.h. Carl Gustav Rudolf Oeser. Nach seinem Tod berief der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sein Stellvertreter Dr.-Ing. e.h. Julius Dormmüller (1869-1945) am 4. Juni 1926 zum Generaldirektor der Gesellschaft.

In einem Schreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 27. Oktober 1926 wurde nochmals darauf hingewiesen, dass die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Rechtsnachfolgerin der 1920 gegründeten Reichseisenbahn-Verwaltung ist.

Die neue „Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen“ trat mit selben Datum in Kraft („Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Die Reichsbahn, Heft 22“, vom 1. Juni 1927). Damit wurden alle bis dahin geltenden Geschäftsordnungen und Geschäftsanweisungen für die Direktionen der ehemaligen Staatseisenbahnen zum selben Zeitpunkt aufgehoben. Unter § 16 „Form der Zeichnung nach außen“ ist nachzulesen: »Diese Bestimmungen gelten auch für den Schriftverkehr mit Stellen der Reichsbahn. Dabei sind die üblichen Abkürzungen „DRG“, „RBD“ usw. zulässig.« Somit blieben die bis dahin festgelegten Abkürzungen weiterhin gültig.

Die Neuregelung der Reparationsfrage auf Grund des Young-Planes bringt 1930 Änderungen des Reichsbahngesetzes. Die neue „Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 14. Juni 1930“ wurde am 1. August 1930 in Kraft gesetzt und im „Amtlichen Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Die Reichsbahn, Nr. 31“ vom 30. Juli 1930 veröffentlicht. Darin heißt es unter I. Allgemeine Bestimmungen: »1. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (abgekürzt: Deutsche Reichs-

bahn) betreibt die Reichseisenbahnen für das Reich nach dem Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 (in der Fassung des Gesetzes vom 13. März 1930), der dazu gehörigen Gesellschaftssatzung und dieser Geschäftsordnung.«

Die Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober 1924 wurde gleichzeitig aufgehoben. Die Organe und die Leitung der Gesellschaft blieben erhalten, ebenso die Gruppenverwaltung Bayern. Allerdings verschwinden die Ausländer aus dem Verwaltungsrat und der ausländische Eisenbahnkommissar beendet sein Mandat. Geführt wurde die Gesellschaft weiterhin durch die Hauptverwaltung in Berlin.

Am 2. Februar 1937 wurde der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. e.h. Julius Dormmüller zum Reichsverkehrsminister berufen.

Mit dem „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Deutschen Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn“ vom 10. Februar 1937 (Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 8 vom 12. Februar 1937) wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft formal aufgelöst. Hinsichtlich der Abkürzungen brachte es keine Änderungen. In Artikel 2 (1) wurde festgelegt: »Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt den Namen „Deutsche Reichsbahn“. Ihre Dienststellen sind (wieder) Reichsbehörden. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn geht im Reichsverkehrsministerium auf.«

Damit nahm der Reichsverkehrsminister die Aufgaben des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn wahr. Weiter hieß es: »Die Deutsche Reichsbahn verwaltet das Vermögen der Deutschen

Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 als Sondervermögen des Reichs weiter.«

Der Verwaltungsrat wurde durch den „Beirat der Deutschen Reichsbahn“ ersetzt. Dieser Beirat hatte die Aufgabe, in grundsätzlichen und besonders wichtigen Fragen den Reichsverkehrsminister zu beraten.

Da das Reich alle Stammaktien der DRG in seiner Hand hatte, war die Deutsche Reichsbahn ein Sondervermögen des Reiches. Die wichtigste Änderung bestand jedoch in der Tatsache, dass durch dieses Gesetz die Mitwirkung ausländischer Stellen im Zusammenhang mit der Reparationsleistung aufgegeben wurde. Mit dieser Maßnahme sollte auch klargestellt werden, dass die Deutsche Reichsbahn von den Bedingungen des Vertrages von Versailles vom 28. Juni 1919 formell befreit sei und keiner ausländischen Aufsicht mehr unterliege.

Außerdem legte das Gesetz die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ als Namen verbindlich fest. Damit wurde der Sachverhalt bestätigt, den die Deutsche Reichsbahn bereits seit dem Jahr 1936 praktiziert hatte.

Quellenverzeichnis:

Landeshauptarchiv Schwerin, Bestand 9.2-17 Reichsbahndirektion Schwerin,

Altaktenbestand Nr. 5406, 5409, 5435, 5492, 7628, 30227

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN, Grundlagen I, Entwicklung der Direktionen 1835-1945, Helmut Schmidt, Verlag B. Neddermeyer Berlin, 2008

Die sächsische „Rübenbahn“

Redaktioneller Beitrag nach Zuarbeit von Andreas Riethig - BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln

Auf einem Döbeler Privatgrundstück stand ein Schmalspur-Personenwagen aus den 1920er Jahren lange Zeit im Freien. Um 1960 hatte ihn die Straßenbaufirma Weißflog von der Deutschen Reichsbahn gekauft und als Lagerraum genutzt. Es hätte nicht viel gefehlt und er wäre in Einzelteile zerfallen. Wer nun die glückliche Idee hatte, diesen Wagen noch vor dem Wintereinbruch 2011/2012 in das ca. 30 Kilometer von Döbeln entfernte Schmalspurmuseum Lößthain zu transportieren, ist jetzt nicht mehr wichtig. Es ist geschafft, der Wagenkasten ist an der „Rübenbahn“ angekommen und wird wahrscheinlich der Nachwelt erhalten bleiben. Der Spitzname „Rübenbahn“ war sicher für die Eisenbahner abwertend und ungerecht. Jedoch darauf nahm das Volk keine Rücksicht. Es ging bei dem Namen auch nicht um die dort Beschäftigten, sondern um das Transportgut. Und das waren in erster Linie Zuckerrüben, aber auch wertvolles Kaolin für die Porzellanindustrie.

Als sächsische „Rübenbahn“ wurde die Schmalspurstrecke Wilsdruff–Gärtitz (WG-Linie) bezeichnet. Mit der Eröffnung der Gesamtstrecke im November 1911 neigte sich der Schmalspurbahn-Bau in Sachsen seinem Ende entgegen. Das 750 mm-Netz der sächsischen Schmalspurbahnen hatte damit, kurz vor dem Ersten Weltkrieg, mit über 500 Kilometern seine größte Ausdehnung erreicht. Die 51,8 Kilometer lange WG-Linie ermöglichte bei Wilsdruff und Döbeln den Übergang zur Regelspur und brachte für die Dörfer der „Lommatzcher Pflege“

Alte Karte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen



Zwei der zehn Betonpfeiler des ehemaligen Robschützer Viadukts (mit 208 Metern Deutschlands längste Schmalspurbahnbrücke) im Jahr 2008 Foto: Dähne

den langersehnten Bahnanschluss. Das mittelsächsische Schmalspurnetz und auch diese Strecke waren charakterisiert durch liebevoll gestaltete Bahnhofsanlagen, interessante Brückenbauwerke und eine abwechslungsreiche Streckenführung. Heute lässt eine Vielzahl von Relikten entlang der längst abgebauten Trasse Erinnerungen an die „gute alte Zeit“ wach werden. Die WG-Linie verband das



Wilsdruffer Schmalspurnetz und das MÜgelner Schmalspurnetz. Die einzelnen Streckenabschnitte führten von Wilsdruff über Garsebach nach Meißen-Triebischtal (17,5 Kilometer), von Garsebach über Merbitz Gabelstelle nach Lommatzsch (15,7 Kilometer) und von Merbitz Gabelstelle nach Döbeln-Gärtitz (18,6 Kilometer).



Auf dem Robschützer Viadukt zwischen Garsebach und Löthain – Der mit Girlanden und Blumen geschmückten Dampflok 99 608 kam die traurige Aufgabe zu, den P1805 als letzten Zug am 21. Mai 1966 zwischen Lommatzsch und Meißen-Triebischtal zu befördern.

Einer der beiden folgenschweren Zug-Abstürze Fotos (2): Sammlung Jankowski



Der Personenverkehr war von untergeordneter Bedeutung. Wichtiger war der Güterverkehr. In jeder Saison wurden auf der Strecke etwa 45.000 bis 50.000 Tonnen Zuckerrüben und ca. 15.000 bis 20.000 Tonnen Kartoffeln, Kohle, Dünger, Kalk und Klinker transportiert. Die Zuckerrüben kamen nach Oschatz in die Zuckerfabrik. Auf dem Streckenabschnitt Garsebach–Lommatzsch (Spitzname „Kaolinbahn“) kamen noch große Mengen Kaolin als Ausgangsstoff für die Porzellanherstellung hinzu. Es wurde in Löthain, Mehren, Kaschka und Schlettau abgebaut. Ca. 500 Meter hinter Garsebach lag der Robschützer Viadukt, mit 208 Metern Länge Deutschlands längste Schmalspurbahnbrücke. Auf zehn runden Betonpfeilern überspannte sie in einer Höhe von zwölf Metern das Triebischtal, die Hauptbahn Borsdorf–Döbeln–Coswig und die Straße Meißen–Nossen.

Leider war der Robschützer Viadukt Schauplatz zweier tragischer Unfälle, bei denen Todesopfer zu beklagen waren. Der erste Absturz ereignete sich am 7. Januar 1949, gegen 11.30 Uhr, als die Lok 99 689 mit vier Güter- und einem Packwagen auf der Brücke entgleiste. Das Zugpersonal (Lokführer, Heizer und zwei Zugbegleiter) fanden dabei den Tod. Lediglich ein Schwarzfahrer hatte Glück. Er blieb in einem Pflaumenbaum hängen und überlebte. Vom ersten Weihnachtsfeiertag 1962 wird Folgendes berichtet: Der knapp 50-jährige Max Philipp vom Bahnhof Meißen begleitete als Zugschaffner einen Güterzug, der infolge Überlast und eingefrorener Bremsen von Löthain herunter gerast kam und auf dem Viadukt entgleiste. Dem Zugführer gelang es, rechtzeitig abzuspringen, der Lokführer wurde gegen das Brückengeländer geschleudert und der Lokheizer stürzte mit der Lok und den fünf Wagen hinunter und verbrühte sich tödlich.



Schmalspur-Wagenkasten auf der Fahrt von Döbeln nach Löthain am 24. November 2011

Fotos (2): Riethig

ße. Eine Verkehrspolitik, die sich leider bis heute fortsetzt. Ab 1972 übernahm der VEB Kraftverkehr Meißen den Transport des Kaolines und Tones zur Hauptbahn nach Deutschenbora. Der Personenverkehr wurde durch Buslinien ersetzt. 1973 baute man die Gleise vollständig ab und die Bahnhöfe wurden teilweise anderer Nutzung überlassen.

Max Philipp fiel ebenfalls in die Tiefe, in deren Folge er ein Bein verlor. Als er wieder arbeitsfähig war, fing er in der Auskunftsstelle des Bahnhof Meißen an. Dort war Max Philipp bis 1983 für die Meißner Bevölkerung zum Inbegriff des wandernden Kursbuches geworden. Danach half er noch stundenweise im Bahnhofsbüro aus. Im Jahre 1987 feierte er sein 60-jähriges Dienstjubiläum bei der Deutschen Reichsbahn – eine wirklich treue Seele trotz großer Widrigkeiten.

Der Löthainer Bahnhof stand einige Jahre leer und war dem Verfall preisgegeben. 1982 wurde das Gebäude zum Jugendklub deklariert und teilweise modernisiert. Nach weiteren 18 Jahren kamen der Denkmalschutz und mit ihm der Heimatverein Käbschütztal e.V.. Er richtete hier das Schmalspurmuseum Löthain ein. Der alte Schmalspur-Wagenkasten ist nun ein Teil davon. Es handelte sich um den GGW 97-13-67. Er wurde 1929 in Werdau (Sachs) gebaut. Die Wagennummer der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft lautete : K3402. Die Wagennummern der Deutschen Reichsbahn lauteten: 7.3402, ab 1957: 97-13-67. Der Wagen war mit Kör-

Als in den 1960er Jahren die schrittweise Stilllegung der Schmalspurbahnen durch die Deutsche Reichsbahn veranlasst wurde, entledigte man sich sehr schnell des gefährlichen Streckenabschnittes Garsebach—Löthain. Er wurde zusammen mit dem Streckenabschnitt Wilsdruff—Garsebach—Meißen-Triebischtal am 21. Mai 1966 eingestellt. Sechs Jahre wurden Personen- und Güterverkehr auf dem Abschnitt Löthain—Lommatzsch noch aufrecht erhalten, da es damals noch keine Möglichkeit gab, die umfangreichen Ton- und Kaolinmengen auf der Straße zu befördern. Die Bahnanlagen wurden auf Verschleiß gefahren, bis am 28. Oktober 1972 der Verkehrsträgerwechsel anstand. So lautete das damalige Schlagwort für die Verlegung der Transporte von der Schiene auf die Stra-

Alter Schmalspur-Wagenkasten hinter einem bereits restaurierten am endgültigen Standort in Löthain



ting- und Heberleinbremse ausgerüstet. Am 2. Dezember 1960 erhielt der Wagen im Reichsbahnausbesserungswerk Karl-Marx-Stadt eine Generalüberholung G4.



