



Vor zehn Jahren – der Dresdner Hauptbahnhof unter Wasser

(Seite 29)

Inhaltsverzeichnis	1
Leitartikel	
Grundsätzliches	2
In eigener Sache	2
Berichte/Meldungen	
Ein kleines Jubiläum: 15 Jahre Modellbau-Seminar Festenburg	3
Historische Eisenbahner umrahmen BSW-Esperanto-Kongress	4
Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig – eine BSW-Gruppe stellt sich vor	6
Kurznachrichten aus den Gruppen	9
Nachruf für Alois Biesinger	11
Porträts	
Eine Frau in einem außergewöhnlichen Beruf	13
Günter Groth – ein Leben mit und für die Eisenbahn	18
Norbert Heidrich, der rührige Oberfranke, ist im Sommer 60 geworden	23
Jubiläen	
50 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR / Sächsische Modellbahner-Vereinigung e. V. und Jubiläums-Modellbahn-Ausstellung in Oschatz	26
Vor zehn Jahren – Jahrhundertflut in Dresden	29
19 017 „Sachsenstolz“ feiert 90. Geburtstag	31
100 Jahre Mittenwaldbahn	33
125 Jahre Selketalbahn	39
125 Jahre Höllentalbahn – ein Jubiläum in der Medienrückschau	41
2013: Fünf Jubiläen rund um die Berlin-Stettiner Eisenbahn	43
150 Jahre Tharandter Rampe	49
Erfahrungsaustausch	
25 Jahre Modellbahnclub St. Egidien	50
Dortmunder Modellbahn – Jugendgruppe im BSW erhält Modulbauzuschlag	53
Bahnhistorie	
OSShD – EuroAsia Rail 2012	55
Vom Nadeltelegrafen zum Internet	56
Besuch beim Herrn Bahnarzt	64
Die Deutsche Reichsbahn 1937–1949	66
Die Fahrschullok BR 106 im Bw Halle G	72
Serien	
Eisenbahnuniformen:	
Stationsvorsteher der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E.)	74
Eisenbahnregionen: Obermain	78
Eisenbahnbauten: Leipziger Hauptbahnhof	82
Rezension	
Dampflokfotos, Band 1, Deutsche Reichsbahn 1970–1987	85
Post an die Redaktion	87
Veranstaltungen	
Impressum	96

Grundsätzliches

Helga Kuhne, Dresden – Schriftleiterin

Vor vielen Jahren haben unsere Vorgänger beschlossen, unter dem Dach des BSW das Eisenbahnerbe zu bewahren und in Form von Modellbahnen zu gestalten. Der BSW-Freizeit-/Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (EBE/MEB) wurde gegründet. Die Strukturen des heutigen Kulturbereichs reichen vom Hauptbeauftragten (ehrenamtlicher Leiter des Bereichs), über die Bezirksbeauftragten und Gruppenleiter bis zu den Mitgliedern und Förderern. Diese gewachsenen Strukturen und die grundsätzliche ehrenamtliche Bereitschaft zur Verantwortung ist „Mann“ dabei, aufs

Spiel zu setzen. Oder ist es normal, dass der Hauptbeauftragte Wochen und Monate nicht erreichbar ist und damit Diskussionen und Versäumnisse auslöst, die an die Substanz gehen. Auch dieses Heft musste wieder auf den Leitartikel von „ganz oben“ verzichten. Dabei ist aus der Geschichte bekannt: „Führerlose Truppen zeitigen die Tendenz, sich baldigst zu verlaufen, und sie wieder zu einen, ist zeitaufwendig und kräftezehrend.“ Dem Enthusiasmus und der langjährigen Verbundenheit von uns allen ist es zu verdanken, dass die Basisarbeit unbeirrt weitergeht.

In eigener Sache

Die Redaktion

Unsere Zeit ist eine Zeit der Eisenbahn-Jubiläen. Zumindest scheint es so, wenn wir 175 Jahre Deutsche Eisenbahn, 125/150 Jahre vieler Stecken und Bahnhöfe und 100 Jahre der letzten großen Kolossalbauten, z. B. Leipziger Hauptbahnhof, betrachten. Glücklicherweise haben wir das Fachblatt „Bahn & Modell“, um diese Ereignisse angemessen zu würdigen. Die Rubrik *Archiv* benannten wir daher in *Jubiläen* um, denn ein Archiv bauen wir seit Heft Nr. 1 und der Gründung der Sammlung historischen deutschsprachigen Eisenbahn-Schrifttums in Berlin erst langsam auf (s. Heft 27, Seite 19). Im vorliegenden Heft 28 wird gleich an neun Jubiläen erinnert: 150 Jahre Zweigbahnen der Berlin-Stettiner Eisenbahn und Tharandter Rampe, 125 Jahre Selketal- und Hölentalbahn, 100 Jahre Mittenwaldbahn,

100 Jahre Leipziger Hauptbahnhof, 90 Jahre Dampflok 19 017, 50 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband/Sächsische Modellbahner-Vereinigung und schließlich zehn Jahre Jahrhundertflut in Dresden. Letzteres ist sicher noch kein angemessener Jubiläumszeitraum, doch in Anbetracht der damit verbundenen persönlichen Erlebnisse Erinnerungswert. Falls Sie nachzählen wollen und das neunte Jubiläum in der Rubrik *Jubiläen* vermissen, blättern Sie einfach weiter. Der Leipziger Hauptbahnhof ist in der Rubrik *Serien, Eisenbahnbauten*, untergekommen. Hier wird vor 100 Jahren die Einfahrt des ersten Zuges 1912 gewürdigt. Der Gesamtbau wurde erst 1915 offiziell eröffnet und 1916 endgültig baulich vollendet.

Unser Heft 28 ist wieder ungewollt sehr „ostlastig“, d. h. es fehlen angemessene

Angebote aus dem Norden, Süden und Westen Deutschlands. In Mitteldeutschland, wie es heute vielfach heißt, scheinen die eisenbahnbegeisterten BSW-Mitglieder am schreibblustigsten zu sein. Dabei bestehen wir nicht auf allumfassende, ausgefeilte Beiträge, sondern sind bereits für regionale Anregungen

und kurze, interessante Fakten empfänglich. Wir machen was daraus und nennen es dann „*Redaktioneller Beitrag nach einer Idee/Anregung von....*“. In diesem Sinne wünschen wir uns viele neue Autoren, die sich den Themen Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn verpflichtet fühlen.

Ein kleines Jubiläum: 15 Jahre Modellbau-Seminar Festenburg

Bernhard Waterholter, Hannover – Bezirksbeauftragter Region Nord

Vom 13. bis 18. Juni 2012 fanden wieder die Festenburger Modellbautage statt. Es war die 7. Veranstaltung in Folge im BSW Wald- und Sporthotel Festenburg und gleichzeitig das 15. Modellbau-Seminar unseres BSW Kulturbereichs „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“. In den ersten drei Tagen wurden die bereits angekündigten neuen Module des Bahnhofs Eisfelder Talmühle in die bereits vorhandene Anlage eingefügt. Alle am Bau beteiligten Mitglieder hatten wieder eine gute Vorarbeit geleistet, und so konnte der neue Bahnhof störungsfrei in Betrieb gehen. Auch unsere „Architekten“ haben mit einem tollen Bahnhofsgebäude im Maßstab 1: 87 und viel Grün (Bäume/Büsche) für Highlights auf unserer Anlage gesorgt. Ein neues Stellpult für den Bahnhof mit zwei getrennten Fahrreglern ging ebenfalls in Betrieb. Einige Kollegen bauten insgesamt sechs Rollwagen, sodass auch der geplante



Gruppenbild zum 15. Modellbau-Seminar

Betrieb mit normalspurigen Schotterwagen auf Rollwagen im Modellbahnhof Eisfelder Talmühle begann. Die gesamte Anlage ist nun 6,40 m lang und 2,00 m breit und weist rundum eine Gleislänge von ca. 17 Metern auf.

15 Teilnehmern aus acht verschiedenen Modellbahngruppen trugen zu diesem Erfolg bei. Auch neun mitgereiste Ehefrauen und Lebenspartnerinnen nahmen an der Veranstaltung teil.

Außerdem waren die Räume am Wochenende 16./17. Juni 2012 für Interessierte geöffnet. Es wurden drei Modellbahn-Anlagen in verschiedenen Spurweiten vorgestellt und Selbstbau-Modelle unserer Mitglieder aus 15 Jahren Modellbau-Seminar gezeigt. Mit über 100 Modellbahnfreunden waren auch diese zwei Tage gut besucht.

Auch im nächsten Jahr findet wieder das Rendezvous mit der „Selketalbahn“ statt, zum 16. Modellbau-Seminar vom 12. bis 16. Juni 2013. Anmeldungen bitte unter: bernd.waterholter@arcor.de.



Modellbahnhof Eisfelder Talmühle – Das Original hatten wir bereits in unserem Heft 26 auf der 2. Umschlagseite oben abgebildet.



Auf Rollwagen aufgebockte Schotterwagen im Modellbahnhof Eisfelder Talmühle

Fotos (3): B. Waterholter

Historische Eisenbahner umrahmen BSW-Esperanto-Kongress

Dieter Birnstein, Minden (Westf) – BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

Unsere seit 1975 bestehende Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden, seit 2010 auch BSW-Kulturgruppe, wurde im Januar 2012 zum BSW-Esperanto-kongress (64. Internacia Fervojista Kongreso, 19.- 25. Mai 2012) nach Herzberg

eingeladen. Herzberg liegt am Südrand des Harzes (Niedersachsen, Kreis Osterode) und ist *die* Esperanto-Stadt, in Esperanto: „la Esperanto-urbo“. Spätestens seit den 1960er Jahren ist sie auch die „Welthauptstadt“ aller Esperanto

sprechenden Eisenbahner, als Joachim Gießner begann, die neutrale Brückensprache im Herzberger Bahnhof zu unterrichten. Über die Stadtgrenzen hinaus wirkte Gießner jahrzehntelang als außerordentlich reger und geschätzter Vorsitzender des deutschen und des internationalen Eisenbahner-Esperanto-Fachverbandes. Zudem übersetzte er hunderte Lieder, Opern, Operetten, Bücher und Fachartikel ins Esperanto.

Dem Wunsch des Gastgebers entsprechend, sollten wir am 20. Mai 2012 den BSW-Esperantokongress durch unsere historischen Uniformen bereichern. Trotz rechtzeitiger Umfrage in unserer 17-köpfigen Uniformgruppe fanden sich nur meine Lebensgefährtin Regina Göbel und ich, die in den Harz fahren wollten und auch konnten.

Der 20. Mai 2012 war ein Sonntag. Treffpunkt war um 9:00 Uhr in der Aula der Realschule Herzberg. Dort kamen die Kongressteilnehmer aus 15 Ländern zusammen. Schirmherr der Veranstaltung war der Herzberger Bürgermeister, der Einzige übrigens, der seine Rede in deutscher Sprache hielt. Ansonsten verstanden wir nur „Bahnhof“, denn alle Teilnehmer hielten die Grußbotschaften ihrer Länder in Esperanto, einer Kunstsprache, die der polnische Dr. Ludoviko Lazaro Zamenhof (1889–1917) initiiert hatte. 2009 war ihm in Herzberg am Harz ein Denkmal gesetzt worden.

Mittags gingen die Teilnehmer geschlossen unter „Polizeieskorte“ zum Rathaus und weiter zum gemeinsamen Mittagessen in den Welfenhof an der Bahn-



Dieter Birnstein und Regina Göbel am 20. Mai 2012 in Herzberg am Harz

hofsstraße. Aufgelockert wurde der Kongress zwischendurch mit Darbietungen des BSW-Chors aus Hannover und am Nachmittag durch eine Blaskapelle aus der Region. Um 16:00 Uhr fand auf dem Bahnhofsvorplatz eine Gedenksteinweihe statt. Der Platz wurde durch den Bürgermeister in „Esperantoplatz“ umbenannt. Am frühen Abend war für uns der offizielle Teil beendet.

Am Montag nutzten wir die Gelegenheit zum Ausflug auf den Brocken. Von Wernigerode aus fuhren wir mit der Harzquerbahn auf den deutschen Berg aller Deutschen. Da sich auch das Wetter von seiner guten Seite zeigte, waren wir mit dem Rundblick rundum zufrieden.

Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig – eine BSW-Gruppe stellt sich vor

Holger Kames, Leipzig – BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof Leipzig

Seit Anfang der 1980er Jahre gab es Bestrebungen, den damals vermeintlich nicht mehr benötigten Bayerischen Bahnhof in Leipzig in ein Eisenbahnmuseum umzugestalten. In den südlichen Bezirken der Republik gab es viele betriebsfähige Museumsfahrzeuge, welche an ehrwürdiger Stätte beste Erhaltungs- und Einsatzmöglichkeiten in touristisch interessanter Umgebung finden sollten. Einige Engelsdorfer Lokpersonale ergriffen daraufhin die Initiative. Mitte des Jahres 1989, noch unter dem Dach des Kulturbundes der DDR gegründet, war der Name der Gruppe durchaus Programm. Die Mitglieder wollten ihr Interesse für die historische Ära der Dampflokomotiven, ihre umfangreichen Fachkenntnisse, ihre Arbeitskraft und möglichst eine gut erhaltene Dampflokomotive in das zukünftige Museum einbringen. Wenige Jahre zuvor war der reguläre Dampflokbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt worden. Deshalb standen betriebsfähige Dampflokomotiven und Ersatzteile noch in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Nach 1989 änderten sich die Rahmenbedingungen jedoch grundlegend. Es erwies sich technisch und finanziell als völlig illusorisch, das Bahnbetriebswerk des Bayerischen Bahnhofs wiederzubeleben. Auch für das umliegende Bahnhofsgelände keimten plötzlich ganz andere Pläne auf. Die Lokomotive, die sich unsere Gruppe für das zukünftige Museum ausersehen hatte, wurde von der Deutschen Reichsbahn anderweitig verkauft. Wir dachten jedoch mitnichten an ein Aufgeben. Es wurde beschlossen, eigene Eisenbahnfahrzeuge zu erwerben und sich aktiv den neuen Bedingungen zu stellen. Unsere Gruppe erwarb 1992

und 1993 zunächst zwei Dampflokomotiven. Die Lok 52 5448 (Schichau-Werke Elbing, 1943/3726) steht mittlerweile als technisches Denkmal auf Gleis 24 des Leipziger Hauptbahnhofs. Die 52 8154 (s. Bild) konnte in etwa zwei Jahren von einem unvollständigen Dampfspender zu einer der bestgepflegten Museumslokomotive Deutschlands restauriert werden. Sie ist heute mit allen erforderlichen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet und für den Betrieb auf dem Netz der DB AG zugelassen.

Beim Zusammenschluss beider deutscher Staatsbahnen zeichneten sich große Veränderungen im Personalbestand ab. Für viele betroffene Kollegen war es jedoch nicht einfach nur ein Job, Eisenbahner zu sein, sondern eine Lebenseinstellung. Deshalb fand das Angebot einer entsprechenden Freizeitgestaltung durch unsere Gruppe großes Interesse. Wie wir feststellten, traf das nicht nur bei ehemaligen, sondern auch bei aktiven Kollegen zu. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, schlossen wir uns 1991 dem BSW als Freizeitgruppe an.

Sehr früh war uns auch klar, dass die Teilnahme an Ausstellungen und der betriebsfähige Einsatz historischer Lokomotiven und Wagen einen erheblichen administrativen und vor allem finanziellen Aufwand erfordern würde, was jedoch unmöglich der Gemeinschaft der Förderer und Sponsoren des BSW aufgebürdet werden konnte. Daher gründete unsere Gruppe einen gemeinnützigen, eingetragenen Verein und öffnete sich auch für Nichteisenbahner. Deren Anzahl ist mittlerweile sogar größer, als die der Eisenbahner. Von unseren derzeit 70



Im Vordergrund: betriebsfähige Dampflokomotive 52 8154-8 (Orenstein & Koppel Lokomotivfabrik Drewitz 1943), als Kriegslok 52 4896, Rekonstruktion 1965 zur 52 8154, Achsfolge 1'E, Gattung G 56.15 – Einsatz im schweren Güterzug- und Personenzugdienst, Beheimatung: Bw Kamenz, Bw Bautzen, ab 1982 Bw Engelsdorf, bis 1984 vermietet an Braunkohlekombinat Bitterfeld, ab 1989 Pflege durch Verein, 1993 Kauf durch Verein von Deutscher Reichsbahn, ab September 1995 unter Denkmalschutz des Freistaates Sachsen und technisches Kulturdenkmal der Stadt Leipzig

Im Hintergrund: E 18 047 und SVT 137 234, Bauart Leipzig dreiteilig

Foto: H. Kames

Mitgliedern sind 19 Eisenbahner und 28 Förderer des BSW.

1995 mussten wir uns ein neues Domizil suchen, weil das bisher genutzte Gebäude im Bahnbetriebswerk Engelsdorf nicht mehr zur Verfügung stand. Etwa zeitgleich wurde auf dem Bahnhof Leipzig-Plagwitz im Westen der Stadt ein komplettes und mit einer erneuerten Gleisanlage ausgestattetes Lokschuppen Gelände frei. Kurzerhand zogen wir dorthin um.

Nun war auch genügend Platz für die Erweiterung der Fahrzeugsammlung, für die Unterbringung wertvoller Ersatzteile und für die Ergänzung der Maschinen- und Geräteausstattung vorhanden. Es gibt Räumlichkeiten für Zusammenkünfte, Schulungen, Werkstätten und Büros. Im Laufe der Zeit kamen einige Rangier-Diesellokomotiven, mehrere Reisezug-

wagen der Baujahre 1962 bis 1984, ein Eisenbahndrehkran EDK 6, ein Gabelstapler, mehrere Werkzeugmaschinen, natürlich eine Menge „Kleinkram“ und in jüngster Zeit mehrere Güterwagen zu unserer Sammlung hinzu.

Einige der Reisezugwagen haben wir betriebsfähig wieder hergerichtet. Sie werden zusammen mit der Dampflokomotive 52 8154 als „Leipziger Museumszug“ eingesetzt, und gerne auch befreundeten Gruppen und Vereinen für Sonderfahrten zur Verfügung gestellt. Derzeit befindet sich ein weiterer Wagen in Aufarbeitung und einige andere bilden den Arbeitsvorrat für die nächsten Jahre. Besondere Erwähnung sollen dabei unsere Reisezugwagen des UIC-Typs Y bzw. Y/B70 finden. Seit den frühen 1960er Jahren in Görlitz und Bautzen entwickelt und gebaut, erwiesen sich

diese Wagen als Spitzenprodukte des sächsischen Schienenfahrzeugbaus und als wahre Exportschlager in fast alle Ostblockländer und sogar in Länder Asiens und Nordafrikas. Die Fahrzeuge ließen sich leicht an alle Erfordernisse anpassen. Sie basieren auf einem vereinheitlichten Grund-Wagenkasten, der sich an Sitzwagen unterschiedlicher Klassen, an kombinierte Sitz- und Gepäckwagen, an Liegewagen, Schlafwagen, Speisewagen oder Postwagen, ja sogar an Salonwagen für Regierungszüge und militärische Zwecke anpassen lässt. Sie unterscheiden sich lediglich in der Anzahl und Anordnung der Fenster und durch die Inneneinrichtung. Den Anforderungen der Kunden an länderspezifische Höchstgeschwindigkeiten entsprach man durch den Einsatz unterschiedlicher Drehgestelle und Bremsanlagen.

Es gelang uns, von jedem wichtigen Grundtyp ein Fahrzeug zu erwerben – allerdings in recht unterschiedlichem Zustand. Zumindest können wir sie damit der Nachwelt erhalten und sächsischer Ingenieurskunst ein Denkmal setzen.

Wir organisieren auf unserem Gelände in jedem Frühjahr und Herbst interessante Fahrzeugausstellungen unter Beteiligung befreundeter Vereine und BSW-Gruppen. Auf diesen Veranstaltungen treffen sich ehemalige und aktive Eisenbahner sehr gern. „Weißt Du noch...?“, beginnt dabei so manche Anekdote. Darüber hinaus bieten wir nach Absprache Führungen und Projekttag für Kinder-

und Erwachsenengruppen an, wir unterstützen die DB AG bei Führungen auf dem Leipziger Hauptbahnhof im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit und stehen mit unserer Dampflok-Infrastruktur als Anlaufpunkt für Gastlokomotiven auswärtiger Vereine und Gruppen zur Verfügung. Ausländische Eisenbahnfreunde zählen auch bereits zu unseren Gästen, und mehrfach fanden Foto-, Fernseh- und Filmproduktionen bei uns statt. Wir verstehen uns dabei ausdrücklich als Teil der sächsischen Kulturlandschaft und als Werber für das Verkehrsmittel Eisenbahn und den Eisenbahnerberuf.

In den kommenden Monaten werden wir wieder Sonderfahrten mit historischen Loks und Wagen zu interessanten Zielen durchführen. Dabei stehen unter anderem das Dampflokwerk Meiningen, das Winzerfest in Freyburg/Unstrut, das winterliche Erzgebirge, der Schlesische Christkindelmarkt in Görlitz, Nikolausfahrten für Familien mit Kindern und eine Silvesterfahrt nach Dresden auf dem Programm. Aber nicht nur über viele Fahrgäste würden wir uns freuen, sondern auch über einen Zuwachs an engagierten und aktiven Mitstreitern.

Weitere Informationen veröffentlichen wir regelmäßig im Internet und stehen für Anfragen gerne auch persönlich zur Verfügung (Info: Andreas Lindner, Tel.: 0341-96 82 514 oder 0171-4804054, E-Mail: info@dampfbahnmuseum.de, Web-Seite: www.dampfbahnmuseum.de).

Kurznachrichten aus den Gruppen

1. Außenbüroleiter geht in Ruhestand

Dieter Schindelhauer von der BSW-Region Ost, Außenbüro Leipzig, wurde per 1. Mai 2012 in die Ruhephase der Alterszeit verabschiedet. Über 42 Jahre war er im Bereich der Eisenbahn tätig, davon allein über 20 Jahre beim BSW der Region Ost. Die letzten Jahre waren etwas beschwerlich, musste er doch montags bis freitags von seinem Wohnort Dresden zum Arbeitsort Leipzig Hauptbahnhof (120 km) pendeln – für einen 60-Jährigen eine gewisse Herausforderung. Nach eigenem Bekunden möchte Dieter Schindelhauer dem BSW als Seniorenbetreuer ehrenamtlich treu bleiben. Wir wünschen gutes Gelingen und bessere Gesundheit.

*Helga Kuhne
Foto: L. Kuhne*



2. Bahnhofsfest in Wernigerode

Die erste meterspurige Schmalspurbahn im Harz war die Selketalbahn, die mit ihrem 1. Bauabschnitt am 7. August 1887, also heute vor 125 Jahren, in Betrieb ging (s. Beitrag S. 39). Im Rahmen dieser Jubiläums-Feierlichkeiten fand am 9. Juni 2012 ein großes Bahnhofsfest im Bahnhof Wernigerode-Westertor statt. Den ganzen Tag und bis spät in die Nacht wurde gefeiert, wobei am Tage die Eisenbahn und am Abend Musik und Vergnügen im Vordergrund standen. Laut Angaben des Veranstalters, der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, lag die Zahl der Besucher insgesamt bei über 30.000. Auch der Fußball wurde nicht vergessen. Mittels „public viewing“ waren die eisenbahnbegeisterten Fußballfans live beim Spiel der deutschen Nationalelf zur diesjährigen Europameisterschaft dabei.

Wir, die BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, brachten uns selbstverständlich zu diesen Feierlichkeiten auch mit ein. Auf halbem Wege vom Wernigeröder Hauptbahnhof zum Festgelände, zwischen Regel- und Schmalspuranlagen, liegen unsere Arbeitsräume. Diese waren erster Anlaufpunkt für alle Besucher aus der Stadt sowie für die Teilnehmer von vier Sonderzügen, die Wernigerode als Ziel hatten. Schon eine Stunde vor der offiziellen Eröffnung war der Andrang vor unserer Modellbahn so groß, dass wir vorzeitig öffnen mussten. Und so blieb es bis kurz vor 18 Uhr. Da kein Eintritt genommen wurde, konnten wir die Besucher nur schätzen. Es waren bestimmt über 2.000. Wer unsere Räumlichkeiten kennt, kann sich vorstellen, dass es manchmal ganz schön eng wurde. Den-



„Conny“ Richter von der BSW-Region Ost, Außenbüro Leipzig, machte mit einem kleinen Infostand auf die Stiftung BSW aufmerksam und beantwortete die Fragen vieler Interessierter. Foto: N. Jakobasch

noch waren alle Besucher von unserer Harzquerbahn-Modellanlage begeistert und versprochen, demnächst mal wieder bei uns hereinzuschauen. Die Besucher fütterten rege unsere Spendenlaterne, stärkten sich bei Kaffee und selbstgebackenem Kuchen und kauften überzählige Modellbahnfahrzeuge.

Während für die Besucher die Band «Scooter» auf der Festbühne spielte, klang für die Mitgliedern der IG Harzer Schmalspurbahnen, der Selketalbahnfreunde und anderer am Bahnhofsfest beteiligten Vereine der Tag mit einem gemütlichen Grillabend aus.

*Norbert Jakobasch, Blankenburg – BB
Modelleisenbahn Region Ost*

3. Eisenbahnfreunde Klingenthal im Vogtländischen Eisenbahnverein Adorf e.V.

1991 gründete sich unser Verein der Eisenbahnfreunde Klingenthal e.V. (EBF). Schon früh suchten wir die Verbindung und die freundschaftliche Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Nachbarn, dem Verein Club M 131.1 Sokolov. Als Beitrag zur Eisenbahngeschichte der Strecke Klingenthal–Sokolov (Falkenau) übergaben wir für eine Ausstellung im Bahnhof Kraslice (Graslitz) zahlreiche Exponate als Leihgaben. 1995 musste sich unser Verein EBF von seinem rollenden Material (u. a. Dampflok 86 607, Borsig 1942/15280) wegen Gleisabbau und Lokschuppenabriss trennen. Die Exponate gingen an das Bw Adorf (Vogtl). Dort gründete sich der Vogtländische Eisenbahnverein Adorf e.V.. Nachdem auch der Museums-Standort Klingenthal wegen Gebäudeverfalls aufgegeben werden musste, zogen wir ins Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofes Schöneck (Vogtl) um. Dort mussten wir die Ausstellung wegen Platzmangels drastisch verkleinern. Da unsere Mitglieder inzwischen in der Republik verstreut arbeiten und zum Teil auch wohnen, konnte die Arbeit im Verein bald nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Anfang 2009 beschlossen wir, d. h. die noch erreichbaren Mitglieder, die Auflösung des Vereins zum Jahresende. Es lag nun nahe, alle Exponate im Bw Adorf (Vogtl) zusammenzuführen, wo wir als BSW-Kulturgruppe immer noch tätig sind. Viele der Adorfer-Vereinsmitglieder (16) wurden auch BSW-Mitglieder.