Teil der Modellbahnanlage von Rolf Schnabel in Cottbus – Schmalspurlokomotive mit Eigenbauwagen auf Robschützer Viadukt

Foto: Schnabel

Letzter Heimatbahnhof war der Bahnhof Wolkenstein. Am 24. November 2011 fand der Straßentransport von Döbeln nach Löthain statt.

Weitere Informationen sind zu finden

im Buch:

Die Schmalspurbahn Lommatzsch–Löthain–Meißen-Triebischtal; Wolfram Wagner, Peter Wunderwald, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Wilsdruff 1997

im Internet:

www.schmalspurbahnmuseum.info,

www.eisenbahnrelikte.de,

www.sachsenschiene.de,

Bimmelbahn-Forum auf www.boards-4you.de

im wirklichen Leben:

Modellbahnanlage von Rolf Schnabel (E-Mail: rolf-schnabel@gmx.de) in Cottbus mit Originalnachbau des Robschützer Viadukts und lauffähigen Eigenbau-Schmalspurwagen aus Papier

Die Reichsbahn-Zentralschule in Kirchmöser 1928–1945

Horst Knappe, Brandenburg

Mit dem Zusammenschluss der Deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichseisenbahn entstanden für die gesamte Bahn neue Dienstvorschriften und damit auch die Notwendigkeit einer einheitlichen Ausbildung aller Beschäftigten. Womit die Einrichtung von Zentralschulen begründet wird, kann man bei (1) ausführlich nachlesen. Hauptgründe waren die deutliche Verbesserung der Ausbildung der Dienstanfänger und die Vermittlung von neuen Erkenntnissen an die bereits im Dienst befindlichen Beamten. Eine derartige Schule musste den Unterricht für mehrere Reichsbahndirektionen übernehmen.

1914 kaufte das Kriegsministerium ein 550 ha großes Gelände in Möser am Plauer See, um in der Königlich-

Preußischen Pulverfabrik Schießpulver, Schießwolle, Nitroglyzerin und TNT für den Ersten Weltkrieg zu produzieren. Bis Ende 1915 entstanden 224 Gebäude, 15 Kilometer Straßen und 32 Kilometer Bahngleise. 1916 wurde der noch heute bestehende Bahnhof eingeweiht. Dies war mit einer Namensänderung verbunden, denn bei Magdeburg gab es schon einen Bahnhof Möser. Daher erhielt das Haveldorf bei Plau^{*)} und der Bahnhof (Strecke Berlin–Magdeburg) nun den Namen *Kirchmöser*.

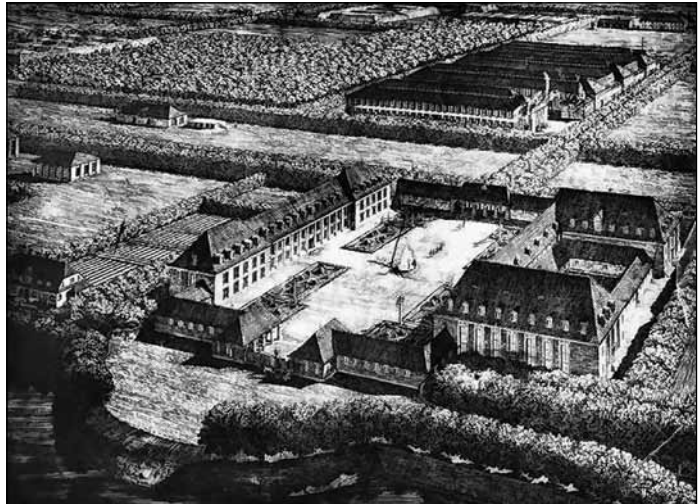
Die Reichseisenbahn erwarb die frühere Pulverfabrik und richtete auf dem

^{*)} 1952 wurde Plau gemeinsam mit Kirchmöser in die Stadt Brandenburg an der Havel eingemeindet.

**Gebäude der späteren
Reichsbahn-Zentral-
schule in einem alten
Stich**

Gelände des Eisenbahnwerk Brandenburg-West ein (ab 1926 Reichsbahn-Ausbesserungswerk). Es war der Reichsbahndirektion Berlin unterstellt. An dessen südwestlichem Zipfel lagen das Verwaltungsgebäude und der Verpflegungskomplex des Feuerwerkslaboratoriums Plaue. Dieses Areal war für Fertigungsaufgaben nicht geeignet. Es stand lange leer. Dank der Förderung durch den damaligen Präsidenten der RBD Berlin Dr. Stapff, wurde der Gebäudekomplex zur Reichsbahnzentralschule ausgebaut und am 1. März 1928 in Betrieb genommen. Der offizielle Name lautete: „*Reichsbahn-Zentralschule Brandenburg-West der Reichsbahndirektion Berlin*“.

Noch im Jahr 1928 wurden in 38 Lehrgängen insgesamt 995 Teilnehmer geschult. Die Gebäude der Zentralschule waren um einen großen Hof angeordnet. Zur Architektur ist bei (3) zu lesen: „Der bedeutendste Komplex von Verwaltungsbauten auf dem Gelände diente der Verwaltung des ehemaligen Feuerwerkslaboratoriums. [...] Durch eine mit Hilfe von zwei Flügelbauten gebildete offene Torsituation betritt man von Westen kommend einen großen Hof, der nördlich und südlich von jeweils einem palaisartigen zweigeschossigen Gebäude und östlich durch eine arka-



denartige Tordurchfahrt mit anschließenden Flügelbauten begrenzt wird. So entstand ein fast geschlossener Hof mit den repräsentativsten Gebäuden der gesamten Pulverfabrik. Der Nord- und der Südflügel haben trotz unterschiedlicher Grundrisse eine symmetrische Anlage mit einer hofseitig identischen Fassadengliederung mit seitlichen Risaliten, die ein erhöhtes Walmdach tragen. Der Mittelteil wird durch jeweils zwischen die Fenster gesetzte ionische Säulen gegliedert. Diese Rhythmisierung wird durch die Dachgauben wiederholt.“ Das im obigen Bild linke Gebäude beherbergte die Schulleitung, die Unterrichtsräume und die Wohnräume. Im rechten waren die Übungssäle, die Wirtschafts- und Aufenthaltsräume untergebracht. In einem Teil des hinteren Nebengebäudes wurde das Lehrstellwerk eingerichtet. Auf dem Freigelände am oberen Bildrand befand sich eine Gleisanlage mit zahlreichen Weichen und Signalen, die alle vom Lehrstellwerk bedient werden konnten. Die Unterrichtsräume waren für damalige Verhältnisse modern ausgestattet. In einem der Vortragssäle befand sich



Nahaufnahme des Schulgebäudes in den 1920er Jahren

Fotos(2): Sammlung Knappe

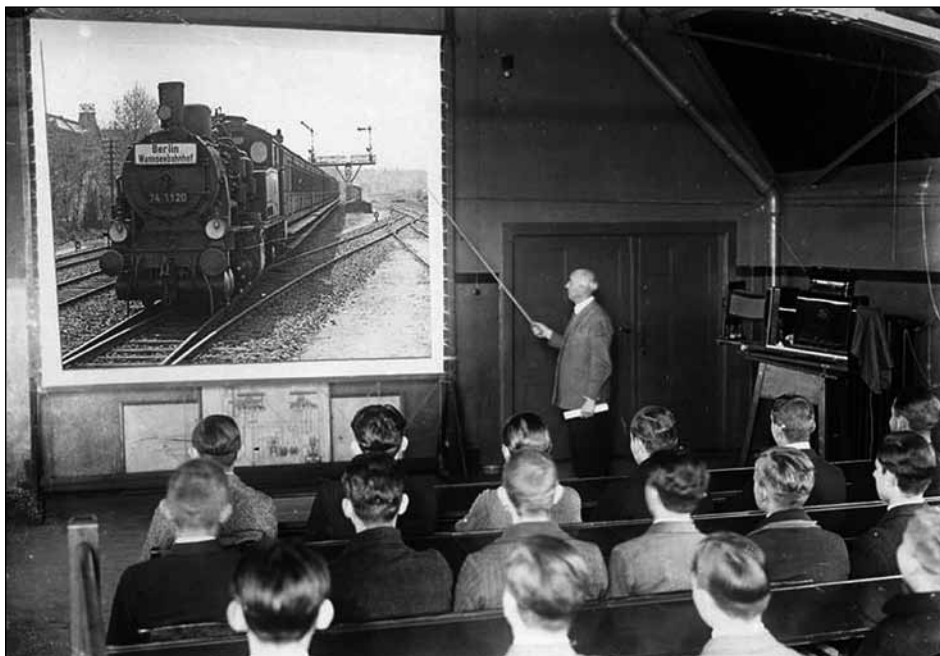
ein Filmvorführgerät. Dort konnten ca. 90 Zuhörer Lehrfilme ansehen (s. Bild Seite 71). Für Eisenbahnverhältnisse war es sicherlich neu, einen Hörsaal mit Experimentiertisch und ansteigenden Plätzen zu besitzen. In einem der Übungssäle waren Schaustücke aus den Fachgebieten Oberbau, Sicherungswesen und Schwachstromtechnik ausgestellt. Im anderen befanden sich Lehrstände des Verkehrsdienstes, u.a. für den Fahrkartenverkauf, für die Annahme von Stückgut, für das Ausfüllen der Frachtbriefe usw. Die Dienstanfänger konnten also die Tätigkeiten üben, die sie später auf den Bahnhöfen beherrschen mussten.

Die künftigen „Bahnmeister“ lernten im Übungssaal, welche Schwellen- und welche Schienenarten verwendet werden, denn es war der Oberbau nach Länderbauart und nach dem neuen Reichsbahnoberbau vorhanden. Die Ausbildung konnte an den Gleisanlagen

auf dem Freigelände fortgesetzt werden. Sie waren mit den im Bahnbetrieb üblichen Gleisformen ausgestattet, dazu auf engstem Raum mit den unterschiedlichsten Steigungen, Überhöhungen und Bogenradien verlegt – alles zusammen eine hervorragende Übungsstrecke.

Die Gleisanlagen wurden auch vom Maschinendienst genutzt. Angehende Lokführer konnten auf ihr die ersten praktischen Fahrversuche ausführen. Durch verschiedene Fahrstraßen entstanden für das Lokpersonal immer neue Situationen. Im Jahr 1932 kam für Lehrzwecke in einem etwas abseits gelegenen Gebäude eine aufgeschnittene Lokomotive der preußischen Baureihe S 6 hinzu.

In einer Betriebschronik steht u.a. folgendes Werturteil zur Zentralschule: „Das bedeutete ein Novum in der Ausbildung von Reichsbahnbeschäftigten und war richtungweisend für deren Ausbildung in der Folgezeit. Für den praktischen Unterricht waren Gleis- und Lehrstellwerksan-



Unterricht in der Reichsbahn-Zentralschule im Dezember 1930

Foto: Bundesarchiv, Bild 102-10873

lagen, ein Bahnhof und eine Güterabfertigung im Freien naturgetreu hergerichtet worden.“

Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden etliche Anlagen des Bahnstandortes binnen weniger Monate demontiert und als Reparationsleistung in die Sowjetunion verschickt. Die Rote Armee nutzte die verbliebene Rüstungslogistik für ein eigenes Panzerreparaturwerk in Kirchmöser. Parallel dazu nahm die Reichsbahn in den Resten des ehemaligen Werkes die Arbeit wieder auf. 1946 erreichte die Produktion im RAW Brandenburg-West wieder ein normales Niveau. 1957 wurde der ehemalige Verwaltungskomplex der Pulverfabrik, die Reichsbahn-Zentralschule, zu einer Klinik umgebaut.

Literatur:

Die Reichsbahn-Zentralschule Brandenburg-West der Reichsbahndirektion Berlin, Dr. R. Couve,

Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m.b.H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1929, 19 Seiten

Die Personalausbildung bei der Reichsbahn, Dr. Schwarze, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m.b.H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928

Brandenburg an der Havel - Der Industriestandort Kirchmöser - Von der Pulverfabrik bis zum Ausbesserungswerk der Reichsbahn, Sebastian Kinder, Brandenburgische Denkmalpflege Jahrgang 9, 2000, Heft 1, Verlag Willmuth Arenhövel Berlin

Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West, Jörg Schulze, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin Neuauflage 2004, 176 Seiten mit zahlr. Abb., Zeichnungen und Faksimiles, ISBN-10: 3933254485

150 Jahre Eisenbahn im Dilltal

Uli Horch, Dillenburg (Mittelhessen)

Genau 150 Jahre sind es jetzt her, seit Dillenburg, ebenso wie Haiger und Herborn und andere Gemeinden im Dilltal, an das große Netz der Eisenbahn angeschlossen wurden: Am 12. Januar 1862 fuhr der erste Zug durch das Dilltal.

Privat war die Eisenbahn, die unsere Heimat erschließen sollte, von der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebaut worden. Diese war 1843 gegründet worden. Ihren Namen erhielt sie, weil sie als erstes Projekt eine Bahn von Cöln am Rhein nach Minden an der Weser baute. In den Folgejahren sollte noch manche Stadt Norddeutschlands, Westfalens und des Rheinlands an deren Stammlinie angeschlossen werden. Die Konzession für diese Bahnstrecke wurde der Gesellschaft allerdings von vornherein nur auf zehn Jahre bzw. bis zur völligen Amortisation erteilt, sodass nach und nach alle Cöln-Mindener Bahnen in staatlichen, damals also preußischen Besitz übergingen.

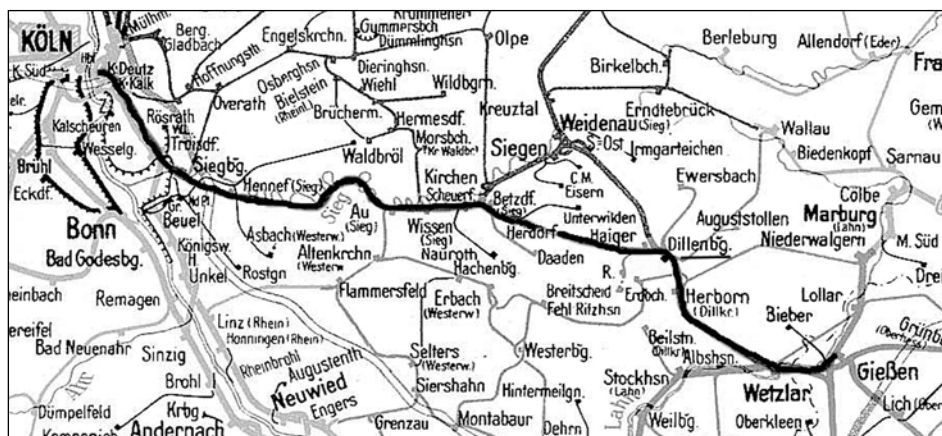
1854 schloss die Gesellschaft den Staatsvertrag für den Bau der Strecke

von Deutz nach Gießen ab. Vom Rhein über Betzdorf sollte sie führen, von hier über das Hellertal und den Hickengrund bis Haiger, um dann dem Dilltal zu folgen. Ab Betzdorf war schon die Stichbahn bis nach Siegen eingeplant.

Die Interessenlage für das Projekt war klar: Das Ruhrgebiet, neben dessen Kohlegruben binnen weniger Jahre neue Hochöfen aus dem Boden schossen, sollte mit den Gruben des Siegerlandes und des Lahn-Dill-Reviere verbunden werden. Nachdem der Energieträger hier direkt unter der Erdoberfläche abgebaut werden konnte, war das Heranschaffen des eigentlichen Rohstoffes, des Eisenerzes, zwingend notwendig geworden. Die komfortablen Reisemöglichkeiten für Passagiere spielten damals eine völlig nebeneordnete Rolle.

Während die wirtschaftlichen Gründe eindeutig für dieses Projekt sprachen, mussten die politischen noch überlegt werden. Damals gab es noch kein einheitliches Deutschland, es war von der Kleinstaaterei geprägt. Doch während

Strecke Köln-Deutz–Giesen (Dilltalbahn) auf einer Eisenbahnkarte von 1938



in Nassau eindeutig die wirtschaftlichen Belange überwogen, nämlich die heimischen Erze den neuen Hütten an der Ruhr verfügbar zu machen, dachte man im preußischen Rheinland eher militärisch. Preußen baute gerade an einer Eisenbahnstrecke links des Rheines, die 1859 ihren Betrieb aufnahm. Die sah es aber permanent von seinem Hauptfeind, von Frankreich, bedroht. Als

die Militärs schon längst gelernt hatten, dass die Bahnen für Kriegsaufmärsche von entscheidender strategischer Bedeutung waren, konnten sie es nur begrüßen, dass im Hinterland rechts des Rheines eine weitere überregionale Verbindung entstehen sollte. So fügten sich die unterschiedlichen Interessen zweier damals noch selbstständiger Staaten zusammen und mündeten in einem Staatsvertrag mit einer privaten Kapitalgesellschaft.

Bis am 12. Januar 1862 der erste Zug in Dillenburg einfahren sollte, galt es freilich viele planerische und technische Hürden zu überwinden. Zwischen Deutz, das heutzutage zu Köln gehört, und Wetzlar standen zahlreiche natürliche Hindernisse im Weg. Tiefe Einschnitte in die Berge, dann wieder Dammaufschüttungen, Tunnels und exakt 39 Brücken, die bis auf zwei alle die Sieg überquerten – so bewältigten die Planer sie. Erst als sie im Dilltal angelangt waren, ging es zügig voran. In Wetzlar vereinigte sich die neue Trasse mit der Lahn-Eisenbahn, und wenige Kilometer weiter, in Gießen, stießen die beiden gemeinsam auf die Main-Weser-Bahn, die von Frankfurt nach Kassel führte.



Ein Blick über den Bahnhof Dillenburg im Jahr 2010
Foto: Horch

Zunächst ging die Streckenführung von Betzdorf bis Haiger durch das Hellertal, wenn auch Siegen schon ab Betzdorf angeschlossen war. Erst 1915 erfolgte die direkte Verbindung von Siegen durch den Rudersdorfer Tunnel nach Haiger, der fortan die Hellertal-Bahn zur Nebenstrecke degradierte.

23,5 Millionen Taler kostete sie, die Dilltalbahn. Von 1854, dem Startschuss der Arbeiten, bis zur Eröffnung acht Jahre später, waren durchschnittlich 2.450 Arbeiter beschäftigt, zudem 45 Pferde.

Verstaatlicht wurde die Strecke Deutz–Gießen im Jahre 1879, als auch unsere Heimat schon längst unter preußischer Herrschaft stand. Verwaltet wurde sie fortan von der „Königlichen Eisenbahndirektion Köln rechtsrheinisch“.

Mit die bedeutendsten Anlagen der ganzen Strecke zwischen Köln und Gießen sollten in Dillenburg entstehen. Schon von Anfang an war für die Oranierstadt ein Bahnbetriebswerk eingeplant, das aber zunächst nur aus einem vierständigen Rechtecklokschuppen, einer 20-Meter-Drehscheibe sowie einem 50



Ein Triebwagen der DreiländerBahn überquert 2005 den Rudersdorfer Viadukt zwischen Siegen und Dillenburg. Das Bauwerk besteht aus acht Rundbögen und wurde 1915 fertiggestellt.

Foto: Jazbec

m langen Kohlebanen und einem Wasserturm bestand.

1915 geschah die erste große Erweiterung mit einem neuen Ringlokschuppen, der sechzehn Dampfzüge beherbergen konnte. Diese wurden von hier schon längst nicht mehr nur auf die Dillstrecke geschickt, sondern auch auf die Nebenstrecken, die seit 1870 nach und nach gebaut worden waren. Von Dillenburg zweigten die Stichbahn durch das Dietzhölztal sowie die Scheldebahn ab, von Herborn die Aar-Salzbödebahn, die bis Niederwalgern führte sowie die Westerwald-Querbahn bis Montabaur. Erst später, zwischen 1926 und 1939, sollte in Etappen der „Balkan-Express“ von Haiger nach Breitscheid hinzukommen.

1923 wurde das Bahnbetriebswerk um eine zweite Drehscheibe mit 23 Anschlussgleisen erweitert – die allerdings nie überdacht wurden. Die Durchmesser der Drehscheibe 1 wurde 1935 um drei Meter auf 23 Meter vergrößert, um auch Platz für die „Jumbos“ der Baureihe 44 sowie die anderen neuen Einheitsloks bieten zu können. Der dazugehörige Schuppen wurde auf 25 Stände erweitert.

nichts ohne sie. Der Wiederaufbau war in vollem Gange, und vor allem der Güterverkehr spielte sich überwiegend auf der Schiene ab.

Doch schon bald sollte der Niedergang der heimischen Dampfzüge beginnen. 1956 versahen die ersten Schienenbusse auf den Nebenstrecken den Personenverkehr. Ihr Einsatz war deutlich kostengünstiger als der von lokbespannten Zügen. Im Frühjahr 1965 war die Strecke durch das Dilltal fertig elektrifiziert. Am 14. Mai 1965, um 9.07 Uhr startete in Gießen der erste Zug in Richtung Siegen, mit der festlichen geschmückten E-Lok 10 1270 an der Spitze. Schon sieben Jahre später wurden die letzten Dillener Dampfzüge ausgemustert. Bis auf drei Exemplare, die als Denkmäler bis zum heutigen Tag erhalten geblieben sind, fielen alle anderen dem Schweißbrenner zum Opfer.

Über 800 Menschen arbeiteten zu den besten Zeiten im Dillener Betriebswerk und im Bahnhof. Rechnen wir noch die vielen hundert hinzu, die auf den benachbarten Stationen und in den Zügen als Lokführer und Heizer sowie als Schaffner ihr Geld verdienten, weiß man, welch einen Wirtschaftsfaktor die

Eisenbahn noch vor einem halben Jahrhundert in unserer Region bildete.

Die Eisenbahn hätte 2012 wahrlich eine ordentliche Feier in Dillenburg verdient.

Quellen:

Bernd Krauskopf, Reinhard Vogelbusch: Das Bahnbetriebswerk Dillenburg, Freiburg 1983.

Uli Horch, Bergbau und Eisenbahn im Scheldewald, Dillenburg 1989.

Uli Horch, Die Eisenbahn im Dietzhölztal, Dillenburg 1990.

Uli Horch, Geschichten um den Balkanexpress, Breitscheid 2005 (2. Auflage).

Wikipedia

Serie Eisenbahnuniformen:

Als die Unternehmensbekleidung noch Uniform hieß...

Generaldirektor der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

Wilfried Rettig, Minden (Westf) – BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

„Bahn & Modell“ stellt in loser Folge Uniformen deutscher Eisenbahner vor. In Heft 26, Seite 79 beginnend, wurde das Dienstkleid eines Königlich Preußischen Bahnmeisters 1. Klasse beschrieben. Heute wird die „große“ Dienstuniform des Generaldirektors der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs. Sts.E.B.) um 1910 vorgestellt:

Abweichend von allen deutschen Eisenbahnern, welche Uniformen in verschiedenen Blautönen trugen, waren die Königlich sächsischen Eisenbahnbeamten grün gekleidet. Die Legende berichtet, dass der sächsische König aus Sparsamkeitsgründen den gleichen Stoff befohlen hatte, den bereits seine vielen vogtländischen und erzgebirgischen Forstbeamten trugen. Vielleicht wollte er sich auch nur von den ungeliebten Preußen unterscheiden?

Wie alle höheren Eisenbahnbeamten, die mit Publikum in Berührung kamen, trug auch der Generaldirektor im und außer Dienst die so genannte Interimsuniform, die sich von der Galauniform vor allem durch den schwarzen Zweispitz (in „Fahrtrichtung“ getragen) mit goldener Spange und ebensolchen Quasten anstelle der Dienstmütze unterschied. Im Winter schützte ein Mantel aus schwar-

zem (lt. Vorschrift schwarzgrauem) Tuch vor der Kälte. Die Länge war mit mindestens bis zu den Kniekehlen und maximal bis Mitte der Waden vorgeschrieben. Die grüne Farbe der K.Sächs.Sts.E.B. kam in der Fütterung des Kragens und in den Kragen- und Ärmelvorstößen zur Anwendung.