Am 7. April 2012 trafen wir uns mit den tschechischen Eisenbahnfreunden und beschlossen, für dieses Jahr gemeinsame Veranstaltungen im Bw Adorf (Vogtl) zu organisieren. Am 14./15. Juli 2012 fand mit unserem tsche-

chischen Partnerverein Club M 131.1 Sokolov und dem Muzeum Zeleznicnich Drezin Ing. Václav Zahradka unser Vereinsfest satt. Am 25./26. August 2012 folgten ein Sommerfest mit Fahrzeugschau und am 8./9. September Tage des offenen Denkmals. Am 6./7. Oktober 2012 können Kinder und Erwachsene an einem Modellspielwochenende teilnehmen.

Friedhold Wunderlich, Bad Elster – BSW-Gruppe EBF Klingenthal (Vogtl)

4. Die Bügelfalte 110 488-4 stellt sich vor

Eine neue BSW-Gruppe hat sich am 15. Februar 2012 in Villingen im Schwarzwald gegründet, benannt nach einer E-Lok: Die Bügelfalte 110 488-4. Anlass war der Umstand, dass sich einige aktive Eisenbahner mit dem Ziel zusammen gefunden haben, eine über Jahrzehnte im Schwarzwald eingesetzte Elektrolokomotive der Baureihe 110 der Nachwelt zu erhalten. Unterstützung

Nachruf für Alois Biesinger

Martin Schulz, Friedrichshafen (Baden-Württemberg) – BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Friedrichshafen

Im Alter von nur 70 Jahren verstarb am 16. März 2012 nach langer, schwerer Krankheit unser 1. Vorsitzender Alois Biesinger. Er war Gründungsmitglied des Vereins Modellbahnfreunde Friedrichshafen, der seit 1989 unter dem Dach des BSW besteht. Noch in „Bahn & Modell“, Heft 26, Seiten 37 ff, stellte Alois Biesinger seine Modellbahnanlage vor.

Der Verein hat sein Domizil am Stadtbahnhof Friedrichshafen gleich neben dem Wasserturm des ehemaligen Bw Friedrichshafen. Alois Biesinger war viele Jahre im Vorstand des Vereins und hat ihn nach seiner Neugründung 1995 als 1. Vorsitzender maßgeblich gelenkt. Der



Alois Biesinger in einer Fotomontage von Redaktion „Bahn & Modell“

Verein baute unter seiner Leitung eine große H0-Anlage mit 100 Meter Gleisen und eine N-Anlage der Teuringertal-Bahn mit 16 Metern Streckengleisen auf. Mehrmals im Jahr werden öffentliche Fahrtage abgehalten, die viele Besucher anziehen. Diese kommen nicht nur aus der unmittelbaren Umgebung am Bodensee, sondern auch aus der Schweiz und aus Österreich.

Das tatkräftige Engagement von Alois Biesinger für unsere Modellbahn werden wir alle vermissen.

Modellbahnfreunde Friedrichshafen, Olgastr. 32, 88045 Friedrichshafen
www.modellbahnfreunde-fn.de



Die Mitglieder der BSW-Gruppe Bügelfalte im August 2012 vor „ihrer“ Zweit-E-Lok am Lokschuppen Rottweil

Fotos: M. Zimmermann

fand das ehrgeizige Vorhaben bei DB RegioNetz „TEE-Rheingold“. Das Unternehmen stellte uns die Möglichkeit in Aussicht, eine Lokomotive dieses Typs zur Betreuung zu übernehmen.

Nach einiger Zeit nahm das Projekt langsam Gestalt an. Es ergab sich die Möglichkeit, die ehemalige TEE-Lokomotive 112 488-2, heutige 110 488-4, zu übernehmen. Durch günstige Umstände wurde der Gruppe gleichzeitig noch eine zweite Maschine, die 110 468-6, zur Betreuung angeboten. Bei

der 110 468-6 handelt es sich um eine ehemalige beim Bahnbetriebswerk (Bw) Freiburg stationierte E-Lok der BR 110. In ihrer aktiven Zeit war sie eine der Stammlokomotiven auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg, Villingen und Singen. Letztmalig fuhr sie hier am 9. Dezember 2006 den RE 4742 von Singen nach Offenburg. Danach wurde sie in Braunschweig beheimatet und dort im Februar 2012 ausgemustert.

Beide „Bügelfalten“ im August 2012 vor dem Lokschuppen in Rottweil

rechts: 110 488-4 (Kraus Maffei 1968/19353) – 1993 Umbau von 112 488-2 unter Verwendung der Drehgestelle der 110 157 zur 110 488-4, ausgemustert 2011 in Dortmund Bbf

links: 110 468-6 (Henschel 1966/31034) – ausgemustert 2012 in Braunschweig



In der Nacht vom 9. auf 10. August 2012 fand die Überführung beider E-Loks vom Abstellort Darmstadt nach Rottweil, 90 Kilometer südlich von Stuttgart, statt. Abgestellt bleiben sie vorerst auf dem Gelände der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (EFZ) im ehemaligen Bahnbetriebswerk Rottweil, 27 Bahn-Kilometer von Villingen entfernt.

Der erste öffentliche Auftritt unserer BSW-Gruppe wird im Rahmen der Rottweiler Dampf-Tage am 26. und 27. Oktober 2012 erfolgen. Die Mitglieder der BSW-Gruppe planen einen kleinen Stand aufzubauen, wo verschiedene Bücher und Filme über die BR 110 verkauft bzw. im Rahmen einer Tombola attraktive Sachpreise verlost werden. Zudem wird die Möglichkeit bestehen, eine der beiden E-Loks unter sachkundiger Führung von innen kennenzulernen.

Für die Zukunft hat sich unsere Kulturgruppe folgende Ziele gesetzt:

- die Lokomotiven an geeigneten Veranstaltungen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen,
- gemeinsame Gruppenabende und gemeinsame Ausflüge zu gestalten,
- die ehemalige TEE-Lokomotive 110 488-4 in ihr äußeres Erscheinungsbild vergangener Tage zurückzusetzen,

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Nähere Informationen zu den Aktivitäten unserer Gruppe gibt es unter E-Mail info@die-buegelfalte-110.de oder auf unserer Webseite www.die-buegelfalte-110.de.

*Marco Zimmermann, Villingen (Baden-Württemberg) – BSW-Gruppe
Die Buegelfalte 110 488-4*

Eine Frau in einem außergewöhnlichen Beruf

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

„Ich habe meinen außergewöhnlichen Beruf weggeworfen,“ stellte Annemarie Buley fest, nachdem sie mir gegenüber ihr kurzes Berufsleben bei der Deutschen Reichsbahn Revue passieren ließ. Und noch heute ist die 75-Jährige darüber traurig.

Es ist Ende April 2012. Annemarie Buley bereitet sich in Frankfurt (Main) auf ein Klassentreffen der Volksschule in Dresden vor. Wieder und wieder kreisen ihre Gedanken um die Stadt, die ihr einst soviel bedeutete, die Menschen, die dort lebten, noch leben und die Eisenbahn. Erst kürzlich hat sie sich aus der Buchreihe

DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN den Band „Eisenbahndirektion Dresden 1868-1993“ gekauft und ist begeistert. Sie setzt sich hin und schreibt einen Brief an die Autorin, in dem viel Sehnsucht nach mehr Wissen über die

Eisenbahn im Raum Dresden zu spüren ist. Letztlich kramt sie in ihren Erinnerungen und glaubt sogar, die Verfasserin zu kennen. Um es vorwegzunehmen, dem ist nicht so.

Das Klassentreffen rückt näher. Sie ist noch in Frankfurt (Main), als sich die beiden



Annemarie Buley 1953 in Uniform

telefonisch zu einem Gespräch im frühlingshaften Biergarten „Klosterhof“ in Dresden verabreden. Die Kastanien haben ihre Kerzen aufgesetzt, der Flieder duftet betörend. Sie sitzen unter einem grünen Blätterdach, als Annemarie Buley ihre Geschichte erzählt.

1936 geboren, besuchte sie von 1942 bis 1950 die Volksschule in Dresden-Zschieren und erlernte anschließend bei der Deutschen Reichsbahn den Beruf einer Bauzeichnerin. Sechs weibliche Lehrlinge gab es zu jener Zeit in ihrer Berufsschulklasse: drei Maurerinnen, eine Zimmerin, eine Tischlerin und sie als Bauzeichnerin. Die vielen Eindrücke während der dreijährigen Lehrausbildung drängen sich ihr auf: „Wir markierten mit verschiedener Tusche jede Strecke im Direktionsbezirk. Das war ein Gewimmel vor allem um Chemnitz ins Erzgebirge hinauf. So viele kleine Strecken, sie waren alle im Doppelstrich mit Redisfeder unterschiedlicher Stärke gezeichnet.“ So lernte sie neben Geografie auch jetzt die Farben Sepia, Türkis und Zinnober kennen. Jeder Bahnmeisterei-Bezirk wurde in einer anderen Farbe dargestellt. Die Legende der Karte klärte darüber auf.

Viele Erlebnisse sind ihr gegenwärtig und lassen sie ins Schwärmen geraten. Sie gehörte dem Eisenbahner-Jugendchor an, einem ca. 40-köpfig starken Ensemble mit acht unterschiedlichen Stimmlagen. Mit dem Chor trat sie bei vielen Veranstaltungen der Direktion auf, voran am „Tag des Eisenbahners“, der jährlich am zweiten Sonntag im Juni begangen wurde.

Die Lehrgruppe von Annemarie Buley (erste von links) 1952 bei der Brückenmeisterei Dresden

Fotos (4): Sammlung A. Buley

Bis zu zweimal in der Woche wurde geprobt, natürlich stilecht im Mitropa-Saal des Dresdner Hbf. „Ich war stolz darauf, zu diesem Chor zu gehören. Er war gewissermaßen der Nachwuchschor des Bergsteigerchors „Kurt Schlosser“, dem allerdings nur Männer angehörten.“

Annemarie Buley erinnert sich an das Deutschlandtreffen in Berlin im Jahre 1952. „In Mannschaftswagen fuhren wir von Dresden nach Berlin, in gedeckten Güterwagen. Das weiß ich noch ganz genau.“ Es gab zu jener Zeit auch Sonnenwendfeiern, wo der Chor auftrat. Ohne Gesang allerdings war auch mitunter kollektives Unkrautjäten auf Bahngelände angesagt – das Jugendleben war vielfältig. Der Sport in der Betriebs-sportgemeinschaft (BSG) Lokomotive ist ihr mit Waldläufen auf dem Wilisch (Berg nahe Dresden) in Erinnerung geblieben. Und sie denkt an das Handballtraining in Dresden-Strehlen. Damals war alles so leicht, so schön. Die Welt stand dem jungen Mädchen offen. Die Lehrjahre gingen vorüber. Von den sechs Mädchen war sie die einzige, die sich anschließend zu einem Brückenbau-Studium an der Fachschule für Eisenbahnwesen bewarb und auch angenommen wurde. Das war 1953. Ihr erstes Studienjahr absolvierte sie in Erfurt in der dortigen



Reichsbahnschule „Julius Dittfort“. Ab dem zweiten Studienjahr war für sie Dresden angesagt, damals noch in der ehemaligen Staatsbauschule in der Dornblüthstraße 6a. Allerdings ging es dort sehr beengt zu. Man unterrichtete im Zweischichtbetrieb. Ab dem dritten Studienjahr war endlich der Neubau der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden am heutigen Strehleener Platz fertig, die sogenannte „Schaffnerschule“. Hier irrte der Volksmund, denn Schaffner (Betriebszweig Betrieb und Verkehr) wurden hier gerade nicht ausgebildet, dafür Ingenieure in den Fachrichtungen Maschinen-, Bau- sowie Sicherheits- und Fernmeldetechnik, später auch Starkstromtechnik und Ökonomie.

Mit der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden begann eine neue Qualität bei der Heranbildung des mittleren technischen Personal der Deutschen Reichsbahn. Sie finanzierte die Gründung, den Aufbau und den Neubau. Die Studenten waren Angehörige der Deutschen Reichsbahn mit allen Rechten und Pflichten. Der Bedarf an Absolventen war außerordentlich hoch, denn die Deutsche Reichsbahn hatte eine gewaltige Aufbauarbeit zu leisten. Im Rahmen der sowjetischen Reparationsansprüche war im Osten bis 1947 das zweite Gleis auf 6.300 Kilometern demontiert worden. Das waren fast 50 Prozent des gesamten Schienennetzes. Hunderte Eisenbahnbrücken waren zerstört oder stark beschädigt, 60 Prozent aller Lokomotiven und Eisenbahnwagen vernichtet. Da kam Annemarie Buley gerade richtig. Sie hatte einen gesunden Ehrgeiz, auch fiel ihr das Lernen leicht. Schon Ende des ersten Studienjahres erhielt sie ein Leistungsstipendium. Die junge Frau



Annemarie Buley mit Studien-Kollegen am Zeichenbrett 1955

war drei Jahre lang eine Exotin unter den Studenten. Ein technischer Beruf, insbesondere ein Ingenieurstudium im Brückenbau, gehörte damals wie heute nicht zur weiblichen Domäne. 1956 war das Studium beendet. Es folgte eine 1 ½ jährige A-Dienstausbildung, die Inspektoren-Laufbahn. Nun lernte sie auf den technischen und nichttechnischen Dienststellen die Abläufe kennen. Sie arbeitete unter Anleitung von erfahrenen Kollegen in der Brückenmeisterei, der Hochbaumeisterei, des Bahnbetriebswerkes, des Bahnbetriebswagenwerkes und in weiteren Dienststellen. Auch die Arbeit auf den Stellwerken blieb ihr nicht verborgen. „Ich habe Vorschriften studiert, viel auf- und mitgeschrieben und empfinde heute noch, dass ich eine optimale Ausbildung genossen hatte.“

Nach der A-Ausbildung ging es eigenverantwortlich weiter. Sie arbeitete bis 1959 folgerichtig in einem Neubauamt und beim Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn in



Neubau der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden um 1960

Quelle: Geschichte der Fachschule für Technik – Stand: März 2012 (www.bszt.de)

Dresden. Sie lernte den Direktionsbezirk kennen, fuhr im Brückenmesswagen mit, suchte auf Strecken nach Überbauten oder Durchlässen, um danach das Archiv zu vervollständigen. Und das wäre auch alles so schön weitergelaufen, so ist sich Annemarie Burley sicher, wenn, ja wenn....

Lassen wir Annemarie Buley selbst berichten: „Ich hatte schon zwei Jahre meines Studiums absolviert, da begann mein zukünftiger Mann sein Studium der Sicherungs- und Fernmeldetechnik an unserer Fachschule.

Wir hatten zwar verschiedene Fachrichtungen, aber dennoch viel Gemeinsames. Ich wusste, das ist der Partner, mit dem wollte ich mein Leben teilen. Wir verlobten uns. Während ich schon richtig Geld verdiente, studierte er noch. Wir planten unser Leben. Nach Feierabend saß ich oft noch

Annemarie Buley in der A-Ausbildung 1957 – Gleisvermessung

am Schreibtisch und bearbeitete Projekte. Unentgeltlich. Wir brauchten 200 Aufbaustunden für eine Neubauwohnung, die im Dresdner Süden entstehen sollte.“ Doch dann das: Die Eltern des jungen Mannes verließen die DDR. Freunde rieten ihm, es den Eltern gleichzutun, um Ärger und Repressalien zu entgehen. Dieser wiederum beriet sich nun mit seiner Verlobten. „Ich war total unentschlossen, hatte ich doch in der DDR nur Gutes erfahren. Es gab auch andere Schicksale, ich will gar nichts schönreden. Aber ich hatte und behielt nach meinem Weggang aus der DDR mindestens 15 Jahre ein schlechtes Gewissen. Jetzt im Nachhinein weiß ich, wie stark die Kameradschaft, das gegenseitige Helfen in der DDR ausgeprägt waren. Das fing in der Volksschule an, ging über die Lehre bis hin zur Ingenieurschule. Ich erinnere mich, dass ich mal im ersten Semester in einem Flur der Erfurter Schule zwei älteren, durch den Krieg gezeichneten Männern gut zuredete. Sie wollten ihr



Studium aufgeben. Später, kurz vor dem Examen, war ich es, die Hilfe brauchte. Da waren es genau die zwei Studenten, die mich wieder aufbauten.“

Es hatten zu viele zum Weggehen geraten. Sie heirateten am 27. Juni 1959 in Dresden und einen Tag später traten sie ihre Hochzeitsreise ohne Wiederkehr gen Westen an. Sie hatte alle Aufzeichnungen und Bücher von der Lehrzeit, vom Studium, der A-Ausbildung und der Arbeit in zwei großen Koffern verstaut. „Ich weiß nicht, wieso ich das alles mitgeschleppt habe. Ich kann es mir nur so erklären, dass ich zu jung und blauäugig war. Ich dachte, ich wechsle nur vom Osten in den Westen und arbeite dort weiter, wo ich in Dresden aufgehört hatte.“ Zunächst schlüpfen beide bei Verwandten ihres Mannes am Niederrhein unter. Sie bekam auch sofort Arbeit. „Ich fühlte mich aber am Niederrhein total unwohl. Deshalb bewarben wir uns bei den drei Direktionen in Wuppertal, Köln und Düsseldorf. Mir wurde schon 1959 überall mitgeteilt, technische weibliche Inspektoren würde man nicht einstellen. Ich verstand das nicht. Ich hatte doch eine gute Ausbildung durchlaufen. Aber eben nicht nach Westkriterien. Noch sah ich alles durch eine Traumbille, hoffte auf ein Wunder. Gott sei Dank wurde mein Ingenieur allgemein anerkannt. Ich bekam Arbeit in der Wirtschaft, aber leider nie bei der Deutschen Bundesbahn.“

Und noch einmal wurde Annemarie Buley mit der neuen Realität konfrontiert. Nachwuchs hatte sich angekündigt. Das erste Kind, die Tochter, wurde geboren. Die junge Frau hatte Anrecht auf ein halbes Jahr unbezahlten Urlaub. Doch weil sie es von der DDR her so konnten, brachte das Ehepaar die Tochter tagsüber in eine Kinderkrippe. Das war hier total ungewöhnlich und Annemarie Burley hörte schließlich doch auf zu ar-

beiten. Da sie es aber nur einen Monat zu Hause aushielt, sagte man ihr beim erneuten Nachfragen, sie solle zu Hause bleiben, sie und ihr Mann wären doch aus dem Schlimmsten heraus. Annemarie Buley ließ nicht locker, bekam eine Woche später einen neuen Arbeits- und einen neuen Kinderkrippenplatz. 1964 und 1972 wurden die Söhne geboren. Auf viele Jahre Berufstätigkeit kann sie heute zurückblicken. Aber nie wieder konnte sie in ihrem Traumberuf als Brückenbau-Ingenieurin bei der Eisenbahn arbeiten. Die Deutsche Bundesbahn durfte sie nur als Fahrgast kennenlernen.

*„Wer die Vergangenheit nicht ehrt, verliert die Zukunft. Wer seine Wurzeln vernichtet, kann nicht wachsen.“
Friedensreich Hundertwasser*

P.S.:

In der DDR, in Dresden, wurde die Fachschule für Eisenbahnwesen 1957 in Ingenieurschule für Eisenbahnwesen und 1969 in Ingenieurschule für Verkehrstechnik Dresden mit den Abteilungen Fahrzeugtechnik, Verkehrsbau, Ingenieurökonomie, Luftfahrtbetriebstechnik, Sicherungs- und Fernmeldetechnik sowie Marxismus-Leninismus umbenannt. Von 1969 bis 1975 bestand das Ingenieur-Direktstudium aus zwei Jahren Studium und einem Jahr Praxisanteil mit eingelagerten Seminarkursen, ab 1975 aus zweieinhalb Jahren Studium und einem halben Jahr Praxisanteil, der die Anfertigung der Abschlussarbeit enthielt. Fernstudium für ältere Praktiker und für besonders familiär belastete Frauen ergänzten das Studienangebot. 1976 bestanden dafür Außenstellen der Ingenieurschule in Altenburg, Bärenstein, Berlin, Cottbus, Erfurt, Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz), Leipzig, Magdeburg, Neubrandenburg, Rostock und Schwerin. Die Studienzeit im Fernstudium betrug fünf Jahre – drei Jahre an den Außen-

stellen zur Vermittlung der Grundlagen und zwei Jahre für Fachseminarkurse in Dresden inklusive der Abschlussarbeit. Es waren ca. 1.000 Direktstudenten und bis zu 3.500 Fernstudenten in 13 Fachrichtungen eingeschrieben. Mindestens zeitweise verfügte die Fach- bzw. Ingenieurschule über folgende eigene Einrichtungen: Mensa mit Küche, Wohnheim, Bibliothek, Schulfunk, Sporthalle, „Konsum“-Verkaufsstelle, Lichtpauserei, Sportplatz, Fachschulsportgemeinschaft „Lokomotive“, Studentenclub mit Diskothek, Organisation von Auslandspraktika, Lehrbriefentwicklung, Vermittlung des Fahrerlaubniserwerbs, Winterlager im Erzgebirge, Zeltplatz an der Ostsee,

Winterlager im Altvatergebirge (heute Tschechische Republik), Chor, Singegruppe, Kabarettgruppe, Tanzkapelle, Zirkel zur künstlerischen Selbstbetätigung (Textilgestaltung, Malerei, Grafik, Fotozirkel), Interessengruppe Schach, Filmklub mit -saal und -schneidetisch, Arztpraxis für Allgemeinmedizin, Zahnarztpraxis, Frauenruheraum. Seit Beginn des Lehrbetriebs bis zur Abwicklung 1991 absolvierten rund 15.000 Eisenbahner die Dresdner Fach- bzw. Ingenieurschule. Für den Dienstzweig Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr wurde 1958 eine gesonderte Fach-/Ingenieurschule der Deutschen Reichsbahn in Gotha gegründet (siehe nächstes Heft).

Günter Groth – ein Leben mit und für die Eisenbahn

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Der Mauerfall in Berlin 1989 und die Gesellschaftsordnung, die nun für die DDR-Bürger kam, war vor allem für die älteren Menschen eine Zäsur. Viele verloren ihre Arbeit, wurden abgewickelt, mussten sich neu orientieren. Sie kamen schlecht damit zurecht, manche gar nicht. Erinnerungen, Erkenntnisse und Erfahrungen aufzuschreiben, war daher für viele ein Weg, sich Klarheit über die neue Situation zu verschaffen – auch für den heute 74-jährigen Günter Groth, der der BSW-Kulturgruppe „Archiv Eisenbahn-Heimat“ im thüringischen Gotha vorsteht. Unter dem Titel „Das Leben mit und für die Eisenbahn von 1955–1996“ hat er in einer dicken Mappe seine Jugend- und späteren Lebensjahre beschrieben, die von den Verhältnissen der DDR und insbesondere der Deutschen Reichsbahn geprägt waren. Seine Kindheit steht in einer weiteren Mappe mit der Schlag-

zeile „Doch die Erinnerung bleibt!“ Sie ist dünner, weist weniger Seiten auf, fällt aber schwer ins Gewicht. Kindheitsjahre lassen in jedem Menschen besondere Spuren zurück, die oftmals das weitere Leben bestimmen. Bei Günter Groth war das ebenso.

Ein Jahr vor Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde er am 25. Juni 1938 in Langeböse (Pommern) zwischen Stolp und Lauenburg bei km 467,3 an der zweigleisigen Eisenbahnstrecke Stettin—Danzig geboren (s. Karte RBD Stettin auf Seite 43). Als Kind erlebte er das bittere Kriegsende, das mit der Vertreibung aus der Heimat endete. Das Dorf Langeböse hatte damals 658 Einwohner. Im Norden erstreckten sich Wiesen und Weiden, dahinter die Ostsee. Südlich lag eine mit Kiefern bewachsene hügelige Waldlandschaft. Die kleine Familie wohnte mit den Großeltern väterlicher-



**Günter Groth im Archiv Eisenbahn-Heimat
Gotha**

Foto H. Kuhne

seits in einem Bahn-Nebengebäude des Bahnhofs Langeböse, denn Großvater und Vater waren beide bei der Bahnmeisterei beschäftigt. Allerdings währte das Glück nicht lange. Der Großvater starb schon im August 1938 und der Vater drei Jahre später. Nach dem Tod des Vaters mussten Großmutter, Mutter und Sohn aus der Dienstwohnung ausziehen, fanden aber im Ort bei einem Bauern Unterkunft. Günter Groth erlebte bis 1944 trotz fehlenden Vaters inmitten seiner Verwandtschaft eine ziemlich unbeschwerte Kindheit. Dann kam er in die Schule. Der Dorfschullehrer sagte den Erwachsenen: „Wer weiß, ob Ihre Kinder noch was lernen können. Die Front rückt immer näher.“ Er hatte Recht. Die Schule wurde im kommenden Winter als Übernachtungsquartier für Flüchtlinge aus Ostpreußen und auch als Unterkunft für zurückziehende Soldaten gebraucht. Kinder-Unterricht fand nicht mehr statt. Viele Episoden werden danach geschildert, die die Kinderseele bis auf den Nerv

getroffen haben. Als die Polen von Pommern Besitz ergriffen und ihre Verwaltung aufbauten, wurde Groths Mutter gefragt, ob sie die polnische Staatsbürgerschaft annehmen wolle. Das verneinte sie. Eines Abends, es war der 24. September 1947, teilten die Polen mit, dass in dieser Nacht der Transport nach Deutschland abgehen werde. Mitnehmen durfte man nur das, was man tragen konnte. Groth schreibt: „Als wir auf dem Pferdewagen saßen, sangen

die deutschen Frauen das abgewandelte Schlesierlied. Da kommt ein Satz drin vor, der durch die stille Nacht klang: 'Wir sehen uns wieder, mein Pommerland am schönen Ostseestrand.' Die Frau des polnischen Ortpolizisten rief uns zu: 'Nicht mehr *mein Pommerland*, ist jetzt Polenland.' Diese Frau hatte zuvor im Dorf erzählt, dass sie im KZ Ravensbrück gewesen wäre. Den Hass auf ihre Peiniger übertrug sie nun auf alle Deutschen. Aber wer wusste damals, was ein KZ in Deutschland war, geschweige denn, wo Ravensbrück lag. Nicht nur für mich gab es später die Erkenntnis: „Wir hatten keine Heimat mehr. Wir brachten sie nur noch in Verbindung mit schrecklichen Geschehnissen in unserem jungen Leben.“

Mit der Eisenbahn ging es schließlich nach Deutschland in einem gedeckten Güterwagen und offengelassener Tür. Dreißig Personen saßen am Boden des Fahrzeugs. Neun Tage und Nächte war das die Unterkunft des Neunjährigen mit seiner Mutter und den anderen Ver-

triebenen. Die Großmutter war bereits 1946 an einer unbehandelten Krankheit gestorben. In Deutschland kamen sie in ein Lager in Erfurt und hatten zwischen zwei Orten zu entscheiden, wo sie zukünftig ansässig sein wollten. „Meine Mutter wählte Langenhain (Thüringer Wald), weil das Dorf am Walde lag und der Name an unseren Heimatort Langeböse erinnerte“, so Günter Groth.