Der Interimsrock, auch als Waffenrock bezeichnet, was wiederum die enge Verbindung zwischen Eisenbahn und Militär kennzeichnet, hatte etwa 10 cm über den Knien zu enden und besaß zwei Reihen zu je sechs flach gewölbten kupferfarbenen blanken Knöpfen ohne Prägung. Der etwa 5 cm hohe Stehkragen sowie die 15 cm langen Ärmelbesätze bestanden aus dunkelgrünem Samt und waren wie die Rockschoße mit hellgrünen Vorstößen (eingenähte Stoffstreifen als Kantenabschluss) versehen. Den Kragen zierten beiderseits je drei vergoldete sechszackige Sterne. Als Schulterstücke trug der Generaldirektor Epauletten mit goldenen „Rauhen“ auf grünem Samt, darauf die drei Sterne, das silberne sächsische Landeswappen und einen vergoldeten Knopf.

Die hervorgehobene Stellung des Trägers kam durch die 2 cm breiten goldenen Tressen an den Seitennähten des



Generaldirektor der K.Sächs.Sts.E.B. in „großer“ Dienstuniform um 1910

Foto: Rettig

Beinkleides (Hose) aus schwarzgrauem Tuch zum Ausdruck. Die Kopfbedeckung in Form der preußischen Militärmütze bestand aus grünem Tuch mit breitem grünem Samtstreifen (Kopfbund), jeweils abgesetzt durch hellgrüne Vorstöße, und dem schwarz lackierten Schirm. Über der weiß-grünen sächsischen Landesko-

karde am Kopfbund thronte das goldene Flügelrad mit der Krone. Zu besonderen Anlässen wurden weiße Lederhandschuhe getragen und natürlich schwarze Schuhe oder Stiefeletten.

Selbstverständlich gehörte zum Waffenrock der Beamtendegen mit damasierter Klinge, silber-grünem Portepee (Schmuckquaste), vergoldetem Griff und ebensolchen Beschlägen der schwarzen Lederscheide. Der Degen wurde bis zum Griff durch einen eigens dafür vorgesehenen Schlitz im Rock gesteckt. Um das Kleidungsstück durch das Gewicht der Stichwaffe nicht zu verziehen, trug man dafür unter dem Rock einen ledernen Einsteckschuh in genau eingestellter Höhe. An der linken Brustseite zwischen zweitem und drittem Knopf waren die Auszeichnungen befestigt. Vorrangig trug man die silberne König-Albert-Medaille für treue Dienste, aber auch vorher erworbene militärische Auszeichnungen durften angelegt werden (im Bild das Mitgliedsabzeichen des Sächsischen Militärvereins).

Anmerkung: Der Generaldirektor und die Beamten der oberen Rangklassen mussten ihre Uniformen aus eigenen Mitteln beschaffen. Die im Bild dargestellte Interimsuniform (Waffenrock und Hose) wurde maßgerecht nachgeschneidert. Mütze, Epauletten, Abzeichen und Degen sind Originalstücke. Träger ist eine Obermayer-Schaufensterpuppe mit beweglichen Gliedmaßen.

Im Heft 28 ist die Uniform eines Bahnhofsvorstehers der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E.) geplant.

Literatur:

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

Serie Eisenbahnregionen:

Bahnregion Ost-Thüringen oder: Wo liegt denn Wuitz–Mumsdorf?

Lars Naumann, Gera - BSW-Kulturgruppe IG GMWE Gera

Oft lese ich von Bahnstationen mit seltsamen Namen, bei denen ich mich frage, gibt es den Ort wirklich? Eine solche Bahnstation ist Wuitz–Mumsdorf. Es ist am Bindestrich schon zu sehen, die Station gehört zu zwei benachbarten Orten. Der eine Ort war das Dorf Wuitz und der zweite ist das heute noch im östlichsten Zipfel Thüringens bestehende Mumsdorf.

Wuitz, so sagt es die Chronik von Herbert Böttger, war ein Dorf mit einer 800-jährigen Geschichte, in dem zuletzt etwa 700 Menschen lebten. Seine regionale Bedeutung erlangte der Ort mit dem Fund und späteren Abbau von Braunkohle. Diese Kohlevorkommen waren sein Verhängnis und der Grund dafür, dass der Ort in den 1950er Jahren von der Landkarte verschwand.

Mumsdorf ist das Nachbardorf, welches an der südöstlichen Grenze zwischen Thüringen und Sachsen-Anhalt liegt. Es besteht wahrscheinlich schon über 1.000 Jahre, wie man in der Ortschronik lesen kann, und gehört seit 1993 zur Stadt Meuselwitz. Im Jahr 1905 wurde in Mumsdorf die Brikettfabrik „Phönix“ gebaut, um die Kohle aus dem Meuselwitzer Revier zu verarbeiten. Bis zum Jahr 2000 wurden hier täglich bis zu 2.000 Tonnen Briketts hergestellt.

Bekannt wurden beide Orte durch die oben erwähnte Bahnstation (heute Sachsen-An-

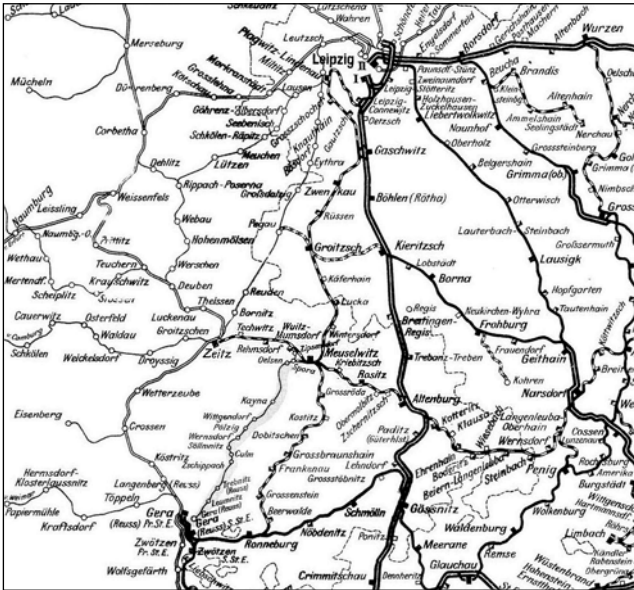
halt), in der sich die regelspurige Strecke Zeitz–Altenburg und die Schmalspurbahn Gera-Pforten– Wuitz-Mumsdorf trafen.

Die 25 Kilometer lange Regelspurstrecke Zeitz–Meuselwitz–Altenburg wurde im Jahr 1872 von der privaten Altenburg-Zeitzer Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet und von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betrieben. Letztere verstaatlichte die Strecke 1896, obwohl diese gar nicht in Sachsen, sondern in der preußischen Provinz Sachsen (Zeitz) und im Herzogtum Sachsen-Altenburg lag. Durch den Abbau von Kies, Sand und später Kohle wuchs der Güterverkehr auf der Strecke stetig. Im Jahr 1918 wurde der Bahnhof Wuitz-Mumsdorf erweitert, und ab 1925 begann der Bau eines zweiten Streckengleises. Nach 1945 wurde dieses als Reparationsleistung wieder demontiert. Ab dem Jahr 1990 nahm der Güter- und Personenverkehr auf der Strecke schnell ab, was zur Folge hatte, dass der Personenverkehr im Jahr 2002 eingestellt wurde. Der Streckenabschnitt Meuselwitz–Altenburg wurde



Haltepunkt Wuitz-Mumsdorf heute

Foto: Sammlung Naumann



Auszug aus Karte der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen von 1902 (Amtliche Streckenkarte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen)

eine Aufrollrampe, um Regelspurwagen auf Schmalspur-Rollböcken zu überführen. Zum Einsatz kamen Lokomotiven der Baureihe 99 und für den Personenverkehr sogar ein Triebwagen der Baureihe 171 mit Beiwagen. Als Privatbahn wurde sie im Jahre 1949 in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert. Im Jahr 1966 zeichnete sich

2007 stillgelegt. Heute verkehren nur noch gelegentlich Güterzüge zwischen Zeitz und Meuselwitz. Dieser Abschnitt ist von der DB AG zur Übernahme durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschrieben.

Die Geschichte der meterspurigen Schmalspurbahn begann im Jahr 1901 mit der Eröffnung der 31 Kilometer langen Strecke zwischen der aufstrebenden Industriestadt Gera und dem Meuselwitzer Braunkohlerevier. In Gera-Pforten bestand ein Gleisanschluss an die ebenfalls meterspurige Geraer Straßenbahn, über die Güterverkehr zum Staatsbahnhof Gera Süd lief. Am Anfang wurden die Waren im Bahnhof Wuitz-Mumsdorf zwischen der Schmalspur- und der Regelspurbahn noch per Hand umgeladen. Bereits ein Jahr nach der Eröffnung wurde eine 60 Meter lange Schüttrampe errichtet, um Sand, Kies und Kalk von der Kleinbahn- in die Regelspurwagen zu kippen. Erst gut 50 Jahre später entstand im Bahnhof Wuitz-Mumsdorf

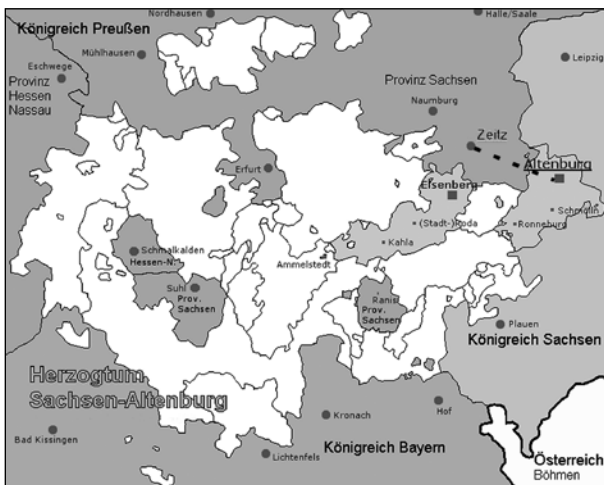
die Einstellung der Kohletransporte ab. Die Stilllegung war für das Jahr 1970 geplant, aber ein verheerendes Unwetter machte die Strecke bereits im Jahr 1969 teilweise unbefahrbar. 1970 wurde die Gesamtstrecke stillgelegt. Die Fahrzeuge wurden teilweise verkauft und zum Großteil verschrottet. Nach der Stilllegung der Schmalspurbahn wurden das Bahnhofsgebäude und die Stellwerke im Bahnhof Wuitz-Mumsdorf abgerissen und der Bahnhof zum Haltepunkt umgebaut. Entlang der ehemaligen Schmalspurstrecke erinnern noch heute einige erhaltenen Bahnhofsgebäude an die kleine Dreistaaten-Eisenbahn (Preußen, Sachsen-Altenburg und Reuß jüngerer Linie).

Die BSW-Gruppe „IG GMWE Gera“ hat schon kurz nach der Stilllegung der Gera–Meuselwitz–Wuitzer Eisenbahn AG (G.M.W.E) damit begonnen, einen Teil der Schmalspurbahn im Maßstab 1:87 (Nenngröße H0m) nachzubauen. Derzeit sind die Bahnhöfe Gera-Pforten

Auszug aus Deutschland-Karte 1914, speziell Herzogtum Sachsen-Altenburg

Quelle: Sammlung Anton

mit Meuselwitzer Straße, Bahnhof Sölmnitz, Haltestelle Trebnitz und Haltestelle Schwaara als Modell vorhanden. Ein Nachbau des Bahnhofs Wuitz-Mummsdorf ist langfristig geplant, die noch vorhandenen Grundmauern der Gebäude und die Rampenreste wurden schon vermessen. Bei diesen Arbeiten wurden auch die Reste des Personen-Gepäckwagens 903-251 (DR-Nr. von 1957 - CPwi, Görlitz 1901, ex GMWE Nr.2) gefunden. Er war von 1929 bis 1969 im Einsatz. Ein Teil der Stirn- und Seitenfront gehören nach einer Aufarbeitung zu den Ausstellungsstücken über die G.M.W.E.. Heute beschäftigt sich die BSW-Gruppe „IG GMWE Gera“ mit der Geschichte und sucht weiter nach Unterlagen und Fotos zu der ehemaligen Schmalspurbahn. Zudem unterstützt sie den Verein „IG GMWE Pölziger Bahnhof e.V.“, der das Bahnhofsgebäude in Pölzig (km 15,2) erworben hat und dort ein Museum zur Strecken-Geschichte aufbaut.