Im „Das Leben mit und für der Eisenbahn von 1955-1996“ erfährt der Leser nicht nur seinen Lebenslauf, sondern auch Kuriositäten, Auswüchse und das, was sein Leben in der DDR ausmachte. Da er aus einer Eisenbahnerfamilie stammte, wollte der 14-Jährige auch zur Eisenbahn. Aber schon 1952 gab es auf dem Bahnhof Gotha bei der Einstellung der Schulabgänger eine Mädchen-/Frauenquote. Sie betrug 66 % und verhinderte vorerst seinen Berufswunsch. So machte er notgedrungen drei Jahre eine Schlosser- und Lackiererlehre, die er 1955 beendete. Ihn drängte es nach wie vor zur Eisenbahn. Deshalb begann er 1955 als Bahnhofshelfer auf dem Bahnhof Bufeßen an der Strecke Gotha—Leinefelde. Aus seinen akribischen Aufschreibungen geht hervor, welche Arbeiten ein Bahnhofshelfer zu verrichten hatte, wie hoch der Lohn war und wie die Dienstkleidung zu jener Zeit aussah.

Auch seine damaligen Wünsche und Vorstellungen werden bekannt: Fahrdienstleiter und später Dienstvorsteher wollte er werden. So faszinierte ihn der Morseapparat beim Fahrdienstleiter und der Ablauf der Zugmeldungen. Noch im selben Jahr 1955 wurde er jedoch fristlos entlassen. Der Grund: „Weil ich während meines Urlaubes am 8. August 1955 nach Westberlin gefahren war, obwohl ich mit Unterschriftsleistung bestätigt hatte, Westberlin nicht zu betreten. Ich hatte erstmals wieder einen aus meiner

Familie, meinen Onkel Max, besucht, den Bruder meines Vaters. Dabei geriet ich in eine Kontrolle und in das Aufnahmelager Zehlendorf. Hier interessierte sich die CIA für mich. Ich sollte von zu Hause der CIA berichten, wie die Sowjetische Armee in der DDR die Eisenbahn nutzte.“

Sein Berufsziel war in weite Ferne gerückt. Über ein Jahr arbeitete Günter Groth bei einem Maler. Dann konnte er erneut bei der Deutschen Reichsbahn, auf dem Bahnhof Waltershausen, anfangen. Nun ging es bergauf, denn Günter Groth war wissbegierig und er hatte ein Ziel vor den Augen. Die Dienstposten Ladeschaffner, Schrankenwärter, Haltepunktwärter durchlief und beschrieb er genauestens. Am 31. Oktober 1957 trat bei der DR die neue Uniformordnung (DV 127) in Kraft. 1958 verlieh man ihm nach der Dienstrangordnung (DV 103) den Dienstrang „Reichsbahngehilfe“. Der junge Mann war auch an der Politik sehr interessiert. Den Frieden zu erhalten, war für ihn das Wichtigste. Dafür hatte er als Kind zu viel Schlimmes erlebt. Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands (SED) mit ihren damaligen Zielen repräsentierte für ihn den Fortschritt. Als Reichsbahngehilfe wurde er ehrenamtlicher SED-Parteisekretär auf dem Bahnhof Waltershausen. Kein Einzelfall, das gab es bei der Deutschen Reichsbahn auch auf anderen Dienststellen.

1960 legte er die Prüfung als Rangierleiter ab. Günter Groth hielt fest: „Als Rangierleiter trug man um die Uniformmütze ein rotes Kunststoffband und stabile, halbhohle Rangierschuhe. Die Sohlen waren wegen der Holzschuhgefahr bei nasser Witterung mit Holznägeln befestigt. Wenn die Sohlen kaputt oder abgenutzt waren, wurden die Schuhe beim Verantwortlichen für Materialwirtschaft abgegeben, der sie zur Reparatur nach

Erfurt zur Direktionsbeschaffungsstelle schickte.“ Als er das erste Mal mit der Dampflokomotive rangierte, passierte es. Ein O-Wagen, beladen mit Kohle für den Kohlenhändler Nendzynski, ließ er in das Ladestraßengleis abstoßen. Der Wagen prallte auf den Prellbock, verlor die Hälfte der Ladung, blieb aber auf den Schienen stehen. Groth schreibt: „Als ich das dem Lokführer sagte, meinte dieser, ich hätte das Abstoßsignal zu schnell gegeben, und er hätte deswegen so schwungvoll abgestoßen. Also galt nicht nur der theoretische Unterricht, sondern auch die Erfahrung in der Praxis. Von Herrn Nendzynski bekam ich für die schnelle Entladung drei Schachteln Turf (Zigaretten) geschenkt.“

Von 1961-1964 delegierte ihn der Bahnhof Waltershausen zur Freien Deutschen Jugend (FDJ). Der Ort brauchte einen FDJ-Ortssekretär. Auch diese Aufgabe erfüllte er mit Elan und Freude und begann in dieser Zeit ein Fernstudium als Eisenbahn-Techniker, das er 1965 abschloss. Zurückgekehrt zu Deutschen Reichsbahn legte er 1964 die Fahrdienstleiterprüfung ab und arbeitete danach vertretungsweise als Dienstvorsteher auf dem Bahnhof Vieselbach bei Erfurt. Sein Herzenswunsch Dienstvorsteher war damit knapp zehn Jahre nach seiner ersten Einstellung bei der Deutschen Reichsbahn in Erfüllung gegangen. 1967 schloss sich ein sechs-jähriges Ingenieur-Fernstudium an der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha an. Während dieser Zeit arbeitete er auf verschiedenen Dienstposten der neu gebildeten Hauptdienststelle Gotha.

1973 trat bei der DR eine neue Verordnung über die Rechte und Pflichten der Eisenbahner – Eisenbahnerverordnung – in Kraft. Sie legte u. a. den Urlaub nach Dienstjahren, die Rentenversor-

gung, die Bezeichnung der Dienststränge und ihre Bezahlung fest. Die Dienstposten auf den Bahnhöfen erhielten höhere Gehaltsgruppen und somit auch höhere Dienststränge. Nach Abschluss des Fernstudiums wird er ab 1973 SED-Parteisekretär auf dem Bahnhof Eisenach. Diverse politische Schulungen waren dem vorausgegangen.

In seinen Aufschreibungen ist zu lesen:

„Einen schweren Bahnbetriebsunfall auf dem Bahnhof Eisenach gab es am 23. Juni 1976. Wir führten um 16 Uhr im Speiseraum eine Parteiaktivtagung unter dem Thema `Sicherheit und Ordnung` durch. Gegen 17:00 Uhr kam ein Weichenwärter vom Stellwerk in die Aktivtagung und teilte dem auch dort sitzenden Dienstvorsteher mit, dass der D 354 Berlin—Paris auf dem Bahnhof Förtha verunfallt sei. Der drittletzte Wagen hatte einen Achsschenkelbruch erlitten, die nachfolgenden zwei Personenwagen waren gegen eine auf dem Nebengleis stehende Rangierabteilung, bestehend aus Rangierlokomotive, zwei Gepäckwagen und einem Postwagen, geschleudert worden. Die Rangierlokomotive war von der Brücke auf die tiefer liegende Straße gefallen. Der Lokführer hatte sich durch einen Sprung aus der Lok retten können. Die anderen Wagen der Rangierabteilung standen noch auf dem Gleis. Als wir an der Unglücksstelle ankamen, schaute aus dem Fenster des Postwagens der Postangestellte und fragte uns: „Was ist denn nun los?“ Er hatte nur eine geringe Handverletzung. (...), aber es gab 26 Verletzte, davon 10 Schwerverletzte. [...]“

Günter Groth schien unbändige Freude am Fernstudium zu haben.

Denn von 1977-1983 ließ er sich an der Karl-Marx-Universität Leipzig immatrikulieren. Sein Abschluss: Diplom-Philosoph. „Ich wollte Philosophie studieren,



Günter Groth und die Autorin, Gotha im Juni 2012

Foto: G. Walter

weil ich wissen wollte, worin der Sinn des menschlichen Lebens besteht, was die Welt im Innersten zusammenhält.[...]

1979, mitten im Hochschulstudium, wurde er zum Reichsbahn-Rat befördert. Er schreibt: „In dieser Zeit war die Versorgung der Bevölkerung mit wichtigen Bedarfsmitteln in der DDR sehr schwierig geworden. Auch wir Funktionäre glaubten nach Aussagen von unseren Beschäftigten, dass man im Intershop Waren kaufen konnte, die es in den Verkaufsstellen der DDR nicht gab. Ich ging deshalb in ziviler Kleidung in den Intershop auf dem Bahnhof Eisenach, um mir einen Überblick zu verschaffen. Als ich in der Bahnhofshalle war, rief ein Ladeschaffner vom Bahnhof Eisenach: ‚Jetzt geht die Partei im Intershop einkaufen. Woher hat der wohl das Westgeld?‘ Ich sagte daraufhin sehr laut, dass ich jetzt 10 % Westgeld bekomme und hier einkaufen gehe. Das stimmte zwar nicht, aber ich war beleidigt. Am nächsten Tag wurde ich zum Zweiten Sekretär

der SED-Kreisleitung bestellt. Ich wurde belehrt, solche Äußerungen zukünftig zu unterlassen. Die Versorgung mit Bettwäsche, Handtüchern und dergleichen Bedürfnissen für das Volk verbesserte sich jedoch in der nächsten Zeit nicht. Man führte auch den Mischkaffee (Mix) ein. Deswegen sollten wir bei Parteiveranstaltungen keinen Bohnenkaffee mehr ausgeben.“

Nach seinem letzten Fernstudium war Günter Groth von 1983-1989 Parteisekretär an der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha und unterrichtete bei Bedarf im Fach Marxismus/Leninismus.

Und dann kam die Wende! Seine letzten fünf Dienstjahre bis zum 31. Dezember 1995 arbeitete Günter Groth wieder dort, wo er einst begann – auf verschiedenen thüringischen Bahnhöfen und Haltepunkten als Haltepunktwärter, Schrankenwärter, Stellwerksmeister und Fahrdienstleiter. Dienstvorsteher war er nicht mehr, denn die hatte die Deutsche Bahn AG inzwischen auch eingespart.

Günter Groth schätzt heute ein: „Meine Jugend- und späteren Lebensjahre wurden von den Verhältnissen der DDR geprägt. Die gewonnene Erkenntnis, dass der Sozialismus mit seinen theoretischen Grundsätzen es ermöglicht, eine neue schönere Welt aufzubauen, war die Grundlage für meine aktive gesellschaftlich-politische Arbeit. Ich musste erkennen, dass die Personen an der Führungsspitze der SED und des Staates in der DDR ihre Macht zu eigenen persönlichen Vorteil nutzten, dabei die Menschen betrogen und sogar anders Gesinnte verfolgten. Von den Grundsätzen des Humanismus, auf denen die Philosophie des Kommunismus aufbaut, blieb nicht mehr viel übrig. Das war für mich die bitterste, aber wahre Erkenntnis meines Lebens“.

Norbert Heidrich, der rührige Oberfranke, ist im Sommer 60 geworden

Redaktioneller Beitrag nach einem Selbstbekenntnis von Norbert Heidrich, Hirschaid (Oberfranken) – Bezirksbeauftragter Region Süd und Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

„Spätestens seit den frühen 1970er Jahren, als sich die Dampflokomotiven langsam verabschiedeten, wurde das Fotografieren von Eisenbahnen langsam zur Massenerscheinung.[...] Jeder, der selber mit diesem Virus infiziert ist, weiß, dass es zum Eisenbahnfotografieren neben viel Glück und noch mehr Zeit und Geduld, auch eben ein gewisses Gespür braucht, um alles möglichst eindrucksvoll in Szene zu setzen.“

So steht es als Vorwort im Buch „Günter Scheibe – Dampflofotos Deutsche Reichsbahn 1970-1987, Band 1, Verlag Rockstuhl“ (s. Rezension auf Seite 85). Treffender kann man es gar nicht formulieren, wenn es um das Hobby von Norbert Heidrich geht. Er wurde am 20. Juli 1952 in Staffelstein in Oberfranken geboren (heute Bad Staffelstein). Auch der berühmte Rechenmeister Adam Ries (1492–1559) war hier zur Welt gekommen. Zu Weihnachten 1955 erhielt Klein-Norbert eine Holzisenbahn. Vielleicht fing alles so an, denn er spielte recht gern damit und hat sie als Andenken bis heute aufbewahrt. Weihnachten 1959 steigerten sich seine Eltern und schenkten dem fast Siebenjährigen eine kleine Märklin-Modellbahn. Aus Platzgründen baute sie der Vater in die Krippe mit ein. So kamen die Drei Könige und die Hirten mit dem Schnellzug angefahren. Das blieb ihm bis heute als unauslöschliche Erinnerung.

Die Modellbahn begleitete Norbert durch die Jugendjahre. Das Interesse am großen Vorbild war geweckt. Besonders die Dampflokomotiven, die er als 16-Jähri-

ger in seiner fränkischen Heimat zu fotografieren begann, faszinierten ihn. Hier gab es noch genügend Einsatzorte, so in Lichtenfels, Hof, Coburg, Bamberg, Schweinfurt, Kirchenlaibach und auf der berühmten „Schiefen Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast (s. Serie Eisenbahnregionen: Obermain auf Seite 78). Die Baureihen 01, 44, 50, 64, 78, 86, 94 und 98.8 waren für ihn die interessantesten. Einige Lokführer, die den jungen Mann im Laufe der Zeit kennen lernten, unterstützten sein Hobby und schenkten ihm alte Fahrpläne oder Bremszettel. Damit begann auch seine Leidenschaft, Archivmaterial zu sammeln.

1970 war das Hobby ausschlaggebend für seine Berufswahl. Er wollte bei der Deutschen Bundesbahn Eisenbahner im „Mittleren nichttechnischen Dienst“ werden. Bei der Deutschen Reichsbahn hieß dieser Beruf „Betriebs- und Verkehrseisenbahner“. Seine dreijährige Ausbildung begann auf dem Bahnhof Lichtenfels und führte ihn während seiner Lehrzeit auf mehrere kleinere Bahnhöfe. Hier lagerten in den Schränken noch alte verstaubte Vorschriften von längst vergangenen Zeiten. Als Lehrling war er sehr davon angetan. Oftmals übergab man ihm bereitwillig das „Altpapier“, um es los zu werden. Für ihn allerdings waren es kleine Schätze. Er reinigte sie und lagerte sie zu Hause an einem sicheren Ort.

Nach seiner Ausbildung arbeitete er ab 1973 auf dem Rangierbahnhof Nürnberg. Als Schichtdienstler nutzte er sehr

oft seine freien Tage, um in den Bahnbetriebswerken, auf Bahnhöfen oder an den Strecken die letzten Dampflokomotiven zu erleben und zu fotografieren.

Die Freifahrtscheine waren dafür immer zu schnell aufgebraucht. Seine Fotoreisen führten ihn von Ulm über das Ruhrgebiet bis nach Westerland/Sylt. Bei diesen Ausflügen lernte er viele Gleichgesinnte kennen, mit einigen stand er lange in Briefkontakt. „Auch die unterschiedlichen landschaftlichen Schönheiten Deutschlands beeindruckten mich sehr“, erinnert sich Norbert Heidrich heute.

Auch Peter Melcher aus Westheim denkt gern an diese Zeit zurück. Beide hatten sich auf dem Rangierbahnhof Nürnberg kennen gelernt. Norbert arbeitete zu dieser Zeit als Aufsicht und er als Zugbegleiter. Neben der Arbeit verband sie das gemeinsame Hobby: Dampflokomotiven fotografieren. „Wir sind an unseren freien Tagen schon um 5 Uhr früh mit dem Auto unterwegs gewesen. Dadurch konnten wir unsere begehrten Objekte besser verfolgen. Aber einmal sind wir auf der Autobahn geblitzt worden, das hat uns sehr geärgert. Die erste Radarfalle hatten wir noch gesehen und die Geschwindigkeit gedrosselt. Kaum waren wir daran vorbei, fuhren wir wieder schneller. Und da stand auch schon die zweite. Wir haben 20 oder 30 DM für diese Überschreitung bezahlen müssen.“

Nach dem Ende der Dampflokezeit im Oktober 1977 waren neue Motive angesagt. Norbert Heidrich geriet in Verückung, wenn er Elektro- und Diesellokomotiven, Triebwagen, Waggons, Bahngebäude und Anlagen sah, die er zuvor noch nie gesehen hatte.



Norbert Heidrich, 22 Jahre, am 23. Mai 1974 im Bw Nürnberg Rbf

Foto: Sammlung N. Heidrich

Weil er den alten Stahlrössern recht nahe kommen wollte, wurde er 1976 Gründungsmitglied des Vereins „Freunde des Deutschen Dampflokomotivmuseums Neuenmarkt“. Hier sammelte er erste praktische Erfahrungen beim Restaurieren alter Dampflokomotiven. Ein Jahr später, 1977, fuhr er zum ersten Mal mit einem befreundeten Eisenbahner in den Thüringer Wald, wo es noch die preußische T20, Baureihe 95, gab. Dorthin folgten noch weitere Ausflüge mit Kollegen aus dem Raum Bamberg und Coburg. „Durch den kleinen Grenzverkehr in die DDR konnten wir dort noch viele schöne Dampflokfotos machen. Allerdings war beim Grenzübertritt jedes Mal Herzklop-



Norbert Heidrich, 59 Jahre, 2011 beim Restaurieren im Bw Lichtenfels
Auch als BSW-Bezirksbeauftragter, BSW-Gruppenleiter und Standortbeauftragter des DB Museums scheut er die Arbeit nicht.
 Foto: F. Wirth

fen und ein ungutes Gefühl dabei, heute Gottseidank nicht mehr vorstellbar“, sagt der Hobbyfotograf.

1979 wechselte Norbert Heidrich zum damaligen DB Schienenschweißwerk Nürnberg. Hier steigerte sich seine Sammelleidenschaft. Jetzt waren es historische Schienenformen mit Walzzeichen und historische Oberbaugeräte, die ihn begeisterten. Ende 2000 verkaufte die DB AG das Schienenschweißwerk an die STAHLBERG ROENSCH GMBH & CO.KG Hamburg, heute Vossloh Konzern.

Bei einem seiner vielen Ausflüge entstand der Gedanke, in Bamberg eine BSW-Gruppe zu bilden. Mit großer Unterstützung des damaligen BSW-Ortsvorstandes Manfred Druck gründete er am 9. September 1981 stiehlte in der Bahnhofswirtschaft mit sieben Mitgliedern die BSW-Freizeitgruppe Eisenbahngeschichte Bamberg. Zielrichtungen waren die heimatliche Bahngeschichte, das Sammeln von Archiv-Material, Bahn-Fotografie, Modelleisenbahn und Geselligkeitspflege (s. Heft 27, Seite 21 ff).

Die Mitfahrt in historischen Dampfsonderzügen, die ab 1985 bei der Deutschen Bahn angeboten wurden, war für ihn immer ein besonderes Erlebnis. 1995 übernahm er das Ehrenamt des BSW-Bezirksbeauftragten für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im Bezirk Nürnberg. Und weil sich in dem großen Freistaat Bayern und in Baden-Württemberg

kein weiterer Bezirksbeauftragter fand, übernahm er 2004 kommissarisch auch den Bereich München und Orte im Raum Stuttgart, wo auch die meisten „seiner“ Gruppen ansässig sind. „Durch die berufliche Tätigkeit und die Entfernung lassen sich die persönlichen Kontakte leider nur sehr schwer halten. Es muss eben vieles telefonisch beraten, abgestimmt und geregelt werden. Die Kollegen zeigen dafür Verständnis. Man hilft so gut es geht und freut sich mit den Gruppen, wenn sie Erfolge haben“, meint heute der rührige Jubilar.

Und als ob das nicht genug wäre, wurde Norbert Heidrich 2001 für das DB Museum Nürnberg zum Standortbeauftragten für den Depotstandort Lichtenfels bestellt. Seit Ende 2007 ist die BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg erfolgreich als Standortgruppe tätig und

hat viel Zuwachs bekommen. Im ehemaligen Bahnbetriebswerk können neben der Pflege von historischen Fahrzeugen auch Räume für das gesammelte Material genutzt und Ausstellungsflächen gestaltet werden.

Im Depotstandort Lichtenfels trifft Norbert Heidrich oft seinen langjährigen Dampflokfreund Peter Melcher. Beinahe 40 Jahre kennen sie sich nun schon. Eine sehr lange Zeit. „Unser Norbert wird in unserer Gruppe sehr geschätzt. Er ist ein aufrechter und feiner Kerl“, beschreibt der Freund den Oberfranken. Die vielen gemeinsamen Aktionen, Erlebnisse und Erfahrungen miteinander haben das Bild von Norbert Heidrich geschaffen.

Am 20. Juli 2012 feierte Norbert Heidrich seinen 60. Geburtstag, zu dem ihm die Redaktion von „Bahn & Modell“ nachträglich ganz herzlich gratuliert. Blickt er auf seine sechs Lebensjahrzehnte zurück, so stellt er „schienenverbunden“ fest: „Das Interesse an der Dampflok ist bei mir natürlich geblieben. Ich zähle mich aber nicht zu den ‚Pufferküssern‘ oder ‚Lokfanatikern‘. Beruf und Hobby

lassen sich verbinden. Ich kann aber auch klar unterscheiden, denn es hängt kein einziges Eisenbahnbild in meiner Wohnung, dafür aber Landschaftsaufnahmen. Besonders in den Wintermonaten beschäftige ich mich gerne mit heimatischer Bahngeschichte und stöbere in meinen Fachbüchern, Fotos und dem Archivmaterial herum. Auch in unserer BSW-Gruppe setzen wir uns zusammen, um über frühere Erlebnisse zu sprechen und alte Dias oder Filme anzuschauen. Unsere Jugend hört aufmerksam zu, was damals bei der Bahn tagtäglich zu erleben war. Für den Modellbahnbau fehlt mir allerdings ganz einfach die Zeit. Dafür besitze ich aber eine Reihe schöner Dampflokmodelle. Ich habe es zumindest geschafft, kleine Modell-Dioramen für unsere Ausstellungen zu bauen.“ Und abschließend fügt er noch hinzu: „Wenn mir die Gesundheit erhalten bleibt, wird mich die Eisenbahn wohl mein ganzes weiteres Leben begleiten.“

Vor soviel Enthusiasmus und Leidenschaft können wir nur den Hut ziehen.

50 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR / Sächsische Modellbahner-Vereinigung e. V. und Jubiläums-Modellbahn-Ausstellung in Oschatz

Hellfried Richter, Pirna – BSW-Bezirksbeauftragter Modellbahn Region Ost und Vorstandsmitglied SMV

Am 7. April 1962 gaben sich die Modell- und Eisenbahnfreunde in der DDR eine eigene Dachorganisation, den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV). Auf Einladung von Hellmut Reinert, Oberreferent im Ministerium für Verkehrswesen der DDR, waren über 50 Leiter von Arbeitsgemeinschaften und Pioniereisenbahnen in den Kultursaal der Eisenbahner des Leipziger Hbf ge-

kommen. Die Organisation war hoch angebunden, denn sogar Erwin Kramer (Minister für Verkehrswesen der DDR) und Helmut Scholz (Stellv. Generaldirektor der Deutschen



Reichsbahn) waren anwesend. Sicher hatte man erkannt, welches gewaltige menschliche und technische Potential sich hier manifestierte. Dass Helmut Scholz als erster Präsident des DMV gewählt wurde unterstrich die Absicht, nichts dem Zufall zu überlassen. Helmut Reinert wurde Generalsekretär und führte diese Funktion bis 1986 aus.

Das Fachwissen, die Kompetenz und das leidenschaftliche Engagement der Mitglieder weckten schon früh Begehrlichkeiten, die Modelleisenbahner in die vormilitärische Gesellschaft für Sport und Technik (GST) zu vereinnahmen. Das gelang nicht.

Viele Fachleute prägten über Jahre die Arbeit im DMV. Sie trugen in Bereichen der Bildung und Wirtschaft zu innovativen Entwicklungen und Lösungen bei. So wurden auch an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden und an der Offiziershochschule in Löbau (Sachs) Modellbahnanlagen errichtet. Die Zusammenarbeit zwischen dem DMV, der Deutschen Reichsbahn und der übrigen Wirtschaft war nicht mehr wegzudenken. Bezirksdelegiertentage bis hin zu MOROP-Kongressen* waren wichtige Termine im Kalender des Dachverbandes DMV. Meist zum „Tag des Eisenbahners“, am zweiten Sonntag im Juni, fanden in den DMV-Bezirken (identisch mit den Rbd-Grenzen) Sonderfahrten der Deutschen Reichsbahn statt (s. Fahrkarte). Diese bildeten unbestritten Höhepunkte für die Arbeitsgemeinschaften und zogen auch auswärtige Gäste u. a. aus Westdeutschland und Westberlin an. Mit der politischen Wende kam ein gewaltiger Umbruch ins Leben der ostdeutschen Modell- und Eisenbahnfreunde. Am 28. Februar 1991 wurde der DMV in Berlin aufgelöst. Den Empfehlungen,

* MOROP - Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas



Sonderzug-Fahrkarte des DMV von 1983

sich dem westdeutschen Dachverband BDEF** anzuschließen, folgten nicht viele. Engagierte Modellbahnfreunde gründeten noch 1991 die Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV) in Radebeul bei Dresden, die sich heute als Rechtsnachfolgerin des damaligen DMV-Bezirks Dresden versteht. Hier fanden als Vereine viele Arbeitsgemeinschaften eine neue Heimat. Die Entwicklung verlief bis zum heutigen Tag sehr positiv. Das Verhältnis zwischen dem westdeutschen, nun gesamtdeutschen Dachverband BDEF, und dem neu gegründeten ostdeutschen Dachverband SMV entwickelte sich nach anfänglichen Problemen für beide Seiten sehr gut. Auch ist die SMV nicht mehr nur auf sächsisches Stammgebiet begrenzt. Aus ganz Deutschland rekrutieren sich mittlerweile ihre Mitglieder.

Die Zusammenarbeit mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk ist ein wichtiger Eckpfeiler der kulturellen Arbeit, sind doch viele Modell- und Eisenbahnvereine auch als Kulturgruppen in der Stiftung BSW organisiert. Das verzahnte Zusammenwirken führte in diesem 50. Jubiläumsjahr zu einer großen gemeinsamen Modellbahnausstellung im sächsischen Oschatz im Ausstellungspavillon „das

** Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.



Anlage „Dürrröhrsdorf“ des MEC „Saxonia“ Dresden mit den Erbauern

O“ der 4. Landesgartenschau von 2006. Im Rahmen der „Lebenshilfe Oschatz“ finden hier einige Personen eine sinnvolle und anerkannte Beschäftigung. Die Objektleiterin Katja Bachmann hat die Organisation im „O-Schatz Park“ mit Hingabe und Kompetenz sehr erfolgreich in der Hand. Wir sagen „Danke schön!“ Da es in der Modellbahnbranche immer wieder Sensationen und hervorragende Ereignisse gibt, fand die Modellbahnausstellung im großen Raum „des O“ statt, der bereits mit einem Eintrag im Guinnessbuch der Rekorde brillieren kann. Hier ist die größte Kaffeekannen-Samm-



lung der Welt mit 18.179 Exemplaren kostenfrei zu besichtigen.

Vom 28. April bis 1. Mai 2012 stellten zehn SMV-Vereine und BSW-Gruppen auf über 300 Quadratmetern ihre Modelle und Anlagen unter dem Motto „50 Jahre DMV/SMV“ aus. Exklusive und selten gezeigte Exponate wie die Piko-H0-Bahn aus den 1950-er Jahren von Peter Heumos (Radebeuler Modellbahnfreunde e.V.), die TT-Anlage

mit Eigenbaumodellen von Roland Buschan oder die Piko-Einschienigenbahn des Riesaer Vereins „AG 52“ zogen die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich. Ein Foto schien mir besonders gelungen: Die drei von der Anlage „Dürrröhrsdorf“ des MEC „Saxonia“ Dresden (s. Bild). Jugendliche der Altersklassen unter 14 Jahre und 14–18 Jahre beteiligten sich am 2. Kreativwettbewerb der SMV-Jugend, so auch aus der BSW-Gruppe MEC Löbnitz ob Bf mit dem Modul eines Stellwerksbereichs.

Die ortsansässige Döllnitzbahn GmbH (Schmalspurstrecke Oschatz–Mügeln) sorgte mit einer eigens für die Veranstaltung umgesetzten sächs. IK für einen absoluten Hingucker. Diese Lok zog auch den Sonderzug für die Teilnehmer des Jugend-Kreativwettbewerbs. Der Fahrplan der Döllnitzbahn („Wilder Robert“) wurde sogar den Wünschen unserer Ausstellungsteilnehmer angepasst. Auch hierfür der Geschäftsleitung einen „Herzlichen Dank“.

Modellbahnaussteller im Inneren des Ausstellungspavillons „das O“

Vor zehn Jahren – Jahrhundertflut in Dresden

Dresdner Hauptbahnhof ohne einen Tropfen Elbwasser überschwemmt

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion, nach einer Anregung von Alfred Hobl BB EBE

Am 13. August jährte sich zum zehnten Mal der Tag, an dem nicht die Elbe, sondern ein unscheinbarer linker Nebenfluss den Dresdner Hauptbahnhof unter Wasser setzte. Der Fluss heißt Weißeritz und kommt aus dem Osterzgebirge. Die Weißeritz floss bis zum 16. Jahrhundert durch die Dresdner Innenstadt. Mit der Erschließung von neuem Bauland wurde sie dreimal flussabwärts verlegt, das zweite Mal in Höhe



der heutigen Marienbrücke. Die Marienbrücke wurde 1846–1852 als kombinierte Straßen-/Eisenbahnbrücke errichtet, um die rechtselbigen endenden Leipzig-Dresdner-Eisenbahn und Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (Dresden-Görlitz) über die Elbe weiterzuführen und an den rechtselbigen Böhmisches Bahnhof anbinden zu können. Die Mündung der Weißeritz im Umfeld der neuen Brücke war dabei wieder störend und wurde zum dritten Mal weiter stromabwärts verlegt. Aber die Natur vergisst nichts. Anfang August 2002 war es soweit. Ein Regengebiet zog heran und brachte ungeahnte Niederschlagsmengen, soviel wie nie zuvor und später nie wieder. Und anstatt wie üblich weiter zu ziehen, blieb die Regenfront stehen und regnete sich besonders am Erzgebirgskamm ab. Die zwei Quellflüsse Rote- und Wilde Weißeritz machten ihren slawischen Namen Bystri-



Die soeben rekonstruierten Hauptgleise bei Tharandt am 13. August 2002 – die Wilde Weißeritz unterspülte große Abschnitte der Strecke Dresden–Chemnitz

ca (Wildwasser) alle Ehre und wurden zu reißenden Flüssen. Die Hochwasserschutz-Talsperren Klingenberg und Malter liefen in kurzer Zeit über. Die Wilde Weißeritz zerstörte die gerade rekonstruierte Bahnstrecke Dresden–Chemnitz. Im Plauenschen Grund bei Freital vereinigten sich die Quellflüsse zur eigentlichen Weißeritz, die mit sechsfacher Wassermenge auf Dresden zuschoss. Kurz vor Dresden folgte sie noch ihrem angestammten Flussbett, dann brach sie aus dem von Menschenhand geschaffenen Kanal aus. Die Wassermassen ergossen sich über den Abstellbahnhof Dresden-Altstadt und strömten durch die Brückenunterführungen zum Dresd-

ner Hauptbahnhof. Die Weißeritz suchte ihr altes Flussbett zur Elbe, geriet aber auf die tieferliegenden Gleise der Kopfbahnsteige, drückte die Schwingtüren zur Kuppelhalle auf und floss als reißender Strom durch diese hindurch. Wo ein Elbhochwasser noch nie hingereicht hatte, war jetzt „Bahnhof unter“. Die Weißeritz, ein eher bescheidenes Flüsschen, ließ den Dresdner Hauptbahnhof zum Katastrophenstandort werden. Dabei herrschte hier bereits eine anderer Notstand. Sir Norman Foster, der britische Stararchitekt, hatte für den Dresdner Hbf ein supermodernes mit Plast beschichtetes Glasfaser-Hallendach (Teflon) entworfen. Jedoch im Bauablauf gab es schon 15 Monate Verzug. Jetzt stand im Bahnhof zwischen den Gerüsten, die bis zum Dach reich-

ten, das Wasser 1,40 Meter hoch. Wasser, Schlamm und Geröll richteten einen Schaden von 42 Millionen Euro an. Viele Gleise waren längere Zeit unpassierbar, vor allem in Richtung Chemnitz. Nach einigen Regionalzügen erreichte am 2. September 2002 der erste Fernverkehrszug wieder den Dresdner Hauptbahnhof. Das Gebäude wurde teilweise bis in den Keller entkernt; dort dauerten die Arbeiten bis Ende 2004.

Die Elbe allerdings erreichte ihren absoluten Höchststand von 9,40 Metern (8,77 Meter 1845) erst am 17. August 2002, verlief sich aber kurz vor dem Dresdner Hauptbahnhof in kleinen Rinnsalen. Die alten Bahnvermesser hatten von dieser Seite ganze Arbeit geleistet. Nur mit der Umleitung eines kleinen Flusses lagen sie total daneben.

Ehemaliges Bw Dresden-Altstadt am 13. August 2002 – Lokschuppen und Drehscheibe des jetzigen Eisenbahnmuseums liegen fast in Strommitte des wildgewordenen Flüsschen Weißeritz

Foto: IG Bw Dresden-Altstadt



19 017 „Sachsenstolz“ feiert 90. Geburtstag

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Alfred Hobl, Dresden – BB EBE

Um 1900 machte sich auf den sächsischen Gebirgsstrecken, speziell zwischen Dresden und Hof, das Fehlen einer leistungsfähigen Schnellzuglokomotive besonders negativ bemerkbar. Eine Vorspann- oder Schiebelok war an steilen Streckenabschnitten unverzichtbar (s. Beitrag Seite 49). Berechnungen ergaben, dass lediglich eine 1'D1' h4v (vierfach gekuppelte 4-Zylinder-Heißdampf-Maschine) den Anforderungen gerecht werden könnte. Eine bayerische S 3/6 kam dieser am nächsten und wurde deshalb versuchsweise in Reichenbach (Vogtl) stationiert.

1916 lösten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bei der Sächsischen Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann Aktiengesellschaft in Chemnitz einen Entwicklungs- und Fertigungsauftrag für derartige Maschinen aus. Zunächst wurde eine 2'C1'h3-Maschine, die s. XVIII, konstruiert. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) machte die Baureihe 18.0 daraus, die sich



19 017 – Herstellerschild

aber nur im Flachland bewährte. Für die sächsischen Gebirgsstrecken musste diese zu einer 1'D1' h4-Maschine weiter entwickelt werden – eben zur s. XX H V (spätere DRG-Baureihe 19.0). Die beiden Maschinen stellten die Krönung sächsischer Dampflokomotiv-Baukunst Anfang des 20. Jahrhunderts dar. Während die Baureihe 18.0 besonders durch ihre schöne Form und die hervorragenden Laufeigenschaften bekannt wurde, war die Baureihe 19.0 eine der leistungsfähigsten Dampfloks in Europa, was ihr zwangsläufig den Namen „Sachsenstolz“ einbrachte. Allerdings

wussten Experten, dass sich die 19er bei Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h selbst im Wege waren, sie verloren rasch an Beschleunigungsvermögen und Zugkraft, verbrauchten dafür aber umso mehr Brennstoff. Auch auf Flachstrecken zeigten sie einen übermäßigen Kohleverbrauch. Im



Beliebtes Fotomotiv im Eisenbahnmuseum Dresden 2011

Hügelland dagegen triumphierten sie, wenn schwere Lasten und Geschwindigkeiten von nicht mehr als 90 km/h gefordert waren. Von 1918 bis 1923 wurden davon in zwei Losen insgesamt 23 Maschinen gebaut (sä. Nr. 66–80, 206–213, DRG 19 001–023).

Nur die 19 017 (Hartmann 1922/4523) überlebte die Zeit. Bei den Reichseisenbahnen, bei der DRG und bei der DR lief sie 44 Jahre. Obwohl für Dresden–Chemnitz gebaut, wurde sie zuerst 1922/23 im Bw Stuttgart-Rosenstein beheimatet. 1923–1925 folgten Bw Reichenbach, 1925 wieder Bw Stuttgart-Rosenstein, 1925–1948 Bw Dresden-Altstadt, wo sie zum ersten Mal abgestellt wurde. Nach einer Aufarbeitung im RAW Zwickau war sie 1951–1966 beim Bw Halle P beheimatet, wo sie der VES-M u. a. als Bremslokdiente. Auch in dieser Funktion wurde sie 1964 im Raw

Halle den neuen Anforderungen angepasst. So erhielt sie einen neuen Kessel (vergleichbar mit BR 03/39/41), und es wurden Änderungen an Steuerung und Zylindergruppen vorgenommen. Im Versuchs- sowie im Planbetrieb zeigte sich, dass der Umbau ein voller Erfolg war, die Lok war ihren „normalen“ Kollegen der BR 19 haushoch überlegen. Dennoch stand sie ab 1966 fünf Jahre in Halle (Saale) und auf dem Lokbahnhof Meuschwitz auf dem Abstellgleis. Im Nummernplan der DR ab 1970 erhielten die Loks 19 015 und 19 021 die neue Baureihenbezeichnung 04. Die 19 017 wurde nicht mehr umgezeichnet. 1971 kam die Ausmusterung und 1972 die Umschreibung



19 017 – Zum Kinderfest am 14. Mai 2011 von den Jüngsten erobert

alle Fotos: IG Bw Dresden-Altstadt

zum Verkehrsmuseum Dresden. Im Raw Meiningen wurde sie 1973 in den Fast-Originalzustand zurückversetzt und zur nicht betriebsfähigen, aber rollfähigen Museumslok qualifiziert. Hier bekam sie auch ihren letzten Tender 2'2T31 von der Lok 18 010, mit dem sie praktisch nie gefahren ist. Ihr eigentlicher Tender war ein 2'2'T34.

Das Verkehrsmuseum Dresden stellte die 19 017 im Bw Dresden-Altstadt unter, wo sie noch heute im Eisenbahnmuseum gepflegt und bewundert wird.

100 Jahre Mittenwaldbahn

eine Nord-Süd-Alpenbahn zwischen Deutschland und Österreich

Günter Walter, Gotha

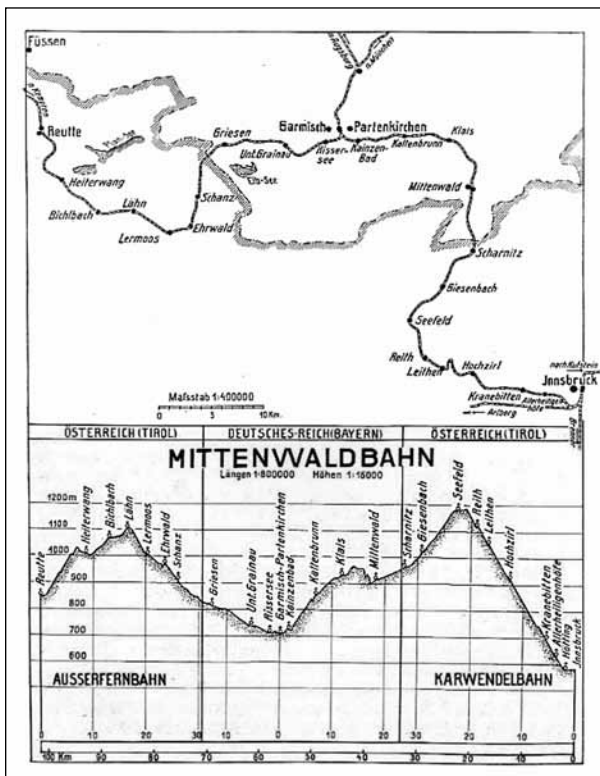
Die Mittenwaldbahn ist eine spektakuläre Eisenbahnverbindung durch die deutsch-österreichischen Alpen, die hauptsächlich von österreichischer Seite initiiert wurde. Die einen meinen nur die Strecke Innsbruck–Seefeld–Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen (Karwendelbahn*), andere zählen auch die Strecke Garmisch-Partenkirchen–Reutte oder gar den Abschnitt bis Kempten dazu (Außerfernbahn).

Im Jahre 2012 kann die Karwendelbahn auf 100 Jahre Bestand blicken. Sie verläuft auf 56,1 Kilometern von Tirol nach

Oberbayern. Die Außerfernbahn darf erst 2013 feiern. Insgesamt umfasst sie 93,5 Kilometer von Oberbayern über Tirol bis ins Allgäu. Mit letzterer Bahn wird die österreichische Region Fern um den Hauptort Reutte erschlossen, der durch die Lechtaler Alpen vom restlichen Land Tirol getrennt ist und keinen Anschluss an das Bahnnetz Österreichs hat. Nur über den 1.216 Meter hohen Fernpass können die Einwohner ihr österreichisches Hinterland über die Straße erreichen. Daher auch der Name Außerfernbahn.

Idee und Finanzierung

Dem österreichischen Bahnpionier Dr.-Ing. Joseph Riehl, bereits bekannt durch verschiedene Bahnbauten in den Schweizer Alpen, gelang es, die widerstrebenden Interessen der Landesteile in Österreich und Bayern auf eine gemeinsame Linie zu einigen und diese dann zu verwirklichen. Nach intensivem Studium der Gebirgssituationen unterbreitete er 1902 dem Kaiserlichen Wirtschaftsministerium in Wien ein Vorprojekt, zwischen Innsbruck und Garmisch** eine eingleisige, normalspurige Nebenbahn zu errichten. Von Garmisch aus gab es bereits seit 1889 eine private Lokalbahn, die



Karte und Streckenprofil der Mittenwaldbahn von 1913

Quelle: Die Mittenwaldbahn,
Landesverkehrsrat Tirol, Inns-
bruck 1913

über Murnau nach München führte. Außerdem könnte vom deutschen Garmisch aus das österreichische Reutte eisenbahnseitig erschlossen werden. So kam es am 22. November 1904 zwischen der k.u.k. Monarchie Österreich-Ungarn und dem Königreich Bayern zu einem Staatsvertrag, der u. a. die Trassenführung über den Seefeldler Sattel endgültig fixierte und erste konkrete Schritte zur Umsetzung des Projektes „Mittenwaldbahn“ tätigte. In den darauf folgenden Jahren wurde die, vor allem durch die spektakuläre Trassenführung bedingte, nicht unbeträchtliche Bausumme sichergestellt. Sie stellte mit 27,1 Millionen Kronen*** alles in den Schatten, was zuvor an Lokalbahnen in Österreich gebaut worden war. Die Bedienung der Erfordernisse geschah durch ein voll eingezahltes Stamm-Aktien-Kapital von 12,1 Millionen Kronen, wozu der österreichische Staat 9,1 Millionen, das Land Tirol 1 Million und die Stadt Innsbruck 1,7 Millionen Kronen zum Teil über Schuldverschreibungen gezeichnet hatten. Die restlichen 15 Millionen Kronen kamen von der k.u.k. privaten Oesterreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe. Mittlerweile hatte auch der bayerische Landtag die Mittel für die deutsche Zwischenstrecke von Mittenwald bis Griesen genehmigt, sodass am 10. März 1910 der erste Spatenstich im Bereich der Martinswand bei Innsbruck erfolgen konnte.

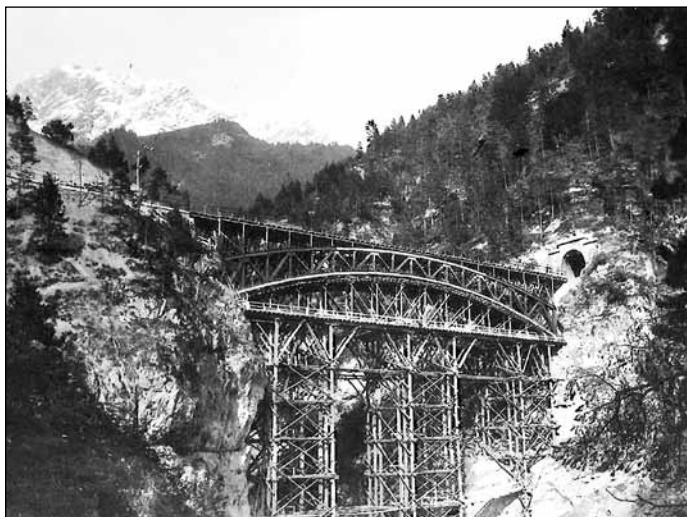
Dampf oder Strom

Dr.-Ing. Riehl erkannte auch, dass diese Eisenbahnstrecke nicht wie andere Gebirgsbahnen in Dampftraktion betrieben werden konnte; für ihn kam nur eine elektrische Betriebsführung in Frage. In Zusammenarbeit mit namhaften Elektrotechnikern und der Industrie plante man erstmalig die Elektrotraktion auf der Grundlage des Einphasenwechselstro-

mes mit einer Frequenz von 15 Hertz, ab 1923 mit 16 2/3 Hertz. Auf österreichischer Seite wurde dazu extra ein neues Wasserkraftwerk an der Ruetz, zwölf Kilometer südlich von Innsbruck, im Stubaital bei Schönberg, errichtet. Überlandkabel von 50.000 Volt führten entlang der Strecken. Strom-Einspeisestellen mit 16.000 Volt waren in Reith für die Karwendelbahn und in Schanz für die Außerfernbahn vorgesehen. Ab 1925 kam auf deutscher Seite das Walchenseekraftwerk hinzu, das die Außenfernbahn mit Strom versorgte. Eigens für die steilsten Streckenabschnitte von 38 ‰ musste eine E-Lok der Bauart 1^c Wlk entwickelt werden.

Realisierung

Dr.-Ing. Riehl gründete zusammen mit dem Innsbrucker Bauunternehmer Carl Wilhelm von Doderer die Mittenwald AG, die die Bauarbeiten übernahm. Zur Ausführung der Bauarbeiten ab Innsbruck waren umfangreiche Vorarbeiten nötig. So mussten für den Material- und Personentransport eine Standseilbahn aus dem Inntal in die Martinswand sowie für den Energiebedarf der Baumaschinen und Beleuchtung eine 17 Kilometer lange Hochspannungsleitung errichtet werden. Zum Personen- und Materialtransport vor Ort wurde eine benzingetriebene Schmalspurbahn eingerichtet. Ab Innsbruck-Hötting ergab sich auf knapp 20 Kilometern ein Höhenunterschied von fast 600 Metern, eine Herausforderung an alle Gewerke. Zwischen Martinswand und Hochzirl musste eine ca. sechs Kilometer lange, tunnelreiche Hanglehnstrecke und anschließend eine Schleife mit vielen Viadukten angelegt werden. Nach intensiven Untersuchungen kam die Baugesellschaft zum Entschluss, für die Kunstbauten und Tunnelauskleidungen Zementbeton zu verwenden. Obwohl der Umgang mit diesem Werk-



Bau der Schlossbachbrücke bei Zirl um 1911 Quelle: Stadtarchiv Innsbruck (Kreutz)

stoff seinerzeit noch recht ungewöhnlich war, ist einzuschätzen, dass die gesamte Bauausführung als sehr solide bezeichnet werden kann, denn bis heute waren keine gravierenden Sanierungen erforderlich. Den höchsten Punkt, den Scheitelpunkt, erreichte die Karwendelbahn mit 1.182 Metern bei Seefeld in Tirol.

Der Abschnitt Garmisch–Mittenwald ging zurück auf ein Projekt, das bereits 1896 die Lokalbahnactien-Gesellschaft (LAG) in München zur Weiterführung der Lokalbahn Murnau–Garmisch–Partenkirchen erarbeitet hatte, aber erst durch die Mittenwald AG 1912 realisiert wurde. Die Außerfernbahn war von Kempten aus als rein bayerische Strecke schon in den 1890er Jahren begonnen worden. Kempten–Pfronten-Ried ging am 1. Dezember 1895 in Betrieb. Ebenfalls nach Plänen von Dr.-Ing. Riehl wurde der Abschnitt Pfronten-Ried–Pfronten-Steinach–Reutte gebaut und am 16. Dezember 1905 als eingleisige, normalspurige und dampfbetriebene Nebenbahn eröffnet (ges. 48,2 km). Den Anstoß zur

Weiterführung nach Garmisch brachte schließlich die Karwendelbahn und die Mittenwald AG, die den Abschnitt Reutte–Garmisch 1913 vollendete (45,3 km, gesamt 93,5 km) und damit Reutte eisenbahnseitig mit der Tiroler Landeshauptstadt verband. Die Außerfernbahn überwindet bei maximal 37,5 ‰ einen Höhenunterschied von knapp 400 Metern. Der Scheitel-

punkt liegt auf 1.106 Metern bei Lahn. Die Außerfernbahn wurde nur zwischen Garmisch und Reutte elektrifiziert. Sämtliche Stationsgebäude folgen in ihrer Architektur der regionalen alpenländischen Bauweise. Abweichend von der bei der Österreichischen Staatsbahnen üblichen Oerlikon-Saugluftbremse wurden die auf der Karwendel- und Außenfernbahn verkehrenden Lokomotiven und Wagen mit der Druckluftbremse System Westinghouse-Henry ausgerüstet.

Technische Meisterleistung

Eine beachtenswerte Leistung stellt auf der Karwendelbahn ab km 7,1 der fast zwei Kilometer lange Kehrtunnel im Bereich der Martinswand dar, besonders wenn man bedenkt, dass für dieses Baufeld in der Alpennordkette zu jener Zeit kaum exaktes Kartenmaterial zur Verfügung stand. Der Legende nach soll sich ein Bauleiter kurz vor dem Zusammentreffen zweier Richtstollen das Leben genommen haben, weil er die Sprengschüsse der entgegenkommenden Arbeitskolonnen weiter abseits deutete. Ironie des Schicksals: Die Achsen

der Richtstollen trafen mit Abweichungen von wenigen Dezimetern in Höhe und Seite aufeinander. Kleinere Schluchten wurden mittels massiver Gewölbebrücken überspannt, aber für die 66 Meter lange Schlossbachschlucht musste eine Stahlkonstruktion verwandt werden. Ähnlich wie beim Bau einer Gewölbebrücke wurde vom Grund herauf ein 60 Meter hohes Lehrgerüst errichtet, auf dem die stählerne Konstruktion vernietet werden konnte.



Eröffnungszug auf der Karwendelbahn von 1912, vorn Dr.-Ing. Riehl

Quelle: Stadtarchiv Innsbruck (Kreutz)

Eröffnung

Der deutsche Abschnitt der Karwendelbahn Garmisch–Mittenwald wurde bereits am 1. Juli 1912 mit Dampftraktion eröffnet, da weder die E-Loks noch die Oberleitungen fertig waren. Der österreichische Abschnitt Innsbruck–Mittenwald ging am 28. Oktober 1912 gleich elektrisch in Betrieb. Bis Frühjahr 1913 wurde die Abschnitte Mittenwald–Garmisch und Garmisch–Reutte elektrifiziert. Am 30. Mai 1913 wurde der Bahnhof Reutte feierlich eröffnet. Damit war ein durchgehender elektrischer Betrieb von Innsbruck nach Reutte und umgekehrt möglich, sodass nun Außerfern- und Karwendelbahn auch begrifflich als Mittenwaldbahn zusammengefasst werden konnten.

Die Betriebsführung lag jeweils grenzüberschreitend auf der Karwendelbahn bei den Österreichischen Staatsbahnen (kkStB) und auf der gesamten Außerfernbahn bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.). Auf dem deutschen Abschnitt von Mittenwald bis Griesen war vertragsgemäß

die Bayrischen Staatseisenbahnen bzw. die Deutsche Reichsbahn für die Unterhaltung zuständig. Die Fahrzeit von Innsbruck bis Garmisch betrug anfangs im Schnellzug zwei Stunden 15 Minuten, bis Reutte weiter im Personenzug nochmals zwei Stunden und sieben Minuten. Der Schnellzug fuhr durch bis München. 1935 wurden die Streckenabschnitte auch Eigentum der jeweiligen Staatsbahn. Nach Gründung der RBD Innsbruck im Jahre 1938 zeichnete diese für die gesamte Strecke verantwortlich.

Fortbestand

Zum 1. Januar 1935 wurde die Mittenwaldbahn verstaatlicht und anlässlich der Olympischen Winterspiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen ertüchtigt und mit gläsernen Elektrotriebwagen ausgestattet.

Im Zweiten Weltkrieg spielte die Strecke keine große strategische Rolle, trotzdem wurde sie mehrfach aus der Luft angegriffen. Der Gurgelbachviadukt bei Reith und die Innthalbrücke bei Innsbruck West wurden hierbei schwer beschädigt. Tirol

wurde Ende April 1945 durch amerikanische Truppen besetzt. Ähnlich wie in anderen Kampfgebieten war auch auf der Mittenwaldbahn schon vor dem Eintreffen der Amerikaner wegen teilweiser Unbefahrbarkeit und Mangel an allem der Betrieb eingestellt worden. Am härtesten wurden von der Einstellung die Orte an der Außerfernbahn betroffen. Durch Zerstörungen an Brücken und Bahn-

anlagen war auch eine Bedienung von Kempten her nicht mehr möglich. Die Versorgung über die Mittenwaldbahn lief im Herbst 1945 wieder an, war aber mit unsäglichen Anstrengungen verbunden. Der Streckenbereich in Deutschland befand sich in der amerikanischen Besatzungszone, Tirol nunmehr in der französischen. Eine Fahrt von Innsbruck nach Reutte dauerte fünf Stunden, denn es fanden zweimal Pass- und Zollkontrollen statt. Erst 1952 wurden sogenannte Korridorzüge eingerichtet, die zwischen den Grenzen verschlossen wurden. Der Abschnitt Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen–Griesen gehörte jetzt auf deutscher Seite zur BD München, der Abschnitt Kempten–Pfronten–Steinach zur BD Augsburg (ab 1971 auch BD München).

Das Außerfern-Mittenwaldbahn-Übereinkommen von 1955 in der Fassung von 1998 verpflichtet die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Österreich und die beiden Eigentumsverwaltungen zum Erhalt der Durchgangsstrecken in vorschriftsmäßigem Zustand.



Gläserner Elektrotriebwagen 1935 auf der Karwendelbahn an der Martinswand bei Innsbruck

Quelle: Heimatmuseum Seefeld in Tirol

Modernisierung

Zu den Winterolympiaden 1964 in Garmisch-Partenkirchen und 1976 in Innsbruck wurden beide Streckenabschnitte weiter ausgebaut.