Literatur:

Verkehrsknoten Gera, Thomas Frister, EK Verlag, Freiburg im Breisgau, 1998

Die Schmalspurbahn Gera-Pforten–Wuitz-Mummsdorf, D.Franz, R. Heinrich, R. Taege; EK-Reihe Band 21

Unsere Heimat Meuselwitz, Heft des Meuselwitzer Heimat-, Umwelt- und Naturschutzverein e.V., verschiedene Jahrgänge

Materialsammlung des MEC Elstertal über die Schmalspurbahn Gera-Pforten–Wuitz-Mummsdorf, Heiko Lapp

Bahnhof Gera-Pforten als Modell der IG GMWE Gera

Foto: Naumann



Serie Eisenbahnbauten:

Hundertwasser-Bahnhof Uelzen

Redaktioneller Beitrag nach Internet-Einträgen von Lutz König und Thomas Neidhardt, Uelzen

Seit zwölf Jahren zählt der Personenbahnhof Uelzen zu den touristischen Bahnattraktionen. Der österreichische Architekt Friedensreich Hundertwasser hat hier sein Lebenswerk vollendet. Als Friedrich Stowasser 1928 in Wien geboren, hatte er weltweit skurrile Kunstwerke gestaltet, sein letztes anlässlich der Expo 2000 im Bahnhof Uelzen. Er starb ebenso unkonventionell im Jahre 2000 auf einem Kreuzfahrtschiff nahe Neuseeland, wo er auch begraben ist.

Die Hundertwasser-Frischkur hat den 165-jährigen Bahnhof Uelzen, genauer das Empfangsgebäude, vor dem Verkommen gerettet, so schreibt ein Ortschronist im Internet. 1845 bis 1847 wurde die damalige Bahnstrecke Hannover—Lehrte—Celle der Königlich Hannöverschen Staatseisenbahnen über Uelzen bis nach (Hamburg-)Harburg erweitert. Am 1. Mai 1847 fuhr der erste Zug im Bahnhof Uelzen ein. Das Stationsgebäude war ein Provisorium, das kurze Zeit später durch ein soliden Fachwerkbau ersetzt wurde. Da das Verkehrsaufkommen stark anstieg, wurde der Fachwerkbahnhof bald abgebrochen und in der Luisenstraße als Wohnhaus wieder aufgebaut. An seiner Stelle errichtete man 1853 an der Ostseite des Gleisfeldes ein dreiteiliges Steingebäude im englischen Tudor-Stil, den späteren „Hannöverschen Bahnhof“. Nach der preußischen Annexion des Königreichs Hannover baute die private Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) 1873 die Strecke Stendal—Uelzen—Langwedel. Die sogenannte „Amerika-Linie“ verband Berlin mit Bremen. Die Uelzer ließen -als treue

Hannoveraner- die Züge Bremen—Berlin nicht auf ihrem „Hannöverschen Bahnhof“ halten. Die MHE baute darauf an der Westseite des Gleisfeldes den „Halberstädter Bahnhof“. Noch heute erinnern die ungewöhnlichen Bezeichnungen der Bahnsteiggleise an diese Zeit (101-103 auf der Hannöverschen Seite und 301-304 auf der Halberstädter Seite, die „200er“ Nummern tragen die Gleise des Güter- und Verschiebebahnhofs südlich vom Personenbahnhof). Dieses Bahnhof-Doppel hielt bis 1888, als der „Halberstädter Bahnhof“ abgebrochen und in der Ringstraße wieder aufgebaut wurde. Dort steht er noch heute. 1886/87 entwarf der Hannoveraner Architekt Hubert Stier (1838-1907) ein gemeinsames Empfangsgebäude in Insellage, das 1888 fertiggestellt wurde. Der „Hannöversche Bahnhof“ diente daraufhin als Betriebsgebäude, bis er 1933 leider abgerissen wurde. 1964 kam der Fahrstrom nach Uelzen und das Gleisfeld wurde mit Masten „verziert“.

Das wilhelminische Empfangsgebäude in Klinkerbauweise dümpelte vor sich hin. Hässliche Anbauten, ein liebloser Vorplatz und eine verunstaltende Innenarchitektur prägten sein Erscheinungsbild. Nach der deutschen Wiedervereinigung erreichte die alte Strecke nach Berlin neue Bedeutung und wurde als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut. Der Bahnhof Uelzen avancierte schließlich zum EXPO-2000-Projekt. Bereits beim Richtfest im Sommer 2000 konnte man schon die ungewöhnliche Architektur des „Kleinen Fernbahnhofs“ in den Grundzügen erkennen. Goldene Kugeln, geschwungene Linien und bunte

Säulen wurden zum 10.1 Millionen DM teuren Markenzeichen. Viele Festredner sprachen bereits vom schönsten Bahnhof Deutschlands. Am 25. November 2000 wurde das neue Empfangsgebäude offiziell eingeweiht, obwohl es sich die Vollendung noch bis 2004 hinzog. Bahnhofstunnel und Treppenaufgänge bekamen eine attraktive Optik, sind aber für Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen oder Rollstuhl ungeeignet. Sie müssen stets auf den modernistischen Fahrstuhl ausweichen. Auch die Gestaltung der Toilettenanlage im Untergeschoss ist „typisch Hundertwasser“. Ein Internet-Blogger schreibt: „Ich war zwar selbst von der

Hingucker-Toilette begeistert, doch mit 2.- € war es mein teuerstes Geschäft“. Der Hundertwasser-Bahnhof lockt jährlich zigtausend Besucher aus aller Welt in die Stadt an der Lüneburger Heide. Viele bemerken den märchenhaften Bahnhof auf der Durchreise und kommen später noch einmal wieder. Das Interesse reißt nicht ab. Die Uelzener Station wurde 2004 zum schönsten Kleinstadtbahnhof und 2009 zum Bahnhof des Jahres gekürt (siehe Bilder 3. Umschlagseite). 2010 erinnerte eine Ausstellung an die 10-jährige Einweihung (s. auch unseren Beitrag „Historische Eisenbahner 2011 unterwegs“ auf Seite 4).

Letzte Meldung

DB-Konzernvorstand trifft Senioren

Helga Kuhne, Dresden - Schriftleiterin

Am 14. März 2012 nahm sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG Dr. Rüdiger Grube im Ramada-Hotel Berlin zwei volle Stunden Zeit, um mit ca. 200 Ehemaligen der DB/DR ins Gespräch zu kommen. Sie alle gehörten zur BSW-Region Ost und kamen aus den Ortsstellen und Kulturgruppen. In Dr. Grubes Ausführungen war mehrmals zu vernehmen: „Wir wollen den alten Eisenbahnergeist wieder erwecken. Wir sind eine Eisenbahnerfamilie.“ Warum dann nicht wieder „Eisenbahner“ anstatt „Mitarbeiter“?

Das Jahr 2011 war das beste in der Geschichte der DB AG. Das Unternehmen hat so gut gewirtschaftet, dass sich Eigen- und Schuldenkapital fast gleichen, so Dr. Grube. Für die nächsten Jahre sind Pünktlichkeit, Reiseinformation, Energiewende, Lärmbe-lästigung die großen Herausforderungen. Die DB AG will die Nummer 1 als Verkehrs-anbieter in Deutschland sein und Umweltvorreiter werden. Zukünftig sollen lebenslan-ge Arbeitsverträge gelten. Die Zuhörerschaft hatte viele, viele Fragen. Und wenn sich ein Fragesteller etwas weiter persönlich ausließ, grummelte es im Auditorium: „Weiter, weiter!“ Frage?“ Nichts blieb gegenüber den Senioren unbeantwortet, wenn auch nicht immer befriedigend. „Das BSW ist eine tolle Einrichtung, die zur Eisenbahnerfamilie gehört“ postulierte Dr. Grube. Gern hätten wir noch die Antwort auf Margarete Zavorals Frage gehört: „Wie soll sich das BSW zukünftig gestalten?“ Doch die Zeit war abgelau-fen. Der nächste Termin in Köln (!) stand an.

Fazit: Macht nichts. Der nächste Treff kommt bestimmt mit dem obersten Bahnchef, der sagte: „Ich habe mich bei keinem anderem Unternehmen so wohl gefühlt wie hier bei der DB AG.“ Das glauben wir ihm unwidersprochen.

Eisenbahn in der Sächsischen Schweiz, Band 2

André Marks, Dresden

von Johannes Raddatz, 272 DIN-A4-Seiten mit ca. 500 Abbildungen teils farbig, VBN Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2010, 36,80 €, ISBN: 978-3-941712-11-9

Bereits im November 2010 erschien der Band 2 der Reihe „Eisenbahn in der Sächsischen Schweiz“. Er widmet sich der Müglitztalbahn, dem Bahnhof und Bahnbetriebswerk Pirna, den Anschlussbahnen und Industriegleisen im Rangierbezirk Pirna, der Linie Dürrröhrsdorf–Weißig–Bühlau, den Sekundäreisenbahnen von Pirna nach Gottliebsau bzw. Großscotta sowie dem Bahnhof Königstein (Sächsische Schweiz). Letztendlich enthält das Kompendium jedoch noch zahlreiche weitere Kapitel, so u. a. Berichte über betriebliche Abläufe des Bahnhofes Kurort Rathen aus der DDR-Zeit, zur Königsteiner O-Bus-Linie oder zu Bahnpostkursen auf der BD-Linie (Bodenbach–Dresden) sowie den davon abzweigenden Strecken. Markant ist die reiche Bebilderung und Illustration aller Themen. Allerdings wiederholen sich mehrere Motive von der Bildaussage extrem – wodurch nicht wenigen Lesern erneut der Spruch „weniger ist manchmal mehr“ durch den Kopf gehen wird. Hauptautor Johannes Raddatz legt mit dem Band 2 eine interessante Materialsammlung zu den behandelten Themen vor, die aufzeigt, was man mit Liebe zum Detail und Ausdauer in Archiven und privaten Sammlungen zu finden vermag. So lebt das Buch vor allem von den Reproduktionen wertvoller Originaldokumente und den vie-

len Gleisplänen, die erneut mit großem Herzblut vom Autor selbst gezeichnet worden sind. Enttäuscht war der Rezensent von den Beschreibungen der von der BD-Linie abzweigenden Strecken. Sowohl hinsichtlich Aktualität als auch Tiefe (und Gliederung!) sind diese Texte mangelhaft. Zur Müglitztalbahn wird der Forschungsstand Ende der 1980er Jahre wiedergegeben, wobei sich durch das ganze Buch widersprüchliche Angaben zum Ende des Schmalspurbetriebes ziehen, die teils merkwürdige Stilblüten schießen. Ohne auf diese Pannen näher einzugehen, hier die korrekten Daten: Reiseverkehr gab es auf der Schmalspurbahn im Müglitztal bis zum 14. August 1938 noch komplett bis Altenberg und bis zum 18. September 1938 noch bis Lauenstein. Danach wurden die 750-mm-Gleise im oberen Bereich noch kurze Zeit für Bauzwecke sowie zwischen Heidenau und Köttewitz immerhin noch bis zum Juli 1939 für den regulären Güterverkehr genutzt. Wenigstens Letzteres erwähnt Raddatz korrekt. Das Kapitel über den Lokomotiveinsatz im Müglitztal (S. 40/41) ist hingegen indiskutabel. Die Darstellung der Anschlüsse und ihrer Bedienung stellt hingegen eine große Stärke von Raddatz dar. Die Fülle an Material zum Beispiel zu den Betrieben in Königstein verdient Anerkennung. Ein dickes Lob steht ihm auch für die Gleispläne der Betriebe zu. Gefreut hat sich der Rezensent ebenfalls über die Auflistungen der Lokomotiven des Bw Pirna (alle Tabellen für die



Zeit nach 1945). Unverständlich ist, warum in einer Streckenmonographie eine ganze Seite dem neuen Schaltgetriebe des Leicht-Verbrennungs-Triebwagen (LVT/Ferkeltaxe) gewidmet wird. Negativ fällt die hohe Anzahl der Tippfehler und „Verdrehungen“ auf. So kippte 86 868 eben nicht im Februar 1962 (Seite 141), sondern im März 1963 um, wie auf Seite 136 ganz richtig angeführt. Das auf Seite 81 abgedruckte kleine Foto des Pirnaer Bahnhofes entstand keinesfalls um 1850, sondern wohl eher 100 Jahre danach – als gerade das zweite Gleis für

die Russen demontiert worden war. Mit einem Deckel auf dem Schlot rangierten Dampflokomotiven ebenso wenig wie es Mitte der 1930er Jahre schon Wagen mit Hoheitszeichen einschließlich Hakenkreuz gab – hier fehlt dem Autor scheinbar Grundlagenwissen.

Fazit: Mit dem Band 2 liegt eine umfangreiche – und vor allem bildreiche – Materialsammlung vor, die viele Details liebevoll beleuchtet, insgesamt aber nicht übersehbare Mängel aufweist. Als Fundgrube kann das Buch dennoch zum Kauf empfohlen werden.