Die Karwendelbahn fungierte bis 1970 als KBS 402, danach als KBS 960 München–Garmisch-Partenkirchen–Innsbruck. Anlässlich des neunzigsten Streckenjubiläums 2002 wurde vom Tiroler Landeshauptmann Dr. Weingartner in Seefeld ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) eingeweiht. Der gesamte Betriebsablauf von Innsbruck bis zur Schnittstelle Landesgrenze Deutschland bei Scharnitz wird seitdem von dort aus gesteuert. Ein wesentlicher Fortschritt zur Erhöhung der Sicherheit war auch die damit verbundene Inbetriebnahme von 18 zuggesteuerten Wegsicherungsanlagen. Schrittweise wurde auch im DB AG-Bereich eine zentrale Steuerung des Betriebsablaufs



Traditionszug zum 90. Geburtstag der Mittenwaldbahn 2002 im Grenzbahnhof Scharnitz
 Von der E-Lok 1245.04 wurden insgesamt 41 Stück beschafft, wobei diese Reihe anfangs noch als BBÖ 1170.2 bzw. DRB E 45 unterwegs war. Die bis zur Ausmusterung in zwei Nummerngruppen aufgeteilte Doppel-Reihe (1245.01-08/509—541) wurde bereits 1934 und 1939 in Dienst gestellt – mit beachtlicher Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h und Anfahrzugkraft von 200 kN.

Foto: G. Walter

eingerrichtet. Im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen gab es neue Gleise und Bahnsteige, in Mittenwald eine Bahnsteigunterführung mit Aufzugsanlage.

Die Außerfernbahn fungierte bis 1970 gebrochen als KBS 406e/402c, danach geschlossen als KBS 976 Kempten—Garmisch-Partenkirchen. Der Betriebsablauf im Regionalverkehr obliegt komplett der DB AG. Diese demonstrierte 2000 den Fahrdrat von Garmisch-Partenkirchen bis zur Grenze kurz hinter Griesen, aber auch die ÖBB zeigte kein großes Interesse sich dagegen zu wehren. Doch bereits 2002 wurde wegen des schwierigen Güterverkehrs eine neue Fahrleitung installiert. Die Personenzüge von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte verkehren nun mit Elektrotriebwagen der BR 425 und 426, von Reutte nach Kempten mit Dieseltriebwagen der BR 628 und 642.

Während unter DB AG-Regie auf der gesamten Mittenwaldbahn kein Güterverkehr mehr stattfindet, verkehren zwischen Innsbruck und Reutte an Werktagen planmäßig ÖBB-Güterzüge. In Giessenbach bei Seefeld richtete die ÖBB eine umweltgerechte Entladean-

lage für Kraftstoffe und Heizöl ein. In Scharnitz werden Ganzzüge mit Rohholz oder Schnittware eines nahe gelegenen Großsägewerkes verladen.

Vom 25. Mai bis 7. Oktober 2012 feiert die gesamte Region den 100. Geburtstag der Mittenwaldbahn (Details auf www.mittelwaldbahn.info).

Besonderer Dank gilt Herrn Karl-Heinz Strasser vom Heimatmuseum Seefeld.

Lit.: Die Überschienung der Alpen, A. v. Schweiger-Lerchenfeld, Transpressverlag Berlin 1983, in Lizenz Steigerverlag Moers

** Die Luftseilbahn von Mittenwald zur Karwendelgrube an der Westlichen Karwendelspitze führt auch den Namen Karwendelbahn.*

*** Erst 1935 wurden die Gemeinden Garmisch und Partenkirchen unter dem Druck der bevorstehenden Winterolympiade 1936 zur Großgemeinde Garmisch-Partenkirchen zusammengelegt – damals 17.000, heute 26.000 Einwohner.*

**** Bis 1924 Kronen-Währung (1 Krone = 100 Heller), ab 1925 Schilling-Währung (1 Schilling = 10.000 Kronen)*

125 Jahre Selketalbahn

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

In den 1880er Jahren, als verstärkt Neben- und Kleinbahnen das Hinterland erschlossen, wurde auch von Gernrode aus eine Bahnstrecke in die Harzer Berge geplant. Gernrode war seit 1885 in die Nebenbahn Halberstadt–Gernrode–Thale eingebunden, die den Bahnanschluss von der Hauptstrecke Halle (Saale)–Wernigerode (1862–1872) brachte. Enge Harztäler ließen ab Gernrode eine schmalere Spurweite sinnvoll erscheinen. Von 1886 bis 1905 entstand so die **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE)** als 1.000 mm Schmalspur-, nicht Kleinbahn, in mehreren Bauabschnitten:

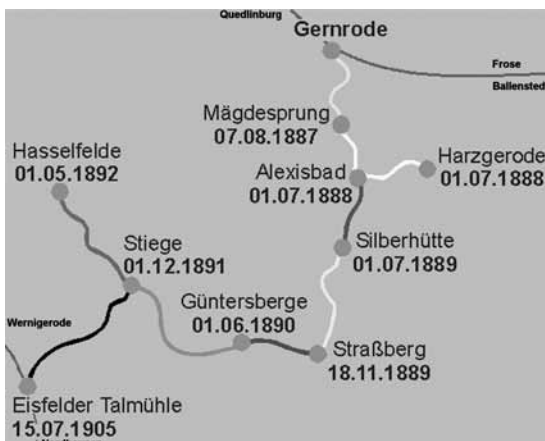


Bild 1: Übersicht der Bauabschnitte 1-8, beginnend in Gernrode und endend in Eislefelder Talmühle

Gernrode–Mägdesprung	10,2 km	7. August 1887
Mägdesprung–Alexisbad–Harzgerode	7,1 km	1. Juli 1888
Alexisbad–Silberhütte	7,3 km	1. Juli 1889
Silberhütte–Straßberg	5,2 km	8. November 1889
Straßberg–Güntersberge	5,2 km	1. Juni 1890
Güntersberge–Stiege	8,7 km	1. Dezember 1891
Stiege–Hasselfelde	4,7 km	1. Mai 1892
Stiege–Eislefelder Talmühle	8,6 km	15. Juli 1905
Gesamtstrecke	55,0 km	

Die Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes am 7. August 1887 nimmt die heutige „Harzer Schmalspurbahnen GmbH“ (HSB) zum Anlass, das 125-jährige Jubiläum zu feiern (s. Beitrag S. 9).

Der letzte, der 8. Bauabschnitt stellte in Eislefelder Talmühle die Verbindung mit der gleichsam meterspurigen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) her, die 1897/98 in Betrieb gegangen war und sich heute Harzquerbahn nennt (s. Bild 1). Die GHE

beschaffte zwischen 1887 und 1890 sechs Cn2t-Dampflok (Henschel 1887/2227 uf). Auf Grund der positiven Erfahrungen der NWE kaufte auch die GHE 1905 von der Lokomotivfabrik Borsig drei Loks der Bauart Mallet (B'B n4vt), die 1914

zum Kriegsdienst „eingezogen“ wurden. 1914 folgten für den gestiegen Güterverkehr noch eine D n2t und 1928 zwei E h2t. Der Triebwagen GHE T1 (VT 133 522) von 1930 steht noch heute als 187 001 betriebsfähig in Sonderzugbereitschaft. Den steilsten Anstieg aller Harzbahnen mussten die reinen Adhäsions-Loks mit 1:30 auf dem 3. Bauabschnitt der GHE zwischen Alexisbad und Silberhütte bewältigen (s. Bild 4). Selbst



Bild 2: Übersicht der 1945/46 demontierten und verschonten Streckenabschnitte (Reparationsleistungen an die Sowjetunion)

die Auffahrt zum Brocken war und ist für die Dampfloks nicht so anstrengend. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gleise zwischen Gernrode und Stiege demontiert und mit der Mehrzahl der GEH-Dampfloks als Reparation an die Sowjetunion verfrachtet (s. Bild 2). Die verschonten Abschnitte Stiege–Hasselfelde und Stiege–Eisfelder Talmühle übernahm die NWE. Und nun geschah das Außergewöhnliche: Bereits ab Oktober 1946 begann der Wiederaufbau der Abschnitte von Gernrode bis Harzgerode und Straßberg, nunmehr unter dem neuen Namen „Selketalbahn“. Die Fertigstellung 1949/50 erlebte die GHE nicht mehr, denn seit 1. April 1949 unterstand sie und die NWE der Deutschen Reichsbahn. Anfang 1955 lieferte der VEB Lokomotivbau Karl Marx (LKM), Potsdam-Babelsberg,

Bild 3: Übersicht der Wiederinbetriebnahme-Abschnitte nach dem Zweiten Weltkrieg



mit der Lok 99 232 die erste Maschine der neuen Baureihe 99²³⁻²⁴ (1'E 1' h2t) an die Harzquerbahn und diese wiederum ihre Mallet-Loks an die Selketalbahn. Nun brauchte man die von der russischen Deportation verschonte, leistungsschwächere 99 5811 bald nicht mehr, stellte sie 1965 ab und verschrottete sie leider 1967 als letzte erhaltene Dampfloks der ehemaligen GHE. Dennoch ging es nun aufwärts. Noch fehlten die Gleise zwischen Straßberg und Stiege. 1983/84 konnte auch diese Lücke geschlossen werden, was

sicher dem zunehmenden Tourismus zu verdanken war.

Seit 1993 gehört die Selketalbahn gemeinsam mit der Harzquerbahn und der Brockenbahn zum Eisenbahnverkehrs-/infrastrukturunternehmen „Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)“. Und nun geschah wieder etwas Ungewöhnliches: 2004 wurde auf der gesamten DB-Regelspurstrecke Frose–Ballenstedt–Gernrode–Quedlinburg der Verkehr eingestellt, und das Land Sachsen-Anhalt sparte durch die Abbestellung

des SPNV ca. 6 Mio. € ein. Die freien Mittel flossen in den Umbau des Abschnitts Gernrode–Quedlinburg von Normalspur auf 1.000 mm Schmalspur. Am 4. März 2006 fuhr der erste offizielle HSB-(Sonder-)Zug auf den 8,5 Kilometern der verlängerten Selketalbahn. Ab Ende April 2006 enthielt der Sommerfahrplan bereits die Züge zwischen Gernrode und Quedlinburg. Der offizielle Reisezugverkehr wurde jedoch erst am 26. Juni 2006 aufgenommen. Noch bis November 2006 fanden die Arbeiten zum Bau der sicherungstechnischen Anlagen statt, so die Anpassung des Gleisbildstellwerks im Stellwerk Qo in Quedlinburg Ost und der Umbau der Bahnübergänge mit handbedienten Vollschränken zu Halbschränkenanlagen mit rechnergestützter Bahnübergangstechnik (RBÜT). Das Projekt verfolgt nunmehr das Ziel, die Weltkulturerbestadt Quedlinburg (Mitgeschafter der Harzer Schmalspurbahnen GmbH)

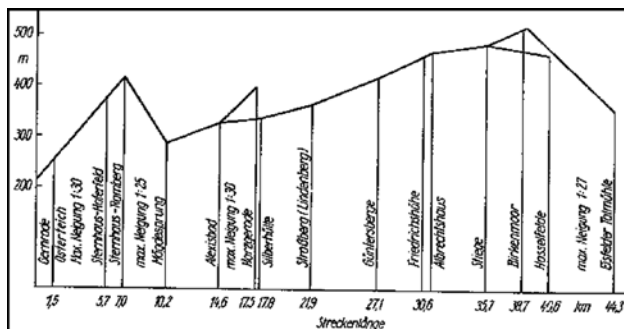


Bild 4: Streckenprofil von Gernrode bis Eisfelder Talmühle

an die Selketalbahn anzuschließen und damit neue Touristenströme zu begeistern. Neuerdings ist in den Zügen der HSB mit den typischen gelb-roten Plattformwagen sogar während der Fahrt der Aufenthalt auf den Plattformen „auf eigene Gefahr“ geduldet.

Zu den jährlichen Festenburger Modellbautagen (letzte vom 13.—17. Juni 2012) wurden und werden Module der Selketalbahn zusammengefügt (s. Beitrag S. 3)..

125 Jahre Höllentalbahn – ein Jubiläum in der Medienrückschau

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Gefeiert wurde am Sonntag, den 24. Juni 2012, mit einem „Tag der offenen Tür“ im DB Regio-Werk Freiburg mit einer Fahrzeugschau, einem Bahnhofsfest in Titisee und natürlich zahlreichen Sonderfahrten auf den Geburtstags-Gleisen. In den Tageszeitungen der Region nahm das Eisenbahnfest einen großen Stellenwert ein. So berichtet etwa die „Badische Zeitung“ am 23. Juni 2012, bereits einen Monat vor den Feierlichkeiten in Freiburg, ausführlich und beschreibt Bau und Werdegang der Höllentalbahn in ei-

ner für eine Regionalzeitung auffallender Ausführlichkeit. Anlass ist das Datum der 125. Wiederkehr der Betriebseröffnung am 21. Mai 1887. Im Mittelpunkt stehen die zahlreichen und beeindruckenden Kunstbauwerke aufgrund des topographischen Profils der Strecke. Bereits 1936 wurde mit 20 kV/50 Hz elektrifiziert. Der heute übliche deutsche Bahnstrom von 15 kV/16 2/3 Hz kam erst 1960. Der Bogen wird schließlich bis in die Deutsche-Bahn-Gegenwart gespannt. Worin die Herausforderung liegt, beweist

die Aussage eines Lokomotivführers: „Die modernen Elektrolokomotiven der BR 143 schaffen nur ein Zehntel der in der Ebene bewältigten Anhängelast am Haken, nämlich maximal 200 Tonnen, also z.B. drei 60 Tonnen schwere rote Doppelstockwagen!“. Immerhin ist der erste knapp 30 Kilometer lange Streckenabschnitt der steilste Deutschlands. Er überwindet in 45 Minuten über 600 Meter Höhenunterschied (55 ‰).

Sechs Millionen Berufspendler und Touristen, die jährlich mit der Höllentalbahn fahren, sind froh, dass die Mitte der 1990er Jahre debattierte Stilllegung ausblieb. So fährt heute im Halbstundentakt der Zug elektrisch von Freiburg im Breisgau bis Titisee-Neustadt, von dort nach Donaueschingen wird eine Diesellokomotive vorgespannt. In Titisee zweigt die ebenfalls elektrisch betriebene Dreiseisenbahn über Schluchsee nach Seebrugg ab.

Ein gut 90 Seiten starkes Sonderheft des Eisenbahnkuriers „125 Jahre Höllentalbahn“, für 11,80 € in gut sortierten Zeitschriftenläden zu haben, informiert ausführlich und brilliert mit vorwiegend farbigen Fotos. Die nach Meinung des Autors pfiffigste Idee hatte jedoch der heutige Betreiber der Bahn, der Verkehrsbetrieb Südbaden der DB Regio AG. Dessen Marketingkommunikation gestaltet für „Otto Normalbahnfahrer“ eine informative 24-seitige Broschüre im Querformat, dessen obere Konturen das maßstäblich verkleinert Höhenprofil der Strecke von Freiburg nach Titisee bilden. So gelegt und gebunden, dass eine naiv grün-bunte Grafik des Schwarzwalds oben heraus schaut. Das zehnteilige Faltblatt von denselben Machern bot den potentiellen Besuchern der Feiern am 24. Juni eine kompakte Orientierungshilfe im praktischen Jackentaschenformat.

Wer noch mehr historisches Material studieren oder in zeitgenössischen Quellen stöbern möchte, dem bieten die Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG an den Standorten Nürnberg im DB Museum und in Berlin oder andere gut bestückte Bibliotheken einige interessante bibliophile Kostbarkeiten. So erschien zum 100. Geburtstag 1987 im Motorbuch-Verlag Stuttgart ein 110-seitiges Buch „100 Jahre Höllentalbahn“ (DB Museum Nürnberg). In Augsburg beim Verlag für Eisenbahnfreunde Rösler und Zimmer wurde bereits 1970 „Die Höllentalbahn- Vergangenheit und Gegenwart“ (167 Seiten, von Bruno Ruff, 1979 in 2. Auflage, DB Museum Nürnberg) herausgegeben. Der im Startort Freiburg im Breisgau ansässige EK-Verlag hatte bereits zum 100jährigen Jubiläum 1987 ein 220 Seiten starkes Werk „Die Höllentalbahn“ (Autor: Hans Wolfgang Scharf) editiert. Noch ältere Quellen sind z.B. ein Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1937 „Die Höllentalbahn (Schwarzwald)“, verlegt von Julius Springer in Berlin. Im Eröffnungsjahr 1887 gleich zwei Auflagen erlebte der Titel „Die Höllenthalbahn von Freiburg nach Neustadt“ von Adolf Fritz mit dem Untertitel „Ein Führer durch Freiburg und Umgebung, das Höllenthal und den südlichen Schwarzwald mit Angabe der bautechnischen Verhältnisse der Höllenthalbahn“. Interessant ist sicher auch eine fachliche Abhandlung des damaligen Reichsbahn-Zentralamtes in München von 1940 in zwei Teilen mit dem Titel „Die Ergebnisse des elektrischen Versuchsbetriebs auf der Höllentalbahn mit 50 Perioden 1936 bis 1940 (DB Museum Nürnberg).

Bleibt zu hoffen, dass diese wenigen Beispiele den einen oder anderen Leser anregen, sich selbst mit dem Thema 125 Jahre Höllentalbahn zu befassen.

2013: Fünf Jubiläen rund um die Berlin-Stettiner Eisenbahn

Rudi Buchweitz, Pasewalk

Erinnerung an fünf Eisenbahnstrecken

Im Jahre 2013 blickt die Region Uckermark/Vorpommern in den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf mehrere Jubiläen ihrer bewegten Eisenbahngeschichte zurück. Fünf Strecken begehen Erinnerungstage an ihre Inbetriebnahme. Das ist zunächst die im 170. Dienstjahr stehende Stammbahn der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft (BStE), die Mutter aller pommerschen Eisenbahnen. Sie verbindet die preußische Hauptstadt Berlin mit der Hafenstadt Stettin. Ihre Inbetriebnahme geschah in mehreren Intervallen: am 30. Juli 1842 von Berlin bis Eberswalde und am 15. November 1842 bis Angermünde. Am 15. August 1843, also 2013 vor 170 Jahren, war nach Fertigstellen des dritten Teils Angermünde–Stettin (heute Szczecin) die Übergabe der ganzen Stammbahn auf 135 Kilometern möglich.

Das Hauptereignis: 150 Jahre Zweigbahnen

Eisenbahnhistorisch wichtig für die Region sind zweifelsohne die Inbetriebnahmen der uckermärkisch-vorpommerschen Zweigbahnen der einstigen Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren Eröffnungstage sich auch 2013 mit „runden“ Daten wiederholen. Im Einzelnen sind das die beiden Abschnitte

- Angermünde–Anklam (105 km)
am 16. März 1863 und
- Anklam–Stralsund (69 km)
am 1. November 1863

der Hauptbahn Angermünde–Stralsund. Dazu kommen dann die Hauptbahn

- Stettin–Pasewalk (42 km)
am 16. März 1863

und die Nebenbahnen

- Züssow–Wolgast (18 km)
am 1. November 1863 und
- Tantow–Gartz (Oder) (7 km)
am 15. August 1913.

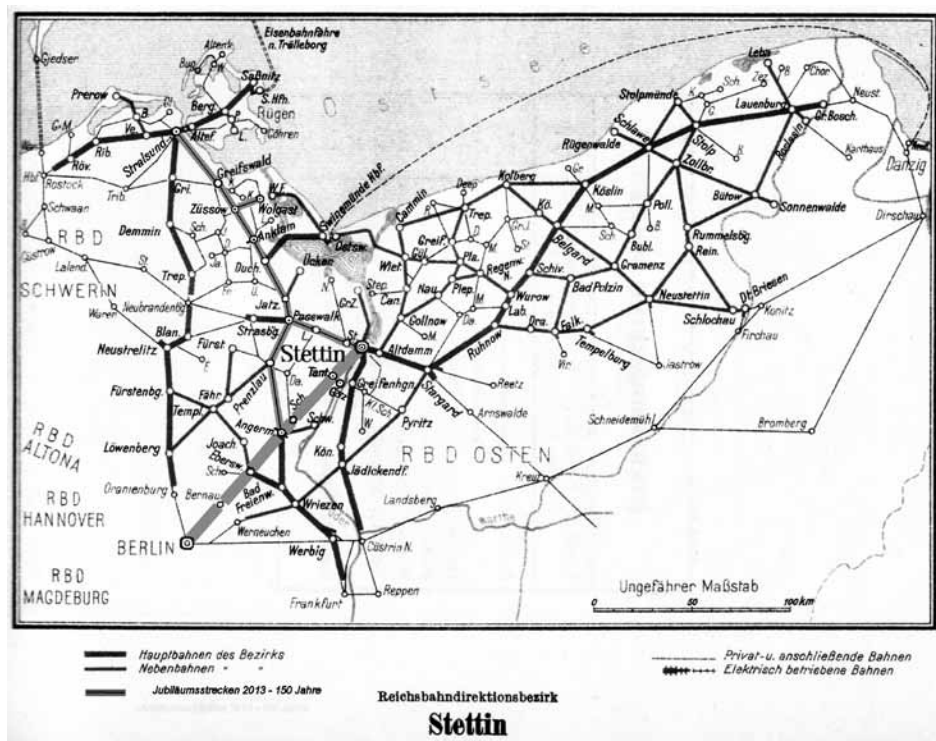
Unsere fünf Jubiläums-Zweigstrecken des Jahres 2013 incl. der Stammbahn Berlin–Stettin stellen mit rund 300 Kilometern etwa zehn Prozent der Betriebslänge der früheren Eisenbahndirektion Stettin dar. Bis auf die Salvey-Bahn [Tantow–Gartz (Oder)] gehörten sie von Juli bis Oktober 1945 zur RBD Pasewalk und danach bis 1990 zur Rbd Greifswald, um dann noch reichlich drei Jahre im Bestand der Direktion Schwerin aufzugehen.

Folgen wir bei der Betrachtung der historischen Abläufe dieser Eisenbahnlinien der Denkschrift der ehemaligen Reichsbahndirektion Stettin zum 90. Gründungstag im Jahre 1933.

Sie rät uns: „Wer es unternimmt, eine Geschichte der Reichsbahndirektion Stettin zu schreiben, muss auf die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens zurückgehen, denn die Strecke Berlin–Stettin, ... ist...als eine der ersten deutschen Bahnen gebaut worden.“

Schon von Friedrich List vorgeschlagen

Noch bevor die erste deutsche Eisenbahn, die sechs Kilometer lange königlich privilegierte Ludwigsbahn, vom Nürnberger Vorort Gostenhof nach Fürth am 7. Dezember 1835 ihren Betrieb aufnahm, gab es in Stettin bereits Bestrebungen, den Seehafen mit Preußens Hauptstadt Berlin durch einen Schienenweg zu verbinden. Schon der bekannte deutsche Eisenbahnpionier und Ökonom Friedrich



RBD Stettin Karte von 1926 – von Redaktion bearbeitet

Quelle: Sammlung H. Kirsche

List hatte diese Trasse in seine Entwürfe aufgenommen. Den entscheidenden Impuls zum Bau dieser Linie und damit zum Eisenbahnbau in Pommern gab dann schließlich der Redakteur der „Börsen- nachrichten der Ostsee“ Adolf Altwater am 24. März 1835 mit einem Schreiben an die Kaufmannschaft in Stettin. Trotz günstiger Wirtschaftsprognose bereite- te die Finanzierung zunächst Schwierig- keiten. Ein Kostenvoranschlag des für den Bahnbau bestellten königlichen Oberwe- ge-Inspektors Friedrich Neuhaus ergab eine Baubetrag von 2,2 Millionen Talern. Diese schon für damalige Verhältnisse recht respektable Summe erhöhte sich durch Projektnachbesserungen an Ober- bau und Trassenführung noch um eine halbe Million auf 2,75 Millionen Taler.

Ein großzügiges Empfangsgebäude in Eberswalde und ein günstigerer Standort für den Bahnhof Stettin in der Nähe der Oder ließen den Aufwand weiter wach- sen.

Erst als der Kommunallandtag von Alt- pommern mit einer Zinsgewähr von 2,2 Prozent und die Stadt Stettin mit einer Beteiligung eingesprungen waren, wur- de die volle Zeichnung des Aktienkapi- tals erreicht.

20 Jahre zählen Ringens sind erfolg- reich

Am 12. Oktober 1840 stimmte der preu- ßische König Friedrich Wilhelm IV. dem Statut der Gesellschaft zu und erteilte anschließend die Konzession.

Weitere fünf Jahre gingen noch ins Land, bis am 15. August 1843 erstmals auf der

vollendeten Stammbahn ein Zug in den Bahnhof der pommerschen Metropole Stettin einfuhr.

Zwanzig Jahre zählten Ringens von kommunalen Körperschaften, Politikern, Gutsbesitzern und Bewohnern im historischen Vorpommern sollten folgen, bevor dem berechtigten und verständlichen Begehren nach einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und den Hafenstädten Greifswald und Stralsund Rechnung getragen wurde. Auf alle Einzelheiten der Entstehungsgeschichte einzugehen, verbietet sich wegen der gebotenen Umfangsbeschränkung des Beitrages bei einer Jahrestagsbeschreibung von selbst.

Neben der heute 150-jährigen BStE-Zweigbahn Angermünde–Stralsund, die vor ihrer Realisierung in zahlreichen Trassenvorschlägen im Gespräch war, gab es u. a. eine weitere Grobversion für eine Verbindung Berlin–Stralsund über mecklenburgisches Gebiet via Neustrelitz–Neubrandenburg. Die Entscheidung fiel schließlich für die heute vorhandene Linie unter Mitbenutzung der Stammbahn bis Angermünde und weiter auf relativ kürzestem Wege an die Ostseeküste bis Stralsund.

Augenscheinlich günstige Baubedingungen

Die geografischen Bedingungen für die gewählte Strecke stellten sich augenscheinlich recht günstig dar. Die flachhügelige Landschaft bis zum nächsten größeren Siedlungszentrum Prenzlau bereitete keine außergewöhnlichen baulichen Schwierigkeiten. Ab hier schloss sich durchweg ebenes Terrain an. Jedoch ließen sich im Zuge des weiteren Bahnbaus feste Brücken über die Flüsse



Bahnhof Pasewalk um die Jahrhundertwende 19./20. Jh.; Blick auf die Hauptgleise der westlichen Bahnhofseite mit dem im normannischen Kastellstil erbauten Empfangsgebäude aus der Zeit der Betriebseröffnung der vorpommerschen Zweigbahn Angermünde bis Anklam der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Foto: Sammlung R. Buchweitz

Ucker, Zarow, Ryck sowie eine bewegliche Brücke über die Peene bei Anklam nicht vermeiden. Letztere geht im Jubiläumsjahr ihrer dritten vollständigen Erneuerung entgegen. Zwischen Pasewalk und Stettin waren die Randow mittels fester und die Uecker per beweglicher Brücke zu überwinden. In einigen Fällen stellten sich geografische und geologische Verhältnisse bestimmend für den Verlauf des Schienenweges und in Einzelfällen für die Lage der Zugangsstellen zur Bahn heraus. So wuch die Strecke den Uckerseen und einigen erkennbaren kleinen Sumpf- und Mooregebieten durch entsprechende Trassenwahl aus. Auch Grunderwerbsfragen spielten eine nicht immer unwesentliche Rolle. Vielfach wollten die Eigentümer ihren Grund und Boden nicht hergeben oder hatten andere Vorstellungen zu den Abfindungen. So kam es, dass zum Eröffnungszeitpunkt die Bahngesellschaft an einigen Stellen noch nicht rechtmäßiger Besitzer der genutzten Ländereien war. Die Streitigkeit



Die Abbildung des Bahnhofsvorplatzes des Stettiner Hauptbahnhofes mit dem Empfangsgebäude strahlt das typische Fluidum der Anfangsjahre des 20. Jahrhunderts aus. Eine daran angebrachte Informations- und Erinnerungstafel gibt über seine Entstehung mit folgendem dreisprachigem Text Aufschluss: „Dieser Hauptbahnhof, der ursprünglich Berliner Bahnhof hieß, entstand an der Stelle der Gärten des Oberpräsidenten der Pommerschen Provinz [...] Am 15. August 1843 fuhr hier zum ersten Mal der Zug aus Berlin ein, und das war der Beginn des Eisenbahnverkehrs in Pommern...“

Foto: Sammlung R. Buchweitz

ten und Verhandlungen über Entschädigungsleistungen dauerten teilweise noch Jahre nach der Eröffnung an.