Eisenbahn Bilder Band 3: Gemalte Impressionen aus Deutschland

Immo Hoppe, Berlin

von Peter König; Festeinband 98 Seiten mit 99 Abbildungen, davon 78 farbige und 23 schwarz/weiße Zeichnungen und ein Foto; Rockstuhl-Verlag Bad Langensalza, 1. Auflage 2011; ISBN: 978-3-86777-330-0, 24,95 €;

Der Rezensent, dreißig Jahre begeisterter Eisenbahnfotograf, hätte es nie für möglich gehalten, von fotorealistischen und zugleich „modellbahnunten“ kleinen Kunstwerken so fasziniert zu sein, dass er bei jedem neuen (Bilder-)Werk aus der Feder von Peter König wieder ins Schwärmen geraten muss. Und das Tollste ist, er schämt sich nicht dafür – die Begeisterung für den Strich des Schnurrbartträgers aus Aue in Westsachsen ist anhaltend. Der Meister selbst bezeichnet sein Werk im Geleitwort ganz bescheiden als dritten Band seines „Malbuches“.

Das vorliegende Album könnte ohne weiteres als Hommage an all

die längst stillgelegten oder in die Bedeutungslosigkeit versunkenen Strecken – meist Neben-, Lokal- und Schmalspurbahnen – bezeichnet werden. Für die Generation der jüngeren Eisenbahnfreunde ist es ein Geschichtsbilderbuch im besten Wortsinne, in dem vortrefflich an längst Vergangenes – Dampflokomotiv- und Reichsbahnzeit – erinnert wird.

Was auffällt ist, die Bilderreise durch „die gute alte Zeit“ geht zeitlich so bunt durcheinander wie die Farben aus Königs Malkasten aufs Papier gebracht sind, und die wilde Abwechslung stört uns nicht. Los geht es auf Seite 4 mit einer Bag-

Garnitur, einem typischen Personenzug der 1960/70er Jahre, in dem auch der Rezensent im richtigen Leben manche Zugfahrt mit Eltern und Großeltern unternahm. Auf Seite 8 grüßt ein gemischter Güterzug, bespannt



mit einer BR 58.30. Die auf der Doppelseite 14/15 gezeigten Ansichten vom alten Erfurter Hauptbahnhof würden sicher prima als Illustrationen in eine Neuauflage des Bandes „Eisenbahndirektion Erfurt“ der Reihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN passen. Auf Seite 21 dampft es erstmals nicht und dennoch kommt Eisenbahn- und Lokomotivbaugeschichte aus dem Greizer Schlossbergtunnel geröhrt. Die Altbauwagen-Garnitur ist mit der Glasfaserkanzel-Diesellok 118 059 bespannt, deren eigenwillig kantige Frontformgebung („Spitzkanzel“) jedem wahren Eisenbahnkenner ein Begriff ist. Auf der Rückseite (S. 22) gemahnt eine Zeichnung an Hockeroda bei Probstzella an die deutsch-deutsche Teilung in der 1970er Jahren, mit Grenzen vor einem mit einer V 180 bespannten Interzonenzug. Weiter zurück in die Eisenbahngeschichte führen uns die beiden nächsten Zeichnungen, die Szenen aus den 1940er Jahren mit der stromlinienverkleideten BR 01.10 zeigen. Dabei gefallen die das Bild würdig „rahmenden“ mächtigen Signalbrücken

mit Formhauptsignalen. Heimatgefühle beim Buchbesprecher wecken auch die Motive auf den Seiten 38–45 – wehmütig stimmende Reminiszenzen an die Hochzeit des sächsischen Dreiviertelmeter-spur-Netzes. Ich seufze nur nostalgisch „Vier Ka“. Und an dieser Stelle möchte der Rezensent mal eine Motiv(vor-)liebe hervorheben, denn besonders romantisch bringt Peter König mit seinen Stiften die Ortsdurchfahrten mancher Bimmelbahn und zahlreiche Tunnelausfahrten (vorwiegend mit schmucken Dampfkrösern) aufs Papier, dafür ein Sonderlob des Fans. Auf Seite 94/95 grüßt Burg Eisenhardt in Belzig, davor dampft es herrlich. Genau aus dieser Perspektive schoss der Rezensent 1993 einen ICE 1 auf der Umleitungsstrecke während des Baus der Ost-West-Schnellverbindung. Dieses Motiv war damals das eines der am meisten verkauften Motive der Bildstelle der Deutschen Reichsbahn.

Doch nun genug der Schwärmerei. Unsere Empfehlung lautet: Kaufen, blättern und freuen!

Die DR vor 25 Jahren – 1986

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

Eisenbahn-Kurier Themen 47; 4. Quartal 2011; 98 Seiten; 11,80 € (D). Bestell-Nr. 1874. EK-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg.

Im letzten Heft von „Bahn & Modell“ rezensierten wir erstmals an dieser Stelle ein Heft (selbstredend das aktuelle) der vor mehr als 20 Jahren gestarteten EK-Themen-Reihe „Die DR vor 25 Jahren“. Diese Rezension brachte „Bahn & Modell“ zahlreiche Zuschriften ein, in denen die Leser unseren Einschätzungen zustimmten. Das nahmen wir nun zum Anlass, die emsige EK-Pressesprecherin Erika Sprich zu bitten, uns die aktuelle

Ausgabe der DR-Reihe (Jahr 1986) für eine neuerliche Rezension zuzusenden, die prompt auf dem Redaktionstisch landete.

Nun – 1986 war kein „großes“ Eisenbahn-Jubiläumsjahr, aber dennoch haben die Autoren in 18 einzelnen Beiträgen einen umfassenden Überblick über die Ereignisse bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1986 gegeben. Sowohl die Fakten zur „Allgemeinen Lage“ als auch die detaillierten Daten und Zahlen zur Deutschen Reichsbahn (unterteilt nach Personenverkehr, Güterverkehr,

Hochsee-Fährdienst, Personal, 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 1986.

Einzelne Kapitel steuerten Themen-Spezialisten bei wie zum Beispiel:

Andreas Stange, Volker Lucas zur „Triebfahrzeug-Statistik am 31. Dezember 1986“,

Dieter Fuchs zum „Zugförderungsdienst“,

Wolfgang Theurich über „Neue Dostos für Berlin und Leipzig“,

Rainer Heinrich zum „Kultursonderzug“ des Raw Karl-Marx-Stadt,

Rolf Stumpf zu „Heizlokomotiven in den Volkseigenen Betrieben“,

Axel Mehnert zur „Drehstrom Antriebstechnik“,

Kilian Kindelberger/AM zu „Schmalspurig durchs Reichsbahnland“,

Ekkehard Kolodziej zur Berliner S-Bahn,

Dr. Stefan Schmidt über die „Dampflok-einsätze der DR im Jahr 1986“ (mit detaillierten Informationen zur Thematik „König Dampf“ bei der DR auf dem Rückzug),

Andreas Stange über die „Unfälle 1986“ sowie weitere Autoren mit weiteren Artikeln.

Auf einen Beitrag möchte der Rezensent aber besonders eingehen. Unter der Überschrift „Der neue Fährhafen Mukran“ schreibt Peter Goette (unter Zuarbeit

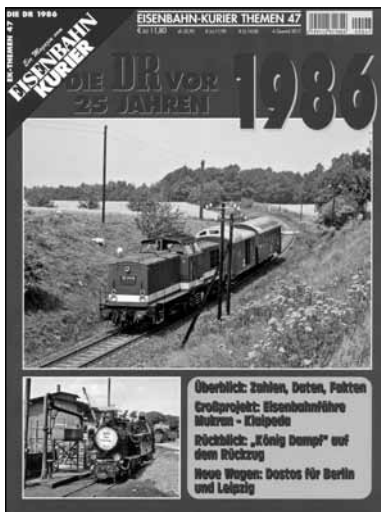
von Rudi Dobbert) über die im Jahre 1986 eröffnete Eisenbahnfährverbindung Mukran—Klaipeda. Vor 25 Jahren also, immerhin doch noch ein Eisenbahn-Jubiläum! Hervorgehoben werden muss dieser Beitrag vor allem deshalb, weil es – zumindest aus Sicht des Rezensenten – eine erste zusammenfassende Darstellung der Vorgeschichte, des Baues und des Betriebes bis zum Ende der DDR ist. Auch die Ereignisse danach bis zum Ende der DR 1993, geschrieben mit beträchtlichem zeithistorischen Abstand zu den Jubelartikeln aus DDR-Zeiten, sind gut dokumentiert. Das sollte man schon gelesen haben! Alternativ verweise ich auf einem Beitrag von Harm Sievers „Auf der Breitspur nach Osten. Positive Perspektiven für den Fährhafen Sassnitz/Mukran“ in der Zeitschrift „Güterbahnen“ Heft 1/2009.

Wie eingangs erwähnt, ist die Ausgabe „1986“ die 22. Folge und eine sehr gute Jahreschronik. Wer sich für die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR interessiert, dem stehen nun noch sieben Folgen bis zum „seligen“ Ende der DR am

31. Dezember 1993 bevor.

Erneutes Fazit: Einen komplexeren Überblick gibt es wohl kaum – sehr empfehlenswert diese EK-Themenreihe „Die DR vor 25 Jahren“!

Nun ist beim EK-Verlag die Ausgabe „Die DR vor 25 Jahren – 1987“ in Arbeit. Dafür werden interessante Unterlagen, Dokumente, erstklassige Farbdias oder Schwarz-Weiß-Bilder (Aufnahmejahr 1987) gesucht. Auch die Mit-



streiter unseres BSW-Kulturbereichs „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ sind zur Mitarbeit aufgerufen.

Einsendungen sind zu richten an: EK-Verlag, z. Hd. Frau Ressel, Kennwort

„DR 1987“, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg im Breisgau (bitte ausreichend frankierten Rückumschlag zur Retoursendung nicht benötigter Unterlagen beifügen).

Eisenbahnen im Dreiländereck - Ostsachsen (D) / Niederschlesien (PL) / Nordböhmen (CZ)

Matthias Altmann, Zittau

Teil 1:

Geschichte der Hauptstrecken, Betriebsstellen, Elektrifizierung und Fahrtbeschreibungen ISBN: 978-388255-732-9 (2010)

Teil 2:

Neben-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Bahnpost ISBN: 978-388255-733-6 (2011)

von Wilfried Rettig, jeder Band 208 Seiten DIN-A4, Festeinband, mehr als 400 Bilder (darunter ein Farbteil), Skizzen, Fahr- und Gleispläne. EK-Verlag Freiburg, je 39,90 €

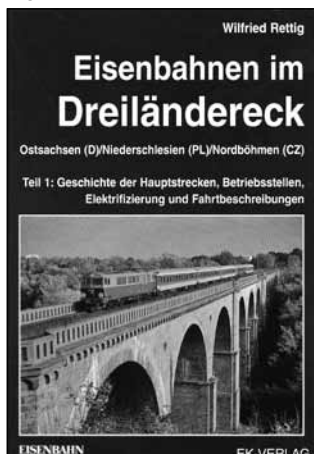
Das heutige Dreiländereck zwischen Deutschland, Polen und Tschechien gehörte bis 1945 zu den Regionen Mitteleuropas mit dichter Besiedlung sowie engem Eisenbahnnetz und kann auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Ursprünglich bei Görlitz gelegen, als die Königreiche Sachsen, Preußen und Böhmen aneinander stießen, hat sich dieser Punkt durch die neue Grenzziehung in Folge des Zweiten Weltkrieges in die Nähe von Zittau verschoben. 1847 fuhren die ersten Züge aus zwei Richtungen nach Görlitz; im Folgejahr erreichte der Schienenstrang Zittau. Bis 1879 hatte sich das Grundgerüst des Streckennetzes in Ostsachsen, Niederschlesien und Nordböhmen etabliert,

waren alle größeren Orte per Eisenbahn erreichbar.

Die Gesetze des Deutschen Reiches und der Länder sowie Österreichs ermöglichten in der Folgezeit bis 1913, das Streckennetz durch normal- und schmalspurige Sekundärbahnen, Klein- und Lokalbahnen zu verdichten. Zwischen 1948 und 1961 entstanden sogar Neubaustrecken durch die Polnischen Staatseisenbahnen, um die veränderten Verkehrsbedürfnisse im jetzt polnischen Teil Niederschlesiens und Sachsens zu befriedigen.

Wilfried Rettig, der ehemalige Görlitzer Eisenbahner aus Berufung und Mitglied der BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM),

hat die Geschichte der eisernen Schienenwege im Dreiländereck detailliert aufbereitet. Trotz selbst auferlegter territorialer Beschränkung ergab sich eine derartige Fülle an Bildern und Informationen, dass sich Autor und Verlag zur Herausgabe von zwei Bänden entschlossen. Band 1 behandelt dabei elf Hauptstrecken, mithin die Entstehung des o. a. Grundgerüsts. Von jeder Linie wird ihr



geschichtlicher Werdegang einschließlich der Verkehrsentwicklung dargestellt. Gleispläne untermauern die detaillierten Beschreibungen ihrer Betriebsstellen. Reale und fiktive Geschichten aus unterschiedlichen Epochen lassen den Leser eine Reise auf jeder dieser Strecken, die z. T. bereits stillgelegt oder sogar abgebaut sind, nacherleben.

Der Folgeband 2 stellt die 15 Nebenstrecken im Bereich des Dreiländerecks vor, die das Grundgerüst bis 1913 ergänzten sowie zu sozialistischen Zeiten im südwestlichen Zipfel Polens entstanden. Mehr



als die Hälfte dieser Linien lebt nur noch in der Erinnerung; manche Liquidation begann schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg. In der Reihenfolge ihrer Entstehung ist jeder Strecke die bekannte Darstellung mit Geschichte, Betriebsstellen und Fahrtbeschreibung gewidmet. Weitere Kapitel behandeln die im Dreiländereck gelegenen Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Lokbahnhöfe sowie das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Löbau. Den Abschluss bildet eine Abhandlung über die Bahnpost in der Region.

Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland

Immo Hoppe, Berlin

Band 2: Elektrisch in die schlesischen Berge – 1911 bis 1945

von Peter Glanert, Thomas Scherrans, Thomas Borbe, Ralph Lüderitz; 253 Seiten; gebunden; mit CD-ROM (Zusatz-Material); zahlreiche Abbildungen; 49,90 €; Oldenbourg Industrieverlag München 2011, ISBN: 978-3-8356-3218-9

Gestalterisch und typografisch besonders wirkt dieses Buch sofort auf den Rezensenten. Ungewöhnlich ist, dass nach dem obligatorischen Inhaltsverzeichnis für das recht kleinteilig gegliederte Sachbuch sogleich der Literatur- und Quellenachweis und danach das Abkürzungsverzeichnis folgen. Dies genauso wie die nummerisch stark hierarchische Kapitelbildung deuten auf einen akademischen Anspruch hin oder die (gewollte) Nähe zum klassischen Fachbuch für Ingenieu-

re, was auch der Verleger nahelegt: Es ist eben nicht einer der bekannten Verlage, die sonst Eisenbahnbücher verlegen. Der ungewohnt kleine Schriftgrad und die Tatsache, dass offenbar viel mehr Material vorhanden ist, als zunächst zwischen die Buchdeckel gepasst hat, wird geschickt damit kaschiert, dass die beigelegte CD-ROM marketingstrategisch klug als ausführliches Zusatzmaterial sogar auf dem Schutzumschlag wie auf dem eigentlichen Einband mit einem Symbol der glitzernden Datenscheibe angepriesen wird. Schade, dass man den Klappentextplatz nicht nutzte, um wie üblich die Autoren kurz vorzustellen. Mit dem Layout wurden hier viele Konventionen bewusst oder unbewusst gebrochen.

Wenn schließlich das eigentliche Werk auf Druckseite 13 mit dem Vorwort beginnt, überrascht es niemand mehr, dass dieser Prolog ebenso ausgetretene Pfade verlässt und zunächst mit einer anderthalb Seiten langen verbalen Verehrung beginnt. Gewürdigt werden die Person und Verdienste von Werner Usbeck – einem preußischen Eisenbahnfachmann und Wegebereiter der Streckenelektrifizierung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Danach finden stellvertretend für viele andere einige von Usbecks Kollegen Erwähnung, die maßgeblich an der Einführung des elektrischen Zugbetriebs in Schlesien beteiligt waren, ehe einige methodische Anmerkungen zu Buch und CD-Inhalt den Einstieg abrunden.

Das erste Buchfünftel widmet sich der Elektrifizierung des schlesischen Netzes, beschreibt den Aufbau des Fahrleitungsbetriebes. Die informativen Grafiken hätten sicher eine großformatigere Wiedergabe verdient, es ist nicht gerade praktisch, wenn man zum Entziffern von Legenden eine Lupe bemühen muss.

Der tadellose Druck mildert diesen Umstand ein wenig ab.

Die nächsten Seiten sind dem Werkstattdienst gewidmet. Die dann folgenden gut hundert Druckseiten beschäftigen sich im Wesentlichen mit der Fahrzeugentwicklung von der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts bis 1945 und füllen somit den Hauptteil der Publikation aus. Reizvoll ist die opulente Illustration mit zahlreichen zeitgenössischen Aufnahmen. Die Wiedergabe dieser wahren Fotodokumente erfolgt wohl bewusst mit allen fototechnischen Unzulänglichkeiten

der Entstehungszeit, um die Authentizität des Materials zu unterstreichen. Deshalb sind viele davon eher kleinformatig in den Text eingespiegelt. Das wird aber dadurch wettgemacht, dass eine relativ hohe Abwechslung an Motiven sicher auch dadurch erzielt wird, dass die Autoren mit Forschergeist und Leidenschaft fotografische Belege für die kraftvoll anmutenden Kastenlokomotiven gesammelt und in Archiven entdeckt haben.

Im achten der zwölf Buch-Kapitel wird in einem Gastbeitrag die Elektrifizierung begleitende Entwicklung der Tageslichtsignale skizziert. Die Kapitel neun bis elf widmen sich dem Einsatz elektrischer

Triebwagen, den damals neuesten Reichsbahn-Eloks der Baureihen E 18, E 44 und E 94 und den letzten Zuteilungen von Elektrolokomotiven während des Zweiten Weltkriegs. Das knappe Schlusskapitel reiht die Zeit nach Kriegsende kurz an.

Die kurz durchgeschauten CD-ROM bietet zweierlei, einen viele statistisches Material enthaltenden Tabellenanhang und Zeichnungen von Fahrzeu-

gen, bescheiden im Datenträgerpfad als „Druckfähige Daten“ ausgewiesen. Der Bearbeiter hat bei den Listen seine Leidenschaft für Hintergrundfarben exzessiv ausgelebt. Ein informativer, reich bebildeter Teil enthält vorwiegend Lokbeschreibungen mit überwiegend schwarz-weißen Fotos und einigen wenigen farbigen Illustrationen.

Unser Fazit: Für den historisch interessierten Fachingenieur und technisch begeisterten Ellokan eine Investition, die durchaus lohnend sein kann.



Post an die Redaktion

Zu „Bahn & Modell“, Heft 26, Seite 18–20 „Ein Jahr Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden im BSW“:

Peter Falow vom Freundeskreis Historische Eisenbahnuniformen Mecklenburg-Vorpommern aus Schwerin schrieb per E-Mail: „Dass auf dem Foto, Seite 20, meine Frau zur Ehefrau vom Bahnchef Dr. Rüdiger Grube avanciert ist, hat zwar bei uns große Heiterkeit ausgelöst, sie geben ja auch ein gutes Paar ab, ob aber Herr Dr. Grube das ebenfalls mit Humor sieht, ist nur zu hoffen.[...] Als eine ganz besondere Ehre empfangen wir unsere Teilnahme an den dreitägigen offiziellen Feierlichkeiten zum 175. Bahnjubiläum in Nürnberg, an der auch die Gruppe Minden und weitere Gruppen teilnahmen. Ich besitze zwar das gleiche Foto, ich wäre aber nie auf den Gedanken gekommen, dieses in einer lockeren Atmosphäre entstandene persönliche Foto ohne Absprache der Öffentlichkeit zu präsentieren.[...]“

Redaktion und Autor des Beitrags, Wilfried Rettig: Wir möchten uns bei den Beteiligten für den legeren Umgang mit der Bildunterschrift entschuldigen.

Zu „Bahn & Modell“, Heft 26, Seite 16 „Ist das Tradition?“:

Ilona Richter aus Leipzig schrieb dazu per E-Mail: „Herzlichen Glückwunsch zu der gelungenen Ausgabe Bahn & Modell Nr. 26. Ich lese wirklich jede Ausgabe mit großem Interesse, da es ja auch um Beiträge der Gruppen geht, die wir in der Region Ost vom Außenbüro Leipzig aus betreuen. Dabei fiel mir auf, dass Jürgen Hirsch, Berlin, gleich im ersten Absatz von 17 BSW-Gruppen in der Region Ost schrieb. Wir im Außenbüro Leipzig betreuen in diesem Bereich (Eisenbahnerbe/Modellbahn) in den Bezirken Dresden, Erfurt, Halle insgesamt schon 64 Gruppen. Mit den 17 Gruppen ist doch sicher nur der Bereich Berlin gemeint, oder?“

Redaktion: Ja natürlich! Jürgen Hirsch hat als Bezirksbeauftragter für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern nur die

17 Gruppen im Regionalbüro Berlin (der Region Ost) gemeint.

Andreas Jänsch schrieb aus dem Urlaub per E-Mail: „Ich bin im BSW-Heim Bad Salzuflen auf das Fachblatt gestoßen und fand interessante Mitteilungen und Nachrichten darin. Meine Frage: Ist es möglich bzw. wie ist es möglich, an diese Hefte zu kommen? ...“

Zum selben Thema fragte **Roland Suppra** aus Plau am See schriftlich an: „Kann das Fachblatt „Bahn & Modell“ des BSW abonniert werden? Ich erwische es immer nur zufällig, möchte es aber immer lesen, denn es ist hochinteressant und sehr gut gemacht ...“

Redaktion: Das Heft „Bahn & Modell“ erhalten alle Gruppen des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn kostenlos, ebenso interessierte BSW-Förderer unter Vorlage ihres BSW-Ausweises (Kopie). Jeder andere kann unter Beilage von 2,35 € in Briefmarken das Heft brieflich bei der Redaktion oder dem Versand bestellen. Solange der Vorrat reicht! (Adressen siehe Impressum)

Werner Veldhoen aus Hagen fragte per E-Mail: „Seit einigen Monaten bin ich als langjähriges Mitglied des BSW dem BSW MEC Dortmund beigetreten und habe dort Ihre höchst interessanten Hefte Bahn & Modell entdeckt. Gibt es eine Möglichkeit, auch die früher erschienenen Hefte bei Ihnen zu erwerben/beziehen?“ ..

Redaktion: Die Hefte 21, 23, 24, 25 und 26 werden Ihnen zugeschickt.

Künftig erhalten Sie ihr Heft über Ihren Club, der ein Exemplar zusätzlich erhält.

Michael Wenzel, Köln, schrieb per Brief u. a.: „Ich wünsche Ihnen, das „Bahn & Modell“ weiterhin so gelingen möge wie anhin. Es ist immer wieder eine große Freude, darin zu lesen.“

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.

BSW-Gruppe SVT 175 Berlin-Lichtenberg - Besichtigung des Fahrzeuges jeden Mittwoch zwischen 17 und 19 Uhr an der Lichtenberger Brücke gegenüber dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg nach vorheriger Anmeldung unter Tel. 0151/53 11 83 11.

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 55 in Frankfurt (Oder), Bachgasse 4 (Altes Straßenbahndepot).- Treffpunkt dienstags und donnerstags ab 18 Uhr
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 HO.

Schwerin

BSW-Gruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin - Letzter Sonntabend 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 B 3 am Bahnsteig 6 Bahnhof Warnemünde. Info: Uwe Lindow, Korl-Beggerow-Weg 41, 18055 Rostock. Tel. 0381-6861118.

Folgende Modellbahnausstellungen sind auf dem Bahnhof Warnemünde im ehemaligen Stellwerk B3 im Jahre 2012 vorgesehen:
28. – 29.04. zum Festwochenende „Stromerwachen“, 7. – 8.07 und 14.07. – 15.07. zum

Fest „Warnemünder Woche“, 11.08. - 12.08. zur „Hanse Sail“ und am 1.09. – 2.09. zum Festwochenende „Stromfest“.

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. Internet: www.igbwddresden-altstadt.de. Tel. 0351-4112185 od. Mobil: 0162-7583121 oder 0162-7838603; E-Mail: pressesprecher_igbwddresden-altstadt@gmx.de.

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, 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 Traditionslok 58 3047: Kohlenstrasse , 08371 Glauchau; Info-dampflokom-glauchau@web.de.

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

BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz: An der Dresdener Eisen-

bahnlinie 130 c; 09131 Chemnitz. Tel. 0371-4932765; Fax 0371-4932773. E-Mail: sem-chemnitz@arcor.de.