Zugangsstellen fernab der Ortschaften

Die teilweise ablehnende Haltung der Besitzer benötigter Grundstücke und auch offizieller Stellen zwang die Erbauer, Bahnhöfe, Haltestellen und –punkte fernab der zugehörigen Ortschaften anzulegen. Das rächte sich später ganz besonders zu Beginn des 21. Jahrhunderts, als sich die Verkehrsgewohnheiten von Mensch und Wirtschaft ohnehin zum Straßentransport verlagerten. Zahlreiche dieser Zugangsstellen mussten wegen äußerst mangelnden Zuspruchs aufgelassen werden.

An den Jubiläumsstrecken sind aus diesem Grunde ab der deutschen Bahnreform 1994 u. a. acht Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des Personenverkehrs und zehn Stellen mit einst nur betrieblichen Aufgaben, davon drei Bedarfsbetriebsstellen, außer Betrieb gesetzt worden.

In drei Jahren – drei Zweigbahnen

Der gesamte Bahnbau der drei Zweigbahnen Angermünde–Stralsund, Stettin–Pasewalk und Züssow–Wolgast nahm drei Jahre in Anspruch. Am 16. März 1863 gingen die ersten Teilabschnitte in Betrieb. Das bezeugt unter Beachtung des Standes der technischen Entwicklung im Bauwesen jener Tage und unter Beachtung der verschiedenen natürlichen Hindernisse für die 225 Streckenkilometer mit allen zu errichtenden Hochbauten, Sicherungs- und Nebenanlagen eine hohe Arbeitsintensität.

Das Rückgrat der uckermärkisch-vorpommerschen Schienenwege

Die Jubiläums-Zweigbahnen stellten nach vollständiger Fertigstellung das Rückgrat des Schienennetzes der Region Uckermark/Vorpommern dar. Die Nord-Süd-Verbindung trug neben dem lokalen und nationalen Verkehr einen Hauptanteil des internationalen Reise- und Güterverkehrs zwischen Skandinavien und Süd- bzw. Südost-Europa.

Es entstanden bald zahlreiche dieses Hauptnetz ergänzende Neben- und Kleinbahnen. Von diesen Strecken bedürfen u. a. die Prenzlauer Kreisbahnen, die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn und die im Staatsbesitz befindlichen Strecken des Templiner Kreuzes sowie die Linien auf den Ostsee-Inseln Usedom und Rügen für Wirtschaft, Land-

wirtschaft und das Erholungswesen besonderer Erwähnung.

Nach Ausbau des Netzes diente die Eisenbahn auch in diesen Gebieten den Bewohnern und der Wirtschaft getreulich in Kriegs- und Friedenszeiten. Sie trug Kriegslasten in vielfältigen Formen, bis hin zu den allseitig hinreichend bekannten Demontagen und Kapazitätsreduzierungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Verlust ganzer Strecken, aller zweiter Gleise, ja sogar der Feldbahnen der Landwirtschaft als Zubringer zu den Bahnstationen, im „flachen Lande“ von maßgeblicher Bedeutung, hatten katastrophale Folgen.

Die einschneidendste Wirkung zog die neue deutsche Ostgrenze zu Polen nach sich. Die beiden Strecken von Pasewalk und Angermünde nach Stettin wurden ca. 15 Kilometer von der einstigen pommerschen Hauptstadt entfernt durchtrennt und gingen so teilweise verloren. Eine generelle Änderung der früheren Hauptverkehrsrichtungen von Ost-West in Nord-Süd in dem aus der Sowjetischen Besatzungszone hervorgegangenen kleinen DDR tat ein Übriges. Die Stralsunder Strecke trug daneben die Hauptlast des Ferienverkehrs mit den Ostseeinseln und des Verkehrs zu und von den Fährlinien Sassnitz–Trelleborg und Sassnitz (früher Mukran)—Klaipeda.

Fleißige Eisenbahner mindern Kriegsfolgen

Aber auch nach solchen Tiefschlägen ging es dank der Rührigkeit der Eisenbahner und der sich immer wieder entwickelnden Wirtschaft und Landwirtschaft aufwärts. Mit erhöhter Arbeitsintensität und neuen klugen Technologien ließen sich die Nachteile merklich mindern, wenn auch keinesfalls gänzlich ausschließen. So entstand das 1945/46 abgebaute zweite Gleis in den 1970er Jahren auf den Hauptstrecken wieder

neu. Zum Ende der 1980er Jahre kamen die Hauptbahnen und einige wichtige Nebenbahnen wie z. B. die Strecke Züssow–Wolgast Hafen in den Genuss der elektrischen Zugförderung. Technologische Änderungen machten den elektrischen Betrieb auf der Wolgaster Stichbahn bereits nach elf Jahren ab 29. März 2000 wieder entbehrlich.

Militär – ein treuer Kunde

Eifrige Eisenbahnbenutzer waren die mehr als zwei Jahrhunderte in der Region verteilten militärischen Einheiten. Den königlichen Kürassieren folgten Verbände der Deutschen Wehrmacht und schließlich der Nationalen Volksarmee der DDR. Hier sind besonders die bis 1990 in der Ueckermünder Heide verteilten Einheiten einer Panzerdivision und Marineverbände im Gebiet Wolgast zu nennen. Diese benutzten die Schienenwege stets intensiv zu Manövern, Einberufungen und Entlassungen des Personals, zu Urlaubsfahrten und Versorgungstransporten sowie z. T. während des Ausmarschs. Bei der Fahrplangestaltung musste auf ihre Belange Rücksicht genommen werden. Die Militärdienststellen bedienten sich auch recht rege der Möglichkeiten des Kleingutverkehrs.

Neue Firmen steigern Transportvolumen

Im Raum Angermünde, speziell in Schwedt (Oder), entstanden in DDR-Zeiten ein Erdölverarbeitungswerk und eine größere Papier- und Kartonagenfabrik, die den Hauptteil ihrer Erzeugnisse mit der Eisenbahn über die Jubiläumstrecken zum Versand brachten. Das Erdölwerk besaß einen Anschluss an die Stammbahn im Bahnhof Passow (Uckermark).

Ein konzentrierter Berufsverkehr mit der Eisenbahn entwickelte sich hier nicht. Den Tagespendlern standen gute lokale

Omnibus-Verbindungen zu günstigen Tarifen zur Verfügung.

Im Jubiläumsjahr ist der Güterverkehr, abgesehen von einigen Zubringer- und Verteilerzügen zum Fährhafen Sassnitz (-Mukran) und im Verkehr mit dem Nachfolge-Unternehmen der Schwedter Betriebe fast zum Erliegen gekommen. Auch der Grenzverkehr mit der PKP über die Strecken Angermünde–Tantow und Pasewalk–Grambow hat sich stark verringert.

Im Personenverkehr werden die drei noch in direkter DB-Regie befindlichen Strecken Stralsund–Berlin (–Elsterwerda), Stettin–Pasewalk (–Bützow) und Stettin–Angermünde (–Berlin) in Taktverkehren mit RE zweistündlich bedient. Auf den beiden erstgenannten Linien wird das Angebot durch einzelne IC und EC sowie ein ICE-Paar zwischen München und Stralsund bzw. Innsbruck und Ostseebad Binz mit Verkehrstagbeschränkungen verdichtet. Auf dem Teilabschnitt Stralsund–Züssow–Wolgast (–Swinemünde [heute Swinoujście]) ist die DB-Tochter Usedomer Bäderbahn (UBB) gleichfalls im Einsatz. Auf verschiedenen Teilabschnitten fahren auch Reise- und Güterzüge Dritter, z. B. Ostseeland Verkehr GmbH und Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Nur von kurzer Dauer

Und zum Schluss noch einige Worte zur fünften, der kleinsten Jubiläumsstrecke des Jahres 2013, zur sieben Kilometer langen Nebenbahn von Tantow nach Gartz an der Oder. Diese nach einem kleinen Flüsschen auch Salvey-Bahn genannte Linie sollte Teil einer sogenannten Oder-Ufer-Eisenbahn vom Stettiner Haff bis zur Lausitz werden. Um ihre Realisierung mühten sich Lokalpolitiker und

Unternehmen besonders der Kleinstadt Gartz an der Oder jahrzehntelang redlich. Endlich, am 15. März 1913, einen Tag vor der 50. Wiederkehr der Betriebseröffnung der Angermünde-Anklamer Eisenbahn-Verbindung konnten die Gartz'er Einwohner die Einfahrt des ersten Zuges in ihre Stadt feiern.

Leider blieb der Salvey-Bahn nur eine kurze Lebensdauer vergönnt. Auf die beabsichtigte Verlängerung in beide Richtungen wartete man vergebens, denn im Ergebnis des Zweiten Weltkriegs schlug dem Bähnele die „letzte Stunde“. Sie fiel der Demontage für die Reparation an die östliche Siegermacht anheim. Ein Wiederaufbau stand und steht nicht zur Debatte.

In memoriam (Zur weiteren Information interessierter Leser)

Der bevorstehenden Erinnerungstage gedenken Eisenbahner, Anwohner und Nutzer der Jubiläumsstrecken in vielfältiger Art und Weise. Im Zusammenhang mit dem 800-jährigen Ortsjubiläum der Großgemeinde Löcknitz in Pommern im Sommer 2012 würdigt in der Festschrift ein ausführliches Kapitel zur Eisenbahngeschichte die Entwicklung der Strecke Stettin–Pasewalk.

Zur Erinnerung an den 100. Jahrestag der Eröffnung der Salvey-Bahn Tantow–Gartz (Oder) gibt der Heimatverein der Oderstadt in seiner Schriftenreihe eine Gedenkbroschüre heraus. Schließlich erscheint im Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin, ein ebenfalls vom Autoren dieses Beitrages und der beiden vorgenannten Schriften erarbeitetes, ausführliches Buch zur Historie aller fünf uckermärkisch-vorpommerschen Jubiläumsbahnen des Jahres 2013.

150 Jahre Tharandter Rampe

Auf der steilsten Hauptbahn Sachsens

Redaktioneller Beitrag unter Zuarbeit von Alfred Hobl und Jörg Baumgärtel, Dresden – BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt

1855 wurde erstmals „königlicher Dampf im Plauenschen Grund“ bei Dresden gesichtet. Die neue, 12,2 Kilometer lange Hauptbahn von Dresden nach Tharandt bekam den Namen Albert-Bahn (nach dem sächsischen Prinzen Albert). Als problematisch erwies sich die vorgesehene Fortführung der Bahn nach Chemnitz. Die starke Steigung zwischen Tharandt und Freiberg erschien mit den damaligen Maschinen unüberwindbar. Letztlich wurde eine Streckenführung mit einer Maximalsteigung von 1:40 entlang des Seerenbachtals nach Klingenberg projektiert. Diese Tharandter Rampe zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz wurde heute vor 150 Jahren, im August 1862, eröffnet. Sie galt als eine technische Herausforderung für den Bahnbau und für den Betriebsdienst mit Dampflokomotiven. Auf 11,6 Kilometern Länge wird ein Höhenunterschied von 228 Metern überwunden, davon 122 Meter im Tunnel Edle Krone. Es ist der steilste Streckenabschnitt auf einer sächsischen Hauptbahn.

Auf der Tharandter Rampe wurden die stärksten Dampflokomotiven eingesetzt. Trotzdem blieb der Schiebedienst von Tharandt nach Klingenberg-Colmnitz auch für Schnellzüge unentbehrlich. Insgesamt waren 23 Maschinen von Dresden und Reichenbach (Vogtl) aus im Einsatz. Dazu gehörten die BR 19.0 „Sachsenstolz“ (s. Beitrag S. 31), die BR 18.0 (einzige Dreizylinder-Schnellzugdampflok Sachsens) und die Personenzug-Baureihe 38.2-4. Unzählige Güterzüge wurden mit Loks der Baureihen 44 und 58 fauchend bergan „geschleppt“. Das Streckenprofil verlangte vom Heizer

und vom Lokpersonal viel Geschick und einige Tricks, die von Generation zu Generation „weitervererbt“ wurden. Damit die Züge nicht zerrissen, mussten sie immer lang hängend gezogen werden. Bergwärts führte minderwertige Kohle zu Dampfangel, talwärts ging manchmal bei schlechten Bremsen im wahrsten Sinn die Post ab.

1963 begannen die Elektrifizierungsarbeiten für die 136 km lange Verbindung von Werdau über Zwickau, Karl-Marx-Stadt nach Dresden. Diese Strecke war der komplizierteste Teil des sächsischen Dreiecks Leipzig–Zwickau–Dresden–Leipzig. Erhebliche Umbauten an der Strecke wurden erforderlich. An der Tharandter Rampe mussten zahlreiche Felsen gesprengt und Stützmauern verstärkt werden. Der Tunnel bei Edle Krone wurde erweitert und bekam zwei neue Portale. Die Befestigung der Fahrleitungen erforderte zum Teil sehr aufwändige Mastkonstruktionen. Am 23. September 1966 war es soweit: Die Tharandter Rampe konnte erstmals elektrisch bezwungen werden. Nun bestimmten die Lokomotiven der BR E 42 (242) das Bild (vor Güterzügen in Doppeltraktion). 1978 kam die BR 250 hinzu. Heute werden vorrangig die BR 143 und 155 eingesetzt. Diesellokomotiven haben auf der Strecke keine große Rolle gespielt, bis auf den gelegentlichen Einsatz der BR 232/234 „Ludmilla“ und des Triebwagens VT 137. Bei Störungen und zur Revision kam der Oberleitungsrevisions-triebwagen ORT 188 202 zum Einsatz. Nach der Wende wurde die Strecke für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut. Infolge der Jahrhundertflut des Som-



18. August 2011 – Der „Heizhausexpress“ des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf befährt die Tharandter Rampe zwischen Tunnel Edle Krone und Bk Seerenteich mit Vorspann 65 1049-9 (DB-Museum Nürnberg, betreut im ehem. Bw Arnstadt) und Zuglok 35 1019-5 (Lausitzer Dampflokomotiv Club Cottbus) Foto: H-J. Warg

sen-Franken-Magistrale“. E-Loks und neue Diesellokomotiven sind die derzeitigen Antriebs-Favoriten.

mers 2002 (s. Beitrag, S. 29) mussten bereits wieder aufwändige Reparaturen an Unterbau, Gleisen und Fahrleitungen vorgenommen werden. Neigetechnik-Diesellokomotiven sorgten für negative Schlagzeilen auf der heutigen „Sach-

Die Tharandter Rampe ist immer wieder beliebte Test- und Feststrecke zum alljährlichen Dresdner Dampflokomotivtreffen. Das nächste findet vom 5. bis 7. April 2013 im „Eisenbahnmuseum“ Zwickauer Str. 86; 01187 Dresden statt

25 Jahre Modellbahnclub St. Egidien

Manfred Rößger, St. Egidien – BSW-Gruppe Modellbahnclub St. Egidien

Im Oktober 2012 können wir das 25-jährige Bestehen unseres Modellbahnclubs feiern. 25 Jahre Modellbahnclub bedeuten, dass in dieser Zeit engagierte Freunde der kleinen Spur auf hunderte, ja tausende Stunden anderer Freizeitvergnügungen verzichtet haben. Wenig mehr als eine Hand voll Männer und Jugendliche hat mit ihren Ideen das geschaffen, was wir jetzt an Anlagen sehen und zu Ausstellungen zeigen können.

Alles begann im Oktober 1987 im „Eulenhaus“ von St. Egidien, einer Gemeinde im Landkreis Zwickau (Hauptbahn Dresden–Werdau, Nebenbahn St. Egidien–Stollberg/Erzgebirge). Es

trafen sich die Freunde Gerhard Gleibe, Dieter Müller und Manfred Fickert, um eine Interessengemeinschaft Modellbahn im Kulturbund der Ortsgruppe zu gründen. Einen Monat später verstärkte Kurt Götze die Gruppe. Zunächst war an eine Modellbahn nicht zu denken. Arbeitseinsätze zur Sanierung des Hauses sowie Ausbau der vorhandenen Räumlichkeiten waren dringend erforderlich, um überhaupt das Gebäude nutzen zu können. Als dann die erste Anlage aufgebaut war, kam die politische Wende und mit ihr die Hiobsbotschaft: „Der Modellbahnclub arbeitet mit Leim und Chemikalien, deren Verdunstungen die

Gebäudesubstanz schädigt.“ Alle Widersprüche waren zwecklos und die Gemeinschaft heimatlos. Nach entsprechenden Verhandlungen mit Vertretern der Deutschen Reichsbahn konnten als neue Wirkungsstätte Räume im Empfangsgebäude des Bahnhofs St. Egidien vertraglich gesichert werden. Auch hier war wieder viel Renovierungsaufwand an Wänden, Fußboden und Elektro-Installation nötig, bevor die im „Eulenhause“ demontierten Anlagen wieder aufgebaut werden konnten.

Die neuen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse waren für die Interessengemeinschaft mit vielen Hürden, arbeitsmäßigen und vor allem bürokratischen gespickt. Die vertragliche Vereinbarung zur Nutzung der von uns hergerichteten Räume wurde nicht mehr anerkannt. Eine weitere Ausweisung stand uns bevor. Schließlich wurde uns von DR-Seite die Möglichkeit eingeräumt, eine Kulturgruppe innerhalb des neugegründeten Bahn-Sozialwerkes der Deutschen Reichsbahn zu werden.

Dies haben wir getan und sind somit seit 1992 eine anerkannte BSW-Modellbahn-Gruppe. Die weitere Nutzung der Räume war damit erst einmal abgesichert. Unter der umsichtigen Leitung von Kurt Götze entstanden in Gruppen-, aber auch zum Teil in Heimarbeit aus beschafften Bauteilen, Gebäude, die in die TT-Anlage integriert werden konnten. Von 1991 bis 1995 bauten wir an der von Manfred Fickert entworfenen ersten großen TT-Gemeinschaftsanlage. Leider waren oft nur zwei oder drei Mitglieder bei den Zusammenkünften anwesend, was meist den damals neuen Arbeitsbedingungen geschuldet war.



**Manfred Rößger und Joachim Friedrich be-
seitigen kleinere Schäden**

Unsere Mitglieder mussten viele Gewerke erlernen: Bauarbeiter, Tischler, Maler, Elektriker, Modellbauer, Landschaftsgestalter und Feinmechaniker. Jeder bemühte sich, seine Fertigkeiten zu vervollkommen, um unsere Anlagen zu ermöglichen. Trotz vielfältiger Schwierigkeiten hatten wir Erfolg. Die Ausstellungen 1996 und 1997 in erweiterten Räumlichkeiten waren sehr gut besucht. Unser Club beteiligte sich auch außerhalb an Veranstaltungen. So z. B. an Bahnhofsfesten in Zwickau (Sachs) und Glauchau (Sachs) sowie teilweise an den weihnachtlichen Pyramidenfesten. Wir waren zu Gast bei mehreren Modellbahnherstellern und im DB-Museum Nürnberg. Modellbahn-Großanlagen in Hamburg, Berlin, Wiesa und Wiehe haben wir besichtigt, und auch die Leipziger Modell-



Nachbau des Bahnhofs St. Egidien – Nahaufnahme

Fotos: M. Blüher

baumesse „Modell Spiel Hobby“ besuchten wir regelmäßig.

Vor allem während der Ausstellungen zeigte unsere TT-Gemeinschaftsanlage Mängel. Zugfahrten wurden durch Entgleisungen unterbrochen, auch der Zugbetrieb allgemein war störanfällig. Also wurde die TT-Anlage demontiert und auf der Basis des bisherigen Gleisplanes mit geringen Änderungen und vor allem anderem Gleismaterial neu erstellt. Schwerpunkte dabei waren die Absicherung des Fahrbetriebes durch Blockschaltung einschließlich der Einrichtung von Bremsstrecken vor den Signalen, die Ergänzung durch eine Überlandbahn sowie Vorbereitung der Straße zur eventuellen Nutzung mit elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen. Und selbstverständlich änderte sich das gesamte Landschaftsbild.

Zwischenzeitlich konnten wir drei weitere Räume hinzugewinnen. Wieder waren viele Renovierungsarbeiten erforderlich. Doch dann hatten wir genügend Platz, um unser Bahnbetriebswerk und eine H0m-Spielanlage für Kinder aufzustellen. Im größten der drei Räume bauten wir als neue TT-Anlage den Bahnhof St. Egidien nach, einschließlich Neben-

gebäuden, Heizwerk, Kohlelagerplatz, Stellwerk und Zentralwerkstatt sowie den Bahnanschluss zur ehemaligen Nickelhütte. Nach umfangreichen Vermessungen fertigte Siegfried Fickel die Gebäude maßstabsgerecht an. Die Anlage, mit zweigleisiger Hauptstrecke, Nebenstrecke und Werksanschluss, war ab 1999 eine ewige Baustelle. Im Februar 2000 starteten die ersten Probefahrten, und wir hatten Gelegenheit, noch vor dem Geländebau die eine oder andere Fehlerquelle im Gleisverlauf zu korrigieren. 2001 beschädigte ein Wassereinbruch unseren Raum mit der ersten Gemeinschaftsanlage. Wieder gab es nicht geplanten Arbeitsaufwand.

An der neuen großen TT-Anlage sollte mit viel elektronischem Aufwand, allerdings ohne Computer, ein fast vollständig automatischer Zugbetrieb mit mehreren gleichzeitig fahrenden Zügen realisiert werden. Leider wurden diese Bemühungen durch Zeitmangel so stark verzögert, dass bald der Beschluss gefasst werden musste, das gesamte System zu ändern und trotzdem den Bedienaufwand zu optimieren. Viele Verdrahtungen galt es zu ändern, nachdem vorher neue Schaltpläne erstellt worden waren. Nebenstrecke

und Werksanschluss wurden automatisiert und damit Fahrpläne geändert. Immer wieder mussten neue Gedankengänge erprobt und manche auch wieder verworfen werden. Parallel zu den Arbeiten an der Steuerung der großen TT-Anlage wurde die neue H0m-Spielanlage vorangetrieben. Zwei Module mit einem Modell der Seltetalbahn in H0m und automatischem Zugbetrieb wurden erstellt, der Betrieb der Überlandbahn automatisiert und damit begonnen, D-Zugwagen mit einer Innenbeleuchtung auszustatten.

Manches Clubmitglied fehlte Wochen und Monate, weil andere Aufgaben in Beruf und Familie vordringlicher waren. Wenn man weiß, wie viel Zeit für wenig Fortschritt notwendig ist, dann kann man für das Erreichte nur eine große Achtung entgegenbringen. Wir Modellbahner wissen, unser Hobby hat im Zeitalter von Computer, Internet und Facebook viel Konkurrenz. Wir sind dennoch überzeugt, dass es noch mehr solche wie uns gibt und würden uns über Verstärkung

freuen. Nicht nur unsere Mitgliederzahl macht uns Sorgen. Die Konditionen für die Räume im Bahnhofsgebäude von St. Egidien, welches vor mehreren Jahren von der Deutschen Bahn an ein Finanzkonsortium im Ausland verkauft wurde, sollen sich ab 2013 ändern. Es ist absehbar, dass bezüglich der Miet- und Betriebskosten eine Erhöhung eintritt, die von den Mitgliedern unserer Kulturgruppe nicht mehr aufgebracht werden kann. Schon der bisherige Betrag verbraucht nahezu alle unsere Einnahmen aus Beiträgen der Mitglieder und Zuwendungen von Sponsoren. Schriftliche und mündliche Vorsprachen beim Bürgermeister unseres Ortes blieben bisher ohne greifbare Ergebnisse, z.B. bezahlbare Räume von der Gemeinde.

Anlässlich unseres 25-jährigen Bestehens veranstalten wir am 3. und 4. November 2012 im Empfangsgebäude des Bahnhofs St. Egidien eine Modellbahnausstellung, zu deren Besuch wir hiermit herzlich einladen.

Dortmunder Modellbahn – Jugendgruppe im BSW erhält Modulbauzuschlag

Guido Felser, Dortmund – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Dortmund

Im November 2011 war die Freude und Begeisterung der Jugendgruppe des Modelleisenbahnclub Dortmund (MEC Dortmund) sehr groß. Nach zahlreichen Gesprächen und einer von den Jugendlichen selbst angefertigten Bewerbungspräsentation erhielten sie Anfang November 2011 den Auftrag zum Bau eines H0-Schaustellmoduls für die Firma Signalmanufactur (SMF-Modelle).

Die Firma mit Sitz in Duisburg hatte nach persönlichen Gesprächen mit den Jugendlichen, alle zwischen zehn und 14



Jahre alt, keine Bedenken, die Dortmund Kulturgruppe des BSW mit der Ideen- Umsetzung und dem Bau des Moduls zu beauftragen. Größe und Verwendungszweck des Moduls wurde von der Firma Signalmanufactur vorgegeben. Alles andere wie Gleisbau und Landschaftsge-



staltung blieb der Fantasie der Jugendgruppe des MEC Dortmund überlassen. Bevor jedoch mit dem Bau des Moduls begonnen werden konnte, musste noch die eine oder andere Vorabplanung wie Bauskizzen, Kostenaufstellung und Materialeinkauf von unserer Jugendgruppe ausgearbeitet werden. Mitte Dezember 2011 ging der Bau des Moduls dann endlich los. Das 30 x 50 cm große Holzuntergestell war schnell fertig gestellt. Für den Gleis- und Landschaftsbau hatten sich die Jugendlichen des MEC Dortmund etwas Besonderes einfallen lassen. Da das Modul zu Ausstellungszwecken und zur Internetpräsentation der von der

Firma Signalmanufaktur vertriebenen Signale verwendet werden soll, wurde ein Nebengleis mit einem leichten Linksbogen, ein Reiseübergang (RÜ) sowie ein kleiner Feldweg im leichten Felsmassiv gebaut. Der Linksbogen und das im Hintergrund leicht ansteigende Gelände bieten bei einer Fotopräsentation einen sehr guten Hintergrundeffekt. Für die Umsetzung des Landschaftsbaus und der Ausgestaltung, erhielten die Jugendlichen von unseren Landschaftsbauprofis den einen oder anderen guten Tipp.

Anfang Mai 2012 erhielten sie unerwarteten Besuch von der Firma Signalmanufaktur, die sich über den aktuellen Stand des Moduls informieren wollte. Da es bereits Ende April 2012 fertig gestellt war, wurde gleich eine Überprüfung und Abnahme des Moduls durchgeführt. Nach zwei kleinen Korrekturen blieben für die Duisburger Firma keine Wünsche mehr

offen, und die Freude über die gelungene Kooperation war den Gesichtern aller Beteiligten anzusehen.