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

Gotha

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

Eisenach

BSW-Gruppe Modelleisenbahnfreunde Eisenach West im Hp Eisenach West, Kasseker Straße 20, 99817 Eisenach, mittwochs Clubabend 18 bis 20 Uhr, Ansprechpartner: Wolfgang Fischer. Am Gebräun 7, 99817 Eisenach, Tel. 03691-659001.

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, mittwochs 17 bis 19 Uhr und sonntags 12 bis 18 Uhr Treffen, Ansprechpartner: Stefan Lohr, Erich-Honsten-Str. 30, 99817 Eisenach, Tel. 03691-743823. Funktelefon 0170-8138913.

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

Aschersleben

BSW-Gruppe Eisenbahn Club Aschersleben
- Gruppentreffen dienstags und samstags
15 Uhr.

Bernburg

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

Brandenburg

BSW-Gruppe Modelleisenbahn, mittwochs
von 13 bis 20 Uhr Treffen im Clubheim am
Brandenburger Güterbahnhof Hbf, direkt am
großen Wasserturm. Ansprechpartner: Her-
bert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770
Brandenburg. Tel. 03381-302975.

Döbeln

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

Dresden

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

Das 4. Dresdner Dampfloktreffen findet vom
30. März bis 1. April 2012 statt. Gleichzei-
tig werden „140 Jahre Bahnbetriebswerk
Dresden-Altstadt“ und „90 Jahre Lok 19 017
– Sachsenstolz“ begangen. Zahlreiche Son-
derzüge mit betriebsfähigen Dampflokomo-
tiven aus verschiedenen Regionen Deutsch-
lands werden erwartet. Am Öffnungstag 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 Welt-
meisterschaft im Dampflokziehen ausgetra-
gen. Führerstandmitfahrten auf dem Gelände
des Eisenbahnmuseums sind möglich. Vom
07.-14.07.2012 ist Festwoche anlässlich 140
Jahre Bw Dresden-Altstadt, täglich von 10:00-
17:00 Uhr. Zum Abschluss der Festwoche am
15.07.2012 bis 1:00 Uhr nachts Nachtfoto-
parade im Rahmen der Dresdner Museums
Sommernacht(siehe 4. Umschlagseite).

Klingenthal

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

Leipzig

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

Lichtenstein (Sachs)

77. Ausstellung in den Winterferien 2012: 11.
und 12. Februar sowie 18. und 19. Februar,
jeweils von 10 bis 18 Uhr.
Info: 037204-82438, Frank Kaden

Riesa

BSW-Gruppe Modellbahn Riesa – Montags
ab 16 Uhr in den Clubräumen Klötzerstraße
31-35 in 01587 Riesa, Info: 03525-891864,
Rudolf Kerl

Wernigerode

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

Region SüdRegionalbüro Nürnberg**Bamberg und Lichtenfels**

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

Kronach

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

Lichtenfels

BSW-Gruppe E 44 119 - Treffen jeden 1. 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, Othmayrstraße 182, 92224 Amberg, Mobil: 0170-9141051.. E-Mail: martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Außenbüro Karlsruhe**Haltingen**

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff 10 Uhr im Clubraum, jeden 1. Freitag im Monat Klubtreffen, Info unter Tel. 07628-2428.

Offenburg

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg, Treffen jeden Montag von 18:00 Uhr bis 21:30 Uhr, jeden 2. Sonntag im Monat Frühschoppen von 10:00 bis 13:00 Uhr (Zeiten können sich verschieben, diese bitte dem Aushang entnehmen) im Clubhaus des Modelleisenbahnclubs Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 77, 77582 Offenburg. Bei Bedarf Arbeitstage im Museumsstellwerk 31 im Bahnhof Offenburg. Ansprechpartner: BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg. Mobil: 0151 52705252, E-Mail: dirklackemecoog@web.de

Außenbüro München**Lindau**

Montags und donnerstags 18:30 Uhr Treffen der Mitglieder zum Clubabend im neuen Clubheim im Bahnhof Lindau Hbf (ehemals Gepa) gegenüber Bäckerei Hamma. Ansprechpartner: Reinhard Hummer, Tel. 08382-24681. www.mbg-lindau.de

Kempten

BSW-Gruppe MEC Oberallgäu-Kempten, mittwochs 19 Uhr Treffen der Mitglieder zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge

München

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

Bellenberg

BSW-Gruppe Modellbaclub Bellenberg, freitags Clubabend ab 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 privat: eilzug@kabelbw.de, E-Mail Büro: hans-peter.klein@deutschebahn.com

BSW-Gruppe Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart - Treffen jeden Dienstag von 8 bis 16 Uhr in den Museumsräumen S-Bahn Haltepunkt Schwabstraße, Ausgang Seyfferstraße (Gehtruppe bis zum 1. Absatzaufgang, dann rechts Eingang). Führungen nach Vereinbarung. Leiter der Gruppe: Rainer Beer, Weilimdorfer Straße 15, 70825 Korntal, Tel. 0711-6722607. Museumsführer: Peter Berger, Bolzstraße 72, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154-5586.

BSW-Modellbahngruppe Lokführer Stuttgart Nord - Treffen Immer Donnerstag, ab 16:00 Uhr, und nach Absprache im Betriebswerk

Stuttgart über Pförtner, Ehmannastraße 56.
Info: Rainer Koroknay, Tel. 07191-23120

Neu-Ulm

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm - Treffen freitags ab 19.30 Uhr, samstags bei Bedarf und Absprache mit dem Gruppenleiter im Clubraum, Hirthstraße 3, 89231 Neu-Ulm. Monatlicher Stammtisch: am letzten Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr in der Sportgaststätte TSF Ludwigsfeld, Schwalbenweg 1. 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-oberer-ruhrtalbahn.de. Klönabend jeden 1. Dienstag im Monat und Modellbahnarbeiten alle weiteren Diensttage im Monat jeweils ab 19 Uhr in den Vereinsräumen im Bürgerzentrum Bahnhof Arnsberg. Info: H. Rüschenbaum, Tel. 02932-32975.

Dortmund

BSW-Gruppe MEC – Modelleisenbahnclub Dortmund, Hueckstr. 25, 44141 Dortmund (Gesamtschule Dortmund Gartenstadt), E-Mail: info@mec-dortmund.de, Ansprechpartner: Martin Kohlhaas, Tel.: 0231-512115, Clubabend immer dienstags und freitags ab 19:00 Uhr. Jeden zweiten Freitag von 15:00 – 18:00 Uhr Treffen der Modellbahnjugendgruppe ab zehn Jahre. Gerne können Sie uns auch auf unserer Internetseite www.mec-dortmund.de besuchen.

Hagen

BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik, Treffen jeden Montag ab 16 Uhr im Stellwerk

Hagen-Vorhalle, Info bei H.-W. Fuest, Tel. 0160-97441626.

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.

Oberhausen

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

BSW-Gruppe MEC Münster, jeden 1. Samstag im Monat von 14.30 bis 17.30 Uhr Treffen der Jugendgruppe in den Clubräumen, 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-schoppen. Ansprechpartner: Willi Stratmann, Tel. 02330-4435.

Opladen

BSW-Gruppe Modellbahngruppe AW Opladen, jeden Dienstag ab 17 Uhr Clubabend im Jugendhaus, Am St. Remigius 5, 51379

Leverkusen Info: Thomas Pawletta, Tel. 0173-2708205.

Paderborn

BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde Flügelrad 79, jeden Donnerstag ab 19 Uhr Gruppenabend, jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr Modellbahnfrühschoppen (Mai bis Oktober).

Krefeld

BSW-Modellbahngruppe Krefeld, jeden Freitag ab 19 Uhr Clubabend, 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

BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde „Stammtisch“ 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.

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 Hbf, Gleis 13. Info: Tel. 06131-675064, E-Mail: MCL-HPR@t-online.de.

Offenbach am Main

BSW-Gruppe Miniaturbahnclub „Stellwerk“ Offenbach am Main- 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**

BSW-Modellbahngruppe Saarbrücken, montags Gruppenabend ab 16 Uhr, im Empfangsgebäude, 4. Etage, Zimmer 448, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken. Info: Siggie Gottschall, Tel. 0681-41625328.

Region NordRegionalbüro Hannover**Braunschweig**

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

Bremerhaven

BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Bremerhaven, Clubtreffen jeweils Dienstag und Donnerstag ab 19 Uhr und sonntags ab 10 Uhr in den Vereinsräumen, Grenzstraße 7 (Nähe Kaufmännische Lehranstalten) 27568 Bremerhaven (Mitte). Gäste sind nach Absprache jederzeit willkommen. Vorsitzender: Bernd F. Hamann, E-Mail www.info@meclubbremerhaven.de Fahrbetriebstage: Karfreitag sowie 1. und 3. Adventswochenende, jeweils 11-17 Uhr in den Vereinsräumen

Hannover

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Hannover, dienstags und freitags 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 Cluba-

bende. Info bitte an Carsten Cordes, Ilsestraße 26, 26954 Nordenham. Tel. 04731-360960.

Oldenburg

BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg, donnerstags Treffen ab 19.30 Uhr im Clubheim Donnerschweerstraße 4 a, 26121 Oldenburg. Ansprechpartner: Werner Uven, Tübinger Straße 7, 26125 Oldenburg. Tel. 0441-12826. E-Mail: info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de

Außenbüro Hamburg

Bad Schwartau

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, mittwochs ab 18 Uhr Treffen 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-Gruppe Museums-Stellwerk Glückstadt, Besichtigung des Stellwerks; Anmeldung: Tel. 040- 612443 (Michael Zahmel)

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.

Impressum

Bahn & Modell

Nr. 27/April 2012

Herausgeber	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
Redaktion	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne Tel./Fax 0351 2527896. Immo Hoppe, Tel. 030-534 04 08
Arbeitsausschuss	Ronald Xanke (Hauptbeauftragter), Günter Baum (Eisenbahnerbe), Immo Hoppe (Redaktion Bahn & Modell), Günter Jazbec (Layout 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)
Anschriften:	
Redaktion	Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden E-Mail: info@bahn-und-modell.de
Versand	Günter Jazbec, Liebenwalder Ende 23, 16348 Wandlitz E-Mail: versand@bahn-und-modell.de
Erscheinungsweise	2 x jährlich
Redaktionsschluss	15. Februar 2012
Satz/Layout	Günter Jazbec
Druck	Meiling Druck GmbH, Haldensleben

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

Redaktionsschluss für das Heft 28: 15. August 2012

Fachblatt des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn



Das Empfangsgebäude des Hundertwasserbahnhofs Uelzen im Juni 2010; die Fassade der Westseite (oben) und die Empfangshalle (unten); dazu unser Beitrag zur Serie: Eisenbahnbauten auf Seite 80

Fotos: Bernstein





Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt



IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Freizeitgruppe der Stiftung BSW ; 01187 Dresden Zwickauer Str. 86

Veranstaltungen im Eisenbahnmuseum im Jahr 2012

Fr, 30.03. (12:00-18:00); Sa, 31.03. & 01.04. (10:00-18:00) 4. Dresdner Dampfloktreffen in Verbindung mit Depot Verkehrsmuseum Dresden zur Saisonöffnung 2012 mit Sonder- und Führerstandsmitfahrten
Fr, 30.03. am Haus 1 Nachtfotoparade 18:00-21:00 Uhr



Sa, 07.04. Museumstag

Sa, 21.04. Museumstag

Sa, 05.05. & So, 06.05.; "Blaulichtfest", ein Treffen mobiler Hilfsdienste im EBM (10:00-17:00)

Sa, 12.05. Dixieland mit Life Band; (15:00-19:00)

Sa, 19.05. Museumstag

Sa, 02.06. Kinderfest; (10:00-17:00)

Sa, 16.06. Museumstag

Sa, 07.07. Museumstag

Sa, 14.07. Dresdner Museumsnacht-Nachtfotoparade (18:00-01:00)

Sa, 21.07. Museumstag

Sa, 04.08. Museumstag

Sa, 18.08. Museumstag

Sa, 01.09. Familienfest (10:00-17:00)

So, 02.09. Familienfest (10:00-17:00)

Sa, 15.09. Museumstag

Sa, 29.09. Saisonabschlussfest (10:00-17:00)

So, 30.09. Saisonabschlussfest (10:00-17:00)

mit Gastlokomotiven und Führerstandsmitfahrten

So, 02.12.; 1. Advent im Eisenbahnmuseum (10:00-13:00)



www.igbwddresden-altstadt.de

Tel.: 0162/7838603