Zurzeit sind weitere Modulkästen von unserer MEC-Jugendgruppe für private Zwecke in Vorbereitung bzw. befinden sich schon im Bau. Wer die Mädels und Jungs einmal kennenlernen möchte oder vielleicht Interesse hat, selbst an einem Modul mit zu bauen, der kann dies jeden ersten Freitag im Monat in unseren Clubräumen des MEC-Dortmund gern tun. Bitte nehmen Sie mit uns vorher Kontakt auf. Weitere Infos zum Modelleisenbahnclub (MEC) Dortmund erhalten sie unter www.mec-dortmund.de.

OSShD – EuroAsia Rail 2012

Von Berlin Hbf nach Astana über Saratov...oder von Irkutsk nach Peking

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin

Die OSShD ist die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen. Originalbezeichnung: Organizacija sotrudnitschestwa shelesnych dorog – Russisch. Gegründet wurde sie im Juni 1956 in Sofia. In der Geschichte der Organisation gilt dieses Datum auch für die erste Tagung der Minister für das Verkehrs- und Eisenbahnwesen jener Länder, die der OSShD angehören. Ziel der OSShD war und ist die Fortentwicklung des internationalen Schienenverkehrs allgemein und die stete Kooperation unter den Mitgliedsbahnen sowie mit jenen Unternehmen, die mit ihren Produkten eng mit der Eisenbahn verbunden sind – Namen von Weltunternehmen wie Max Bögl, Plasser & Theurer, Plaske (s. Bild auf 4. Umschlagseite).

Die Mitgliedsbahnen der OSShD repräsentieren die 27 Staaten Albanien, Aserbaidschan, Belarus, Bulgarien, China, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Korea (Nord), Kuba, Lettland, Litauen, Moldawien, Mongolei, Polen, Rumänien, Russland, Slowakei, Tadschikistan, Tschechische Republik, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan und Vietnam sowie die sechs Beobachter Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland und Serbien sowie GYSEV (Raaberbahn/Ungarn). Die OSShD bezieht sich auf ein Territorium von 37 Millionen Quadratkilometern, die von annähernd zwei Milliarden Menschen bewohnt werden. Das Streckennetz der Mitgliedsbahnen ist 281.000 Kilometer lang (Hauptspurweiten 1.520 mm und 1.435 mm).

Titelblatt des Fahrplanheftes EuroAsia Rail 2012

Im Vorwort des Fahrplanheftes EuroAsia Rail 2012, herausgegeben in englischer, russischer und chinesischer Sprache, schreibt Viktor Shukow, Vizepräsident der OSShD, u.a.:

„Diese Publikation informiert über Fahrpläne der internationalen Züge in Europa und Asien [...] Bei der Erarbeitung dieser Fahrplanbroschüre ... wurden die erhöhten Passagierzahlen auf dem eurasischen Kontinent berücksichtigt.“

33 Abgangsbahnhöfe in Europa und Asien wurden im Fahrplanheft aufgenommen.



men. Zwei Beispiele: Nach Astana über Saratov ab Berlin Hbf jeden Sonnabend, ab 15:39 Uhr, und von Irkutsk nach Peking zweimal wöchentlich, montags und freitags.

Ein weiterer internationaler Eisenbahnverband ist die UIC, Union internationale des chemins de fer – Französisch (vorgestellt im Heft 26, Seite 62 f). Beide Organisationen, die OSShD (Sitz in Warschau) und die UIC (Sitz in Paris) sind kooperativ eng verbunden.

Kurz-INFORMATIONEN:

Gründung der UIC im Oktober 1922 in Paris. Derzeit sind 200 aktive Mitglieder mit der UIC verbunden: Bahnverwaltungen und Unternehmungen, die mit „der Schiene“ kooperieren.

Doppelmitgliedschaften von Bahnverwaltungen, UIC und OSShD, werden erfolgreich praktiziert. Die OSShD vereinigt aktuell 27 Bahnen und pflegt die aktive Zusammenarbeit mit 39 Bahnverwaltungen und schienenverbundene Unternehmen aus Europa und Asien.

Vom Nadeltelegrafen zum Internet

Ein Streifzug durch die Nachrichtentechnik bei der Eisenbahn

Wilfried Rettig, Minden (Westf) und Martin Bläß, Frankfurt (Main)

Telegrafen und Läutewerke

Bereits zwei Jahre, bevor in Deutschland das Eisenbahnzeitalter begann, im Jahre 1833, nutzten die Physiker Gauß und Weber erstmals den elektrischen Strom, um mit Hilfe angesteuerter Magnete Nachrichten an die Gegenstation zu übermitteln. Doch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, der sie ihre Erfindung anboten, hielt nicht viel von dieser neuen Technik. Auch konnte dieser erste Nadeltelegraf nur zwei Zeichen übermitteln, nämlich ob die Strecke frei oder besetzt ist. Vervollkommen wurde dieses System durch Fardely in Mannheim, dem 1843 die praktische Anwendung bei der Rheinischen Eisenbahn gelang. Nach der Taunusbahn zwischen Frankfurt (Main) und Höchst im Jahre 1844 führte auch die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (Dresden–Görlitz) 1846/47 diese Apparate im Betriebsdienst ein, bei denen ein Zeiger über eine Art Zifferblatt mit Buchstaben und Zahlen glitt. Angetrieben wurden die Zeiger durch Gewichte. Sie begannen bei Auslösung synchron zu kreisen und blieben ent-

sprechend des gewählten Buchstabens an der bestimmten Stelle stehen.

1846 konstruierte Kramer aus Nordhausen einen Telegrafen, bei dem der Zeiger während seiner Drehung am gewünschten Zeichen selbst den Strom unterbrach und damit beim Empfänger ebenfalls für kurze Zeit den Zeiger anhielt, bevor der nächste Buchstabe übermittelt wurde. 1847 erhielt Kramer seine Erfindung in Preußen patentiert. Im selben Jahr rüstete die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ihre Stationen mit Kramerschen Apparaten aus.

Parallel dazu arbeitete auch von Siemens an der Weiterentwicklung dieser Technik. 1856 wurde sein Induktionstelegraf patentiert. Drehte man eine Kurbel am Sender auf das gewünschte Zeichen, bewegte sich je nach Größe des induzierten Stromes der Zeiger am Empfänger auf dieselbe Stelle. Mit etwas Geduld konnten dabei über zwei notwendige Drähte prinzipiell das gesamte Alphabet, Zahlen oder beliebige Zeichen übertragen werden.



Zeigertelegraf auf Induktionsbasis nach Werner von Siemens, Berlin

Neben der langsamen Nachrichtenübermittlung besaßen diese Telegrafen noch den Nachteil der fehlenden beweissicheren Dokumentation. Trotz dieses Mangels waren die Zeigertelegrafen die ersten direkten Verständigungsmöglichkeiten zwischen den Stationen, mit denen man sich unabhängig von der Tageszeit und der Witterung über Zugfahrten informieren oder im Notfall eine „Hülfsmaschine“ anfordern konnte.

Bereits 1835 hatte der Amerikaner Samuel Morse einen Apparat entwickelt, bei dem die übermittelten Zeichen sichtbar blieben. Bedruckte Papierstreifen bei Sender und Empfänger waren ein wichtiges Dokument, wenn es Unfälle zu klären oder die vorgeschriebene Dienstaufführung durch die Vorgesetzten zu kontrollieren galten. 1847 führten die Hannoverschen Staatseisenbahnen

den so genannten Schreibtelegrafen erstmals in Deutschland auf der Strecke Hannover–Lehrte ein, und 1863 waren bereits alle deutschen Staatsbahnen sowie die meisten Privatbahnen damit ausgerüstet. Während Morses erstes Modell noch die Zackenschrift übertrug, entwickelte der deutsche Beamte Gerke eine mit Punkten und Strichen codierte Schrift, die 1853 vom Deutsch-Österreichischen Telegrafenverein eingeführt wurde. Diese umgangssprachlich Morsealphabet genannte Codekombination wird teilweise heute noch (z. B. im Amateurfunk) verwendet. Während anfänglich noch spitze Stifte die Punkte und Striche reliefartig in den Papierstreifen prägten, wurde der Morseapparat 1861 durch ein in einen Tintenbehälter eintauchendes Schreibrad vervollkommen. Als 1868 die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) ihre jährliche Statistik aufnahmen, zählte man 232 Tintenschreiber gegenüber 296 Stiftschreibern. Auf Nebenstrecken oder dort, wo auf die urkundliche Dokumentation verzichtet werden konnte, wurde der Text mit dem Morseklopfer übermittelt. Ein Resonanzgehäuse aus Holz verstärkte das Geräusch des anziehenden Elektromagneten, und der Beamte nahm die Nachricht allein mit dem Gehör auf.

Ihren Strom bezogen die Morsetelegrafen aus galvanischen Elementen, von denen der Meidinger-Ballon (von 1859 an) die größte Verbreitung fand. Ein Zinkring und ein Kupferstab, die in ein Glasgefäß mit Kupfervitriollösung eintauchten, bildeten die Pole dieser Spannungsquelle. Um die Jahrhundertwende ging man zu unempfindlicheren Trockenelementen (nach Leclanche) als Ortsbatterie über und verwendete nach dem Zweiten Weltkrieg generell Bleiakkumulatoren für den Orts- und Linienstrom. Zur Übertragung der Morsezeichen genügte ein einziger

Draht mit Rückleitung durch das Erdreich. Über 100 Jahre lang, bis in die Mitte der 1960er Jahre, war der Morsetelegraf die Hauptstütze des Nachrichtenverkehrs bei der Eisenbahn, vorrangig natürlich für das Zugmeldeverfahren. Jeder Betriebseisenbahner musste das Morsealphabet beherrschen.

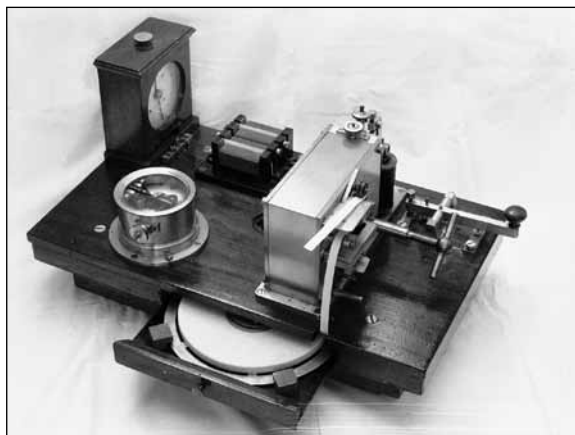
Während die Stationspersonale dank der elektrischen Telegrafen kommunizieren konnten, blieben die zahlreichen Bahn- und Schrankenwärter längs der Strecke von dieser „Unterhaltung“ ausgeschlossen. Sie sollten wenigstens durch Glockensignale auf bevorstehende Zugfahrten aufmerksam gemacht werden, zumal sie sich bis zu 300 Meter beiderseits ihres Postenhauses zur Gleiskontrolle aufhalten konnten. Wieder war es der elektrische Strom aus dem Kurbelinduktor des vorgelegenen Bahnhofes, der den Mechanismus dieser Läutewerke auslöste, indem der Anker des Elektromagneten eine Sperre entriegelte und das Räderwerk mit Gewichtsantrieb zu laufen begann. Das letzte, mit Knaggen versehene Zahnrad bewegte über den Zughebel und einen Zugdraht den Hammer für die Glocke. Erstmalig tauchten solche Läutewerke 1846 an der Strecke Halle–Weißenfels auf. Die Glocken

waren anfangs auf den Wärterhäusern angebracht. Wegen der Gefahr des Blitzeinschlages setzte man sie später auf separate, z.T. gemauerte Häuschen. Daneben gab es auch einfache Läutesäulen, deren Rohrständer das Aufzugsgewicht aufnahm, und die nicht einmal ein Fundament benötigten. Bekannt ist die Ausführung mit hölzerner Verkleidung, wie sie bei den K.Sächs.Sts.E.B. üblich war oder die von 1870 an eingesetzten Einheitsläutewerke mit zylindrischem Blechmantel, die bis in die 1960er Jahre Dienst taten.

1868 zählten die K.Sächs.Sts.E.B. 361 Läutesäulen, 261 Glocken auf Bahnwärterhäusern, 217 eiserne und 1575 hölzerne Läutebuden. Deren letztes Exemplar, 1865 bei der Berliner Firma Gustav Wernicke für die Voigtländische Staatseisenbahn Herlasgrün – Oelsnitz – Eger hergestellt, vermittelte bis 1990 (!) die Kommunikation am Posten 50 PE im südlichsten sächsisch-vogtländischen Zipfel bei Bad Brambach zwischen den tschechischen Dienststellen Plesna (Fleißén) und Vojtanov (Voitersreuth). Um den Wärtern das Erlernen einer Fremdsprache zu ersparen, kündigte man wie zu alten Zeiten den Zugverkehr

mit Glockensignalen an. Nach der Auflösung dieses Postens und Ausrüstung mit zuggesteuerter Schrankenanlage gelangte das demontierte Läutewerk zum Verkehrsmuseum Dresden.

Die meisten Bahnverwaltungen besaßen Läutewerke mit jeweils nur einer Glocke von 15 bis 24 Zoll Durchmesser. Lediglich wenn mehrere Signalbegriffe



Morseapparat mit geöffnetem Papierstreifeneinschub unterhalb des Schreibwerkes, rechts die Morsetaste



Blick in ein geöffnetes zylindrisches Siemens-Einheits-Läutewerk mit Triebwerk von W. Horn, Berlin, 1875

notwendig wurden, fanden Werke mit zwei Glocken unterschiedlichen Klanges Anwendung. Die K.Sächs.Sts.E.B. verwendeten generell Systeme mit Doppelglocken, weil zwei harmonisch zusammenklingende Töne besser hörbar sind. Einigen Bahngesellschaften wie der Altona-Kieler war das akustische Signal zu unsicher, zumal infolge Unaufmerksamkeit eines Schrankenwärters ein tödlicher Unfall passierte. Sie koppelten deshalb das Läutesignal mit optischen Zeichen, z.B. einer Fallscheibe oder einem Zeiger, so dass der Bedienstete gezwungen war, beim Ertönen der Glocke die entsprechende Nachricht visuell aufzunehmen. Um den Bahnwärter zur

ständigen Konzentration auf das Signal zu veranlassen, wollte man sogar die Glocken abschaffen, was aber die Deutsche Signalordnung von 1875 verbot.

Fernsprecher und Fernschreiber

Ziemlich spät bedienten sich die Eisenbahnen des Fernsprechers, obwohl der fernmündliche Informationsaustausch durch Philipp Reis seit 1861 bekannt war. Die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung ordnete 1902 die Einrichtung des Streckenfernsprechers an. Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von 1905 durften Telefone nur auf den Nebenbahnen mit einer maximalen Streckengeschwindigkeit von 40 km/h zur Zugmeldung benutzt werden. Die Gefahr einer Fehlverständigung war zu groß, und außerdem fehlte der urkundliche Nachweis über den Sprechverkehr.

Die erste Bahn-Selbstanschluss-Anlage, als „Basa“ allen deutschen Eisenbahnen bis zur ersten Stufe der Bahnreform bekannt und bewährt, wurde 1916 von den Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe eingerichtet. Die Fernsprechanlage besaßen eine zehnteilige Wählscheibe, zuletzt auch Tasten. Seit Einführung der Trägerfrequenztelefonie 1933 war es möglich, durch steigende Anzahl von Frequenzkanälen immer mehr Gespräche gleichzeitig auf einer Leitung zu führen. Über Orts-, Knoten- und Direktionsnetz ließen sich beliebige Fernsprechverbindungen unter den Dienststellen herstellen. Verstärker garantierten auch bei großen Entfernungen noch eine gute Verständigung, nur die grenzüberschreitende Kommunikation zwischen DR und DB war beschränkt und streng reglementiert.

Trotz guter und direkter Verständigung besaß der Basa-Fernsprecher noch immer den Nachteil des fehlenden urkundlichen Nachweises über das Gespräch,



Sprachspeicher mit Magnetbandaufzeichnung im geöffneten Gehäuse, wie er bis in die 1960er Jahre bei der DR in Betrieb war.

welches zur späteren Klärung von Unfällen oder Unregelmäßigkeiten erforderlich war. Aus diesem Grund wurde 1954 bei der DR der Zugmeldungsspeicher, auch Sprachspeicher genannt, auf der Grundlage der inzwischen fortgeschrittenen Magnetbandaufnahmetechnik entwickelt.

Dieser Apparat war eine Kombination eines OB-Fernsprechers mit einem Magnetbandaufzeichnungsgerät. Beim Abheben des Telefonhörers schaltete sich automatisch der Antrieb ein und zeichnete jedes ankommende und abgehende Gespräch auf. Der Zugang zum Magnetband, welches sich am Bandende jeweils auf Rückwärtslauf auf der zweiten Spur umschaltete, war verplombt. Dem Sprachspeicher war nur eine begrenzte Einsatzdauer beschieden. Da es an ausreichenden Geräten mangelte und diese zudem eine sehr hohe Störanfälligkeit aufwiesen, wurde zum fernmündlichen Zugmeldeverfahren übergegangen, ohne zwingend auf diese Apparate zu bestehen. Im Bereich der DB war der

Sprachspeicher nur auf Strecken ohne Streckenblock zwingend erforderlich.

Nicht mehr wegzudenken aus dem Betriebsdienst der Eisenbahn sind Wechselsprechanlagen, bei denen Mikrofon und Lautsprecher in einem Gerät vereinigt sind. Zu beachten ist jedoch, dass das Wechselsprechen den Informationsfluss nur jeweils in einer Richtung zulässt. Gleichzeitiges Sprechen und Hören wie beim Telefon funktionierte nur in aufwändigeren Gegensprechsprechanlagen, die im Bereich der Eisenbahn aber kaum verbreitet waren.

So einfach und sicher der Morsetelegraf funktionierte, war doch zu seiner Bedienung das Erlernen des Morsealphabetes erforderlich. Bei 60 Zeichen pro Minute war die Übertragungsgrenze erreicht, und außerdem musste der Empfänger den Text erst wieder dechiffrieren. Deshalb arbeiteten viele Techniker an einer Lösung zur Übertragung von direkt lesbarer Schrift. Dem Engländer Hughes gelang 1855 die Konstruktion des ersten brauchbaren Typendruck-Telegrafen, der sich bis in die 1930er Jahre behauptete und etwa 120 Zeichen pro Minute übertragen konnte. Der Großferschreiber löste 1930 den Hughesschreiber ab. Dieses Gerät besaß ein Tastenwerk wie jede Büroschreibmaschine und setzte nur die Kenntnis in Maschineschreiben voraus. Die Übertragungsgeschwindigkeit war siebenmal höher als beim Morseapparat. Daneben gab es lange Zeit den Kleinschreiber, ein vereinfachtes Gerät speziell für die Zugmeldung. Ihn konnten auch Ungeübte bedienen. Der Text stand in großen lateinischen Buchstaben auf einem Papierstreifen, der zeilenweise auf

Der Fernschreiber basiert auf dem Schreibmaschinen-Prinzip; rechts unten das Lochstreifengerät zur digitalen Speicherung von Texten

ein Blatt geklebt werden konnte.

Die späteren Fernschreibendgeräte waren Blattfernschreiber für Klartext, die mit einem Namengeber und einem Empfangslocher gekoppelt waren. Ein Fernschaltgerät diente zum Ein- und Ausschalten des Schreibers und ermöglichte den Empfang der Nachricht auch bei unbesetzter Fernschreibstelle. Die Texte wurden als binäre Signale auf Lochstreifen gespeichert und konnten mit Geschwindigkeiten von 428 Zeichen pro Minute übertragen werden.

Während vor dem Zweiten Weltkrieg und in den Jahren danach die Fernschreibverbindungen handvermittelt wurden, begann bei der DR ab 1960 der Aufbau von automatischen Vermittlungen. Der technische Aufbau des „Bafesa“ genannten Fernschreibnetzes entsprach annähernd dem des Basa-Fernsprechnetzes mit Fernschreibanschluss, Unter- und Knoten-Bafesa. Die Einbindung der Fernschreiber als Datenendgeräte in das System „ADAG“ (Automatische Disposition und Abrechnung des Güterwagenparkes) misslang, da die DR die notwendige Computertechnik nicht bekam.

Anfang der 1980er Jahre ersetzten in den alten Bundesländern die ersten Telefax-Geräte (oder auch „Fernkopierer“) die Fernschreiber und das zugehörige Netz schneller als so manche andere digitale Erfindung ihren analogen Vorgänger, wobei die Fax-Geräte ohne eigene



Infrastruktur die vorhandenen analogen Telefonleitungen mitnutzen konnten. Aber die zunehmende Digitalisierung beschied dem Telefax als technische Errungenschaft nur einen kurzzeitigen Erfolg. Bereits Mitte der 1990er Jahre wurde der Telefax-Dienst durch die elektronische Post (E-Mail) verdrängt.

Zugfunk und Mobilfunk

Mit dem Wiederaufschwung der Eisenbahn nach dem kriegsbedingten Ruin setzte sich auch die Anwendung der Funktechnik immer mehr durch, nachdem bereits 1927 in Berlin-Pankow die erste Rangierfunkanlage der DRG ihren Betrieb aufgenommen hatte. In den 1960er Jahren waren alle größeren Rangierbahnhöfe der DB mit Funk ausgestattet. Die Sendefrequenzen lagen im UKW-Bereich; die Sendeleistungen betrugen zwischen 0,1 und 10 W. Unterschiedliche Frequenzkanäle ermöglichten separate Sprechverbindungen. Wie beim Wechselsprechen war nur ein Simplexbetrieb, also jeweils nur in einer Richtung möglich.

Die DR versuchte recht früh die Strecken schrittweise mit Funktechnologie zur Sprechverbindung zwischen fahrenden Zügen und ortsfesten Betriebsstellen (Fahrdienstleitern und Dispatcherleitungen) auszurüsten. Ein Versuchsbetrieb begann 1959/60 auf der „DW-Linie“ (Dresden–Werdau) noch mit röhrenbestückten Geräten. Die Rübelandbahn folgte 1969 mit teiltransistorisierter Funktechnik, und die Harzquerbahn wendete ab 1978 den volltransistorisierten U 600-Verkehrsfunk an. Ab 30. Juni 1980 fand ein Versuchsbetrieb mit neuer Nachrichtenelektronik zwischen Dresden und Schöna statt. Die Technik lieferte das Funkwerk Kölleda, begleitet und getestet vom Institut für Eisenbahnwesen (IfE). Ab 1984 rüstete die DR schrittweise ihre Hauptstrecken mit Funktechnik im Duplexbetrieb zwischen den Feststationen (FESA), die im Abstand von zehn bis zwölf Kilometern längs der Trassen errichtet wurden, und den mobilen Geräten (MESA) auf den Triebfahrzeugen aus. Bis 1991 waren mehr als 7.000 Stre-

ckenkilometer und 2.900 Triebfahrzeuge der DR mit dem analogen Zugbahnfunk ausgerüstet.

In der Bundesrepublik wurde der „Zugbahnfunk“ erstmals 1953 eingeführt; nicht jedoch bei der Deutschen Bundesbahn, sondern bei der nichtbundeseigenen Alsternordbahn (Ochsensoll–Ulzburg im Norden von Hamburg). Mit den auf den Triebwagen eingebauten UKW-Funkgeräten wurden die Fahrplananfragen und Fahrterlaubnisse im Zugleitbetrieb zwischen den Triebfahrzeugführern und dem „Zugleiter“ abgewickelt.

Die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten und die daraus resultierende Herausforderung für die Betriebsleitungen, auch bei größeren Geschwindigkeitsdifferenzen den Betrieb noch „flüssig“ zu halten, führte dann Anfang der 1970er Jahre auch bei der DB zur Einführung des Zugbahnfunks. Erste Erfahrungen machte die DB auf der Geislinger Steige (Stuttgart–Ulm), auf der Vogelfluglinie (Puttgarden–Lübeck) und auf der Strecke Köln–Aachen. Gerade auf

der eingleisigen Vogelfluglinie, die von Bad Schwartau (ausschl.) bis Puttgarden mit Ausnahme des Bahnhof Neustadt (Holst) von Puttgarden aus ferngesteuert wurde, erwies sich der Zugbahnfunk als sinnvolle Unterstützung der Betriebsabwicklung. Der Vorteil des Zugbahnfunks lag aber in der ständigen und ortsunabhängigen Erreichbarkeit der Züge bei Störungen und Gefahrsituationen entweder durch selektive An-



Fest eingebaute digitale Zugfunkstation MESA 2002 (unten) auf einer Lok BR 234, darüber die Indusi PZ 80

Foto: R. Heinrich

wahl oder gar durch Notruf, den jeder Fahrdienstleiter für seinen Bereich absetzen konnte.

Einige tragische Bahnbetriebsunfälle führten später zu einer Anpassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), die den Zugfunk seit Anfang der 1980er Jahre verbindlich vorschreibt für Strecken, auf denen mehr als 160 km/h zugelassen sind und für

Strecken ohne Streckenblock, auf denen Reisezüge oder Züge mit mehr als 60 km/h verkehren.

Die deutsche Wiedervereinigung und die bevorstehende Verschmelzung von DB und DR erforderten eine Anpassung des Zugbahnfunks für die Triebfahrzeuge im Wechselverkehr. Das Funkwerk Kölleda brachte Ende März 2002 die digitale MESA 2002 auf den Markt, womit die schrittweise Umrüstung in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken begann. Der analoge Zugfunk ist mittlerweile komplett durch den digitalen GSM-R-Standard (Global System for Mobile Communications-Rail) ersetzt worden. Neben fest in den Triebfahrzeugen eingebauten Zugfunk-Geräten gibt es nun aber auch portable Geräte, die nicht nur wie ein Handy aussehen, sondern mit wenigen Ausnahmen auch genau so funktionieren.

Die rasante Entwicklung der Kommunikationstechnik Ende der 1980er Jahre machte sich auch die Eisenbahn zunutze. Waren anfänglich die unhandlichen, fast aktenkoffergroßen Mobiltelefone noch Statussymbol, so gehören Handys heute zum persönlichen Begleiter, mit dessen Hilfe man immer und überall erreichbar ist. Seit Mitte der 1990er Jahre wurden die Triebfahrzeugführer, Zugchefs und



Hauptbediengerät / 4 BG-H 1206/4 der Fa. Telefunken für den analogen Zugbahnfunk auf DB-Loks

Foto oder Repros (6): W. Rettig

Kundenbetreuer im Nahverkehr zunehmend mit Mobiltelefonen ausgestattet. Insbesondere für die Leitstellen des Personenverkehrs (Transport- und Verkehrsleitungen, aber auch Einsatzstellen) ergab sich ein zunehmender Bedarf an Kommunikation der „nicht betrieblichen Art“, die den Zugfunk nur unnötig belastet hätte. Wer aber kann sich die Rufnummern von über 2.000 Zugchefs im Fernverkehr merken oder wer weiß, dass der Kollege Müller gerade auf dem ICE 721 fährt?

Die Lösung kam mit dem computergetstützten Sprachservice „DirectNumbering“ von t-mobile, bei dem sich die Zugpersonale vor Beginn der Fahrt durch Angabe ihrer Zugnummer einbuchen. Anhand der Rufnummer wird dann sowohl die Berechtigung geprüft, als auch die entsprechende „Rolle“ (Zugführer, Triebfahrzeugführer, Zugtechniker) ermittelt und die Zugnummer mit der Rufnummer gespeichert. Die Leitstellen müssen dann nur noch den Weitermittlungsservice anrufen und die entsprechende Zugnummer und Rolle aus-

wählen, um mit dem Kollegen verbunden zu werden.

Ein Großteil der verkehrlichen Kommunikation zwischen den Verkehrs-/Transportleitungen und den Zügen wird mittlerweile per SMS oder Internet abgewickelt. Die neuen „smartphones“, die sich schon seit Jahren nicht mehr mit dem Begriff „Telefon“ allein beschreiben lassen, haben es ermöglicht, regelmäßig wiederkehrende Aktionen wie die Vormeldung von Anschlussreisenden durch kleine Zusatzprogramme im Hintergrund abzuwickeln. Dieses Zusatzprogramm ist ein wesentlicher Bestandteil des Reisenden-Informationen-Systems (RIS) und macht aus einem handelsüblichen Handy einen „RIS-Communicator“. Der Vorteil dabei ist aber auch, dass eine SMS nur wenig Netzauslastung benötigt und sich selbst verschickt, wenn die Empfangsstärke ausreichend hoch ist. Mittlerweile

sind bahnweit alle Zugchefs im Fernverkehr sowie alle Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer im Nahverkehr mit dem RIS-Communicator ausgestattet.

Durch eine einfache Bedienoberfläche können in wenigen Sekunden Statusmeldungen (Zug steht, Zug abgefahren), aber auch Vormeldungen zu Anschlussreisenden, technischen Mängeln an Fahrzeugen und mittlerweile auch Warenbestellungen für die Bordgastronomie erzeugt werden, die dann als SMS oder per Internet direkt in das Informationssystem der Leitstellen (ISTP) eingehen. Umgekehrt erhält der RIS-Communicator alle wesentlichen Informationen aus den Leitstellen, damit die Kunden umfassend informiert werden können und falls Anschlusszüge nicht warten können, wird die entsprechende Alternative gleich mitgeliefert.

Besuch beim Herrn Bahnarzt

Bahnärztliche Betreuung vor 100 Jahren

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

Bereits in den 1870er Jahren wurden Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit der Eisenbahner gestellt. Schon damals hatte man erkannt, dass die Sicherheit bei der Eisenbahn wesentlich von den Sinnesorganen der Bediensteten abhing. Technische Sicherungsmittel waren noch weitgehend unbekannt oder unausgereift, sodass man auf das Seh- und Hörvermögen speziell der Lokomotivpersonale vertrauen musste.

Die Tauglichkeit durfte nur ein speziell zugelassener Bahnarzt beurteilen. Dieser stand bei der Staatseisenbahndirektion unter Vertrag, jeweils gültig für ein Jahr mit stillschweigender Verlängerung, wenn zwischenzeitlich nicht gekündigt

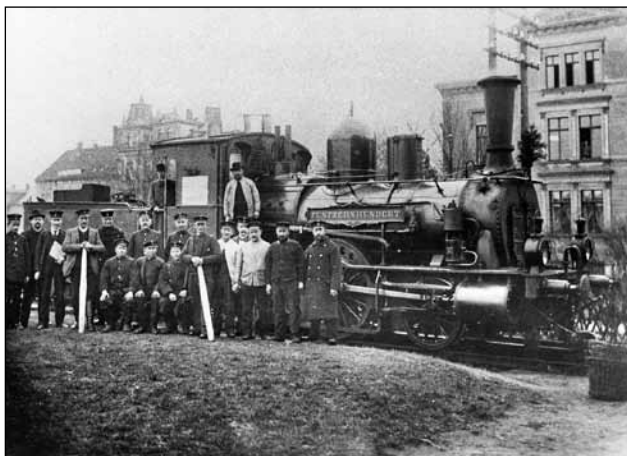
wurde. Der Kontrakt enthielt die ärztliche, wundärztliche und geburtshilfliche Behandlung der für den festgelegten Bereich stationierten Eisenbahnbeamten und Diätare (außeretatsmäßige Beamte bzw. Angestellte mit Tagelohn) nebst deren Familienmitgliedern mit Ausschluss des Gesindes. Ebenso galt die Hilfeleistung den im direkten Dienst und Lohn stehenden Arbeitern im Unglücksfall.

Der Herr Bahnarzt schätzte den Tauglichkeitszustand der Eisenbahnbediensteten nach einem festgelegten Formular ein, reichte vierteljährlich einen Rapport über die von ihm behandelten Beamten, Diätare und Arbeiter sowie deren Gesundheitszustand ein und fertigte jährlich

eine „statistische Nachweisung über die Abnutzung des physischen Organismus der Eisenbahnbeamten“ an. Als Gegenleistung erhielt der Herr Bahnarzt ein jährliches Honorar und durfte zu Krankenbesuchen in allen fahrplanmäßigen Kurier-, Schnell- und Personenzügen unentgeltlich die II. Wagenklasse und in Güterzügen den Packwagen benutzen.

Die Anforderungen an das Hör- und Sehvermögen des Eisenbahnpersonals waren für jede Berufsgruppe vorgeschrieben. Lokomotivführer, Feuermänner (Heizer), Schirrmeister (Rangiermeister) und Wagenrücker (Rangierpersonal) gehörten zur Klasse I A 1. Sie mussten eine Sehschärfe von wenigstens „2/3 ohne Augenglas“ (Brille) nachweisen, dazu ein „gehöriges“ Farbunterscheidungsvermögen und Flüstersprache auf fünf Meter Entfernung verstehen.

Interessant und belustigend zugleich ist aus heutiger Sicht ein Einblick in Untersuchungsbögen der damaligen Zeit. Im Jahre 1903 wurde der zur Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung als Hilfsbahnsteigschaffner in Aussicht genommene Güterbodenarbeiter Dölling aus Siebenbrunn von Herrn Bahnarzt Dr. Bauer zu Markneukirchen (Vogtl) untersucht. Durch Zufall ist der Fragebogen heute noch erhalten, obwohl Dölling bereits im Ersten Weltkrieg als Soldat an der Westfront fiel. U.a. bezeichnete der Herr Bahnarzt den Knochenbau als „kräftig und ebenmäßig“, den Ernährungszustand mit „gut“ und die Muskulatur als „reichlich und fest“. Der „Verdacht, dass der Untersuchende unmäßig lebt oder dem Genuße von Spirituosen er-



Königlich-sächsische Eisenbahnbeamte haben sich zum Erinnerungsfoto vor der Lokomotive Nr. 385 „FÜNFZEHNHUNDERT“, Gattung IIIb, Bauart 1'Bn2P (R. Hartmann Chemnitz 1887) der K.Sächs. Sts.E.B. aufgestellt.

geben ist“, konnte verneint werden. Auch die übrigen Diagnoseergebnisse bestätigten die Eignung als Bediensteter in der Tauglichkeitsgruppe I B. Die Untersuchungsgebühr in Höhe von drei Mark hatte Dölling selbst zu tragen, wofür er mehr als einen Tageslohn opferte.

Im September 1921 musste der Aspirant im Werkstätdendienst Schier der Heizhausverwaltung Görlitz bereits 15 Mark für seine Untersuchung bezahlen. Der Herr Bahnarzt Sanitätsrat Dr. Steinert in Görlitz verwendete dazu das Formular der Sächsischen Staatseisenbahnen gültig ab 1919 (s. Bild S. 66). Für die Prüfung der Sehschärfe wurden die Snellenschen Tafeln, für das Farbunterscheidungsvermögen die Nagelschen Tafeln herangezogen, die beide noch bis heute in Gebrauch sind. Nachdem auch die Unterleibs- und Geschlechtsorgane als gesund befunden wurden, konnte Schier die Tauglichkeitsstufe I A 2 zuerkannt werden.

Gebiete, der Staatseisenbahnen im Memelland und ehemals belgische Eisenbahnstrecken um Eupen, Malmedy und Monserat. In Österreich kamen die Reichsbahndirektionen Linz, Wien und Villach hinzu. Andere Strecken wurden auf bestehende angrenzende Reichsbahndirektionen aufgeteilt, z. B. Sudetenlandbahnen auf die RBD Dresden. Die Deutsche Reichsbahn umfasste jetzt ca. 73.000 Bahn-Kilometer (1933: rd. 54.000 km) und einen Personalbestand von insgesamt 846.550 Köpfen. Rund 28.000 Lokomotiven, 69.000 Personen-, 22.000 Gepäck- und 25.000 Bahndienstwagen sowie 743.000 Güterwagen standen zur Verfügung (Zahlen: Thomas Noßke 2006).

Spätestens 1939 mit Beginn des Zweiten Weltkrieges kamen außergewöhnliche Belastungen auf die Deutsche Reichsbahn zu. Allein beim Überfall auf Polen und dem Aufmarsch an den Westgrenzen wurden 4.000 Lokomotiven und 55.000 Wagen eingesetzt. Dazu kamen die unmenschlichen Transporte von Juden in die Vernichtungslager und von Kriegsgefangenen sowie Zwangsarbeitern ins Reichsgebiet. Es begann der größte Eisenbahnaufmarsch der Geschichte (Hitler-Zitat).

Eroberte Eisenbahnen wurden zunehmend in die Deutsche Reichsbahn integriert, so ca. 6.000 Kilometer polnische Strecken in die neuen Reichsbahndirektionen Danzig und Posen sowie rund 2.200 Kilometer elsass-lothringische und luxemburgische Strecken in die bestehenden Reichsbahndirektionen Saarbrücken und Karlsruhe.

Die 5.800 Kilometer Eisenbahnstrecken im Protektorat Böhmen und Mähren wurden durch eigenständige Eisenbahndirektionen (ED) verwaltet und vom Reichsverkehrsministerium überwacht. Sie gehörten nicht zur Deutschen Reichsbahn.

Im Generalgouvernement (besetzter, aber nicht zum Deutschen Reich zählender Teil Polens) entstand in Krakau eine Generaldirektion der Ostbahn (Gedob), die ca. 5.000 Kilometer Strecken umfasste, nicht zur Deutschen Reichsbahn gehörte, aber als Reichsbehörde vom Reichsverkehrsministerium abhängig war. Zur Gedob gehörten die Ostbahndirektionen (OBD) Lublin (bis 1941), Radom (bis 1943), Lemberg (bis 1944), Warschau und Krakau.

Im besetzten Belgien und Frankreich wurden wie später im Osten Hauptseisenbahndirektionen der Deutschen Reichsbahn (HBD) in Brüssel und Paris gebildet. Im besetzten Holland und Dänemark blieben die Eisenbahnen selbständig, unterstanden aber deutscher Kontrolle.

Durch den Überfall Deutschlands auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 kam es im Osten mit den zunehmenden Entfernungen zu eisenbahnseitigen Engpässen. Innerhalb von fünf Monaten mussten zusätzlich 33.800 Militärzüge über ca. 800 Kilometer befördert werden. Das Aktionsnetz der Deutschen Reichsbahn hatte sich verdreifacht, von 54.000 Kilometer auf 161.000 Kilometer. Für ca. 23.000 Streckenkilometer entstanden erst Hauptseisenbahndirektionen (HBD) in Riga (Nord), Minsk (Mitte), Kiew (Süd) und Poltawa (Ost), später wurden daraus Reichsverkehrsdirektionen (RVD) in Riga, Minsk, Kiew, Poltawa/Dnjepropetrowsk und Rostow*.

Die Mehrzahl der eroberten Strecken mussten von Breitspur auf Normalspur umgenagelt werden, da nicht ausreichend Breitspurfahrzeuge erbeutet wurden. Mitte 1942 herrschte eine re-

* Die Ortsbezeichnungen entsprechen den damaligen deutschen Bezeichnungen und werden durchgehend verwendet, um den Text verständlicher zu machen. Autor und Redaktion sind die heutigen Ortsnamen bekannt und werden von diesen respektiert.

gelrechte „Transportkrise“, die auch Einschränkungen im privaten Reiseverkehr und den Slogan hervorbrachte „Erst siegen – dann reisen!“. Der Personal und Fahrzeugbestand wurde weiter erhöht, sodass im August 1942 rund 1.386.000 „blaue Eisenbahner“, davon ca. 10 Prozent Frauen bei der Deutschen Reichsbahn „dienten“. Die Wochenarbeitszeit stieg von 48 auf 60 Stunden und die Altersgrenze von 65 auf 68 Jahre. Dazu kamen rund 280.000 „halbfreiwillige“ ausländische Arbeitskräfte. Aus der Dampflok Baureihe 50 wurde in kurzer Zeit die Baureihe 52 entwickelt und in mehr als 6.000 Exemplaren gebaut. Unmittelbar hinter der Front übernahmen die in Wehrmachtsuniformen agierenden „feldgrauen Eisenbahner“ den Betrieb. Sie waren in militärischen Einheiten, in Feldeisenbahnkommandos und später in Feldeisenbahndirektionen (FED) zusammengefasst. Die Verbindung zur Deutschen Reichsbahn nahmen Transportoffiziere der Wehrmacht wahr.

Auch im Westen führten die häufigen anglo-amerikanischen Bombenangriffe zu immer größeren Schwierigkeiten, einen durchgehenden Bahnverkehr aufrecht zu erhalten. Rangierbahnhöfe, Brücken und Viadukte waren die Hauptziele alliierter Luftangriffe. Im Dezember 1944 brachten die Westalliierten Teile der RBD Köln und Saarbrücken unter ihre Kontrolle. Mit dem Vormarsch der sowjetischen Truppen nach der Schlacht bei Stalingrad im Februar 1943 musste sich auch die Deutsche Reichsbahn wieder aus den besetzten Gebieten zurückziehen. Die „Grenzdirektionen“ verlegten ihren Sitz mehrfach ins Hinterland, die RBD Stettin z. B. über Neustrelitz, Greifswald, Ribnitz, Wismar, Lübeck bis nach Neustadt in Holstein, wo sie sich Anfang Mai 1945 auflöste. So ähnlich erging es den Reichsbahndirektionen Königs-

berg, Danzig, Oppeln, Posen, Breslau und Osten (Frankfurt/Oder), aber auch Saarbrücken, Wien, Linz und Villach. Am 23. Januar 1945 stellte die Deutsche Reichsbahn den gesamten öffentlichen Schnell- und Eilzug-Verkehr ein. Die Unsicherheit auf den Gleisen ließ kaum noch einen planmäßigen Eisenbahnverkehr zu. Die von den Fronten zurückflutenden deutschen Truppen zerstörten vielfach selbst die passierten Eisenbahnanlagen (Schienenwolf, Brückensprengungen). Für die Deutsche Reichsbahn und ihre Eisenbahner begann die „Stunde Null“ oder der „Neubeginn“.

Spätestens mit der Kapitulation Deutschlands am 8. Mai 1945 hörten die Eisenbahndirektionen in Ostpreußen, Pommern, Schlesien, Österreich und den ehemals deutsch besetzten Gebieten auf, als Reichsbahndirektionen zu bestehen. Das betraf ein Viertel des Netzes, konkret die RBDen Königsberg, Danzig, Stettin, Oppeln, Posen, Breslau und Osten sowie Wien, Linz und Villach, ab 1947 auch Saarbrücken.

Die alliierten Siegermächte übernahmen die Eisenbahnhohheit und waren gemäß dem Potsdamer Abkommen bestrebt, ein einheitliches Verkehrsgebiet zu erhalten. Da jedoch keine Einigung zwischen den Alliierten über eine gemeinsame Verwaltung der deutschen Eisenbahn zustande kam, organisierte jeder in seinem Einflussgebiet separate Verwaltungsorgane. Die Grenzen der Reichsbahndirektionen mussten vielfach den Besatzungszonen angeglichen werden.

Die amerikanische und englische Besatzungszone reichte anfangs weiter nach Osten, abhängig von den eroberten Gebieten. So entstanden von Wismar bis Zwickau, westlich der Demarkationslinie, kurzzeitige neue Eisenbahnstrukturen, u. a. eine RBD Zwickau. Bereits auf der Konferenz von Jalta (3.–11. Februar 1945)

wären jedoch die Besatzungszonen festgelegt worden. So rückten die Sowjets am 1. Juli 1945 auch hier ein und setzten ihren Einfluss durch. Ab 1. August 1945 schufen sie in Berlin eine „Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs“ u. a. mit der Hauptabteilung Deutsche Reichsbahn, ein Reichsbahn-Zentralamt, ein Reichsbahn-Sozialamt, ein Bahnschutzhauptamt und für alle ein Hauptprüfungsamt. Damit wurde der Name „Deutsche Reichsbahn“ im Osten Deutschlands beibehalten. Die Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Erfurt, Halle und Schwerin blieben bestehen, Pasedalk/Greifswald, Wittenberge und Magdeburg wurden neu gebildet, die RBD Zwickau wieder aufgelöst und der RBD Dresden angegliedert. Alle Fahrzeuge erhielten die Beschriftung „DR USSR-Zone“. Am 1. Oktober 1945 ging die RBD Wittenberge in den RBDen Schwerin und Magdeburg auf und die RBD Cottbus wurde neu ins Leben gerufen.

Um die Militärkontrolle zu erleichtern, ordneten die Sowjets im April 1946 die Bildung von deutlich weniger Einheitsämtern an. Diese umfassten die Gruppen Verwaltung (A), Betrieb und Bau (B), Verkehr (V) und Maschinendienst (M). In der RBD Dresden gingen aus 28 Vorkriegsämtern nunmehr sieben Einheitsämter hervor, denen die örtlichen Dienststellen wie Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke, Bahnmeistereien, Signal- und Fernmeldemeistereien u. ä. unterstanden. Die Ausbesserungs-



werke, Vermessungsämter, Signal- und Fernmeldewerke usw. waren der jeweiligen RBD direkt unterstellt.

Die sowjetische Besatzungsmacht ließ bis 1947 um die 12.000 Kilometer Gleise abbauen, meist das zweite Gleis von Hauptbahnen sowie Neben- und Kleinbahnen. Mit Fahrleitungen, Lokomotiven und div. Maschinenpark ging alles als Reparationsleistungen an die Sowjetunion.

Das Beamtenverhältnis für Ost-Reichsbahner blieb bis 1951 erhalten. Für nicht Beamtete galt ab 1947 der „Kollektivvertrag für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn“. Viele der altgedienten, leitenden Reichsbahner setzten sich in die Westzonen ab oder wurden durch Vertreter der Arbeiter- und Bauernklasse ersetzt.

Anfang 1948 folgten weitere Umstrukturierungen, so die Bildung einer Deutschen Wirtschaftskommission in der Sowjetischen Besatzungszone mit der Hauptverwaltung für Verkehr, Generaldirektion Deutsche Reichsbahn. Diese übernahm am 1. April 1949 zusätzlich zu den volkseigenen Reichsbahnstrecken fast alle ostdeutschen Klein- und Privatbahnen (110) in Verwaltung, Betriebsführung und Nutznießung, aber nicht ins Eigentum. Es handelte sich immerhin um 3.970 Kilometer Streckenlänge nebst Infrastruktur, die Querelen und Änderungen in einigen RBD-Bezirken nach sich zogen. Außerdem wurde eine Werkstättenleitung für Fahrzeuge gegründet, der alle Reichsbahn-Ausbesserungswerke unterstanden. Nach Gründung der DDR wurde im Oktober 1949 die Hauptverwaltung des Verkehrs zum Ministerium für Verkehr umgebildet, in dem ab sofort die Generaldirektion Reichsbahn alle nationalen und internationalen Eisenbahnfragen zentralisiert in eigener Zuständigkeit regelte. Dennoch blieben auf allen Leitungsebenen der Deutschen Reichsbahn bis 1963 die sowjetischen Militärkommandanturen tonangebend.

Die amerikanische Besatzungszone umfasste die Reichsbahndirektions-Bezirke Augsburg, Frankfurt (Main), Kassel, München, Nürnberg, Regensburg und Stuttgart. Teilstrecken gehörten auch zur französischen Besatzungszone, so von den RBDen Augsburg, Teile von Frankfurt (Main) und Stuttgart. Die Amerikaner beorderten im Juli 1945 eine „Oberbetriebsleitung United States Zone“ (OBL USZ) nach Frankfurt (Main). Bereits im Oktober 1945 wurden die Länder Bayern, Württemberg-Baden und Hessen gebildet. Die Verkehrshoheit ging auf die Länder über.

Der britischen Besatzungszone waren die Reichsbahndirektions-Bezirke Essen, Hamburg, Hannover, Teile von Köln, Münster und Wuppertal zugeordnet. Dazu bildeten die Briten im August 1945 die „Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone (RBCD) in Bielefeld. Im Oktober 1945 verschoben sich die RBD-Grenzen zwischen Münster und Hamburg, da die Amerikaner ein eigenes Hafengebiet um Bremen beanspruchten. Die sich bis 1947 bildenden Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein erhielten keine Verkehrsbezugnisse.

Von der britischen und amerikanischen Militärregierung wurde ein „Verwaltungsrat für Verkehr“ geschaffen, dem ab 1. Oktober 1946 die „Hauptverwaltung der Eisenbahnen in der britischen und US-Zone“ in Bielefeld unterstand. Diese wurde Ende 1946 nochmals in „Hauptverwaltung der Eisenbahnen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes“ (HVE) umbenannt. Die HVE zog am 11. Dezember 1947 von Bielefeld nach Offenbach (Main) um. Am 29. Mai 1947 schlossen sich die Länder der britischen und amerikanischen Zone zum „Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ zu-

sammen, sodass am 12. September 1948 die Hauptverwaltung in Offenbach erneut umbenannt wurde in „Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ (HVR). Sie stand unter der Leitung von Dr. Fritz Busch, Präsident der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet. Das Reichsbahngesetz von 1939 galt mit einigen Abänderungen weiter. Die Fahrzeuge trugen die Anschrift „DR Brit-US-Zone“.

Die französische Besatzungszone erstreckte sich auf die Reichsbahndirektions-Bezirke Karlsruhe, Mainz und Saarbrücken sowie auf einzelne Strecken der RBDen Augsburg, Frankfurt (Main), Köln und Stuttgart. Erst im Januar 1946 beorderten die Franzosen eine „Oberdirektion der Deutschen Eisenbahnen in der französischen Besatzungszone“ nach Speyer, die sie noch im selben Jahr wieder kassierten und nur noch beratend hinzuzogen. Die Fahrzeuge erhielten die Anschrift „DR Zone Fr“. Als einzige westliche Siegermacht zogen die Franzosen Reparationsleistungen aus ihrer Besatzungszone, so u.a. 255 Kilometer Gleise, 586 Weichen, 109 Lokomotiven und diverse Infrastrukturprojekte. Anfang 1947 schied das Saarland aus der französischen Besatzungszone aus und wurde teilaufonom mit Wirtschaftsbindung an Frankreich. Die nicht saarländischen Strecken der RBD Saarbrücken gingen an die RBD Mainz und die neugegründete RBD Trier über.

Ein riesiges Problem im Personenverkehr dieser Zeit waren die Flüchtlingsbewegungen, die Hamsterfahrten und der verlängerte Weg von und zur Arbeit. Viele Beschäftigte und Schüler wohnten jetzt im Umland, da ihre städtischen Wohnungen ausgebombt waren. Sie mussten aber zur Arbeit oder zum Schulbesuch in die Stadt fahren. Um die

Reiseströme zu verringern, ordneten die Alliierten deshalb am 1. April 1946 eine Verdoppelung der Fahrpreise (von vier auf acht Pfennige pro Kilometer in der 3. Klasse) und eine Konzentration auf den Nahverkehr an. Da die Alliierten viele Personenwagen für eigene Zwecke requiriert hatten, rüsteten die RAWs Güterwagen zu Personenbeförderung um. Auf den Nebenstrecken verkehrten meistens gemischte Züge (Pmg/Gmp), um nicht weitere Lokomotiven zu binden.

Fehlende Güterwagen erzeugten einen Kohlemangel, der zu Lokausfällen führte. Außerdem verschwanden viele Dienstkohlen in privaten Öfen. Viele Nahverkehrszüge führten nur noch Wagen der 3. Klasse. Erst mit der Währungsreform am 20. Juni 1948 ließen die Hamsterfahrten nach und der Personenverkehr normalisierte sich. Die Fahrpreise wurden um 25 Prozent reduziert, dafür die Frachttarife um 40 Prozent erhöht. Dennoch deckten die Einnahmen nicht die Betriebskosten. Viele Eisenbahner mussten entlassen und die Mehrzahl der Baumaßnahmen eingestellt werden. Mit Krediten des Marshallplans konnten im Ausland mehrere Tausend Güterwagen erworben werden. Angesichts der enormen Kriegsverluste zwar nur „ein Tropfen auf dem heißen Stein“, aber dennoch eine wichtige Hilfe beim Wiederaufbau. Erst ab Frühjahr 1949 stabilisierte sich die Lage, und der Gesamtverkehr erreichte wieder annähernd den Vorkriegsstand.

Mit Zustimmung der Alliierten wurden die gesamten Eisenbahn-Anlagen in allen vier Sektoren Berlins von der Deutschen Reichsbahn betrieben und verwaltet. Das betraf auch die S-Bahn. Schon deshalb musste der Name „Deutsche Reichsbahn“ im Osten erhalten bleiben.

Am 23. Mai 1949 gründete sich die Bundesrepublik Deutschland. Beim Zusammentritt des ersten deutschen Bundestags am 7. September 1949 wurden die beiden westdeutschen Eisenbahnverwaltungen (Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen) formal zusammengeführt, aber noch getrennt verwaltet. Tatsächlich aber wurde die Hauptverwaltung in Offenburg wieder einmal umbenannt in „Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes – Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (Hauptabteilung Eisenbahnen), Generaldirektor war

Dr.-Ing. E.h. Walter Helberg. Diese blieb unter Anwendung des Reichsbahngesetzes von 1939 und einer Modifikation von 1948 bis Dezember 1951 bestehen. Die westlichen Reichsbahndirektionen hießen jetzt „Deutsche Bundesbahn – Eisenbahndirektion“. Die Fahrzeuge erhielten die Anschrift „DB“.

Literatur:

BSW-Buchserie: DEUTSCHE EISENBAHN-DIREKTIONEN, Grundlagen I Entwicklung der Direktionen 1835–1845 und Grundlagen II Entwicklung der Direktionen 1945–1993, Hans-Joachim Kirsche/Helmut Schmidt, Verlag B. Neddermeyer Berlin, 2008/2010

Die Fahrschullok BR 106 im Bw Halle G

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

Die Ausbildung von Fahrzeugschlosser-Lehrlingen mit der Spezialisierungsrichtung Triebfahrzeugführer wurde im Bw Halle G seit Jahren mit Erfolg durchgeführt. Mit den steigenden Anforderungen an die jungen Triebfahrzeugführer machte sich eine Anhebung der praxisbezogenen Ausbildung auf ein höheres Niveau erforderlich. Dies bedeutete, die Lehrgänge Wartung und Technik an der

Lok direkt durchzuführen. Bei der angespannten Triebfahrzeugsituation war das nicht immer möglich. Aus dieser Notwendigkeit heraus wurde der Gedanke geboren, aus dem Bestand der ausgemusterten Dieselloks der BR 106 (V60) eine Fahrschul-Lok aufzubauen.

Zwei ausgemusterte Dieselloks der BR 106 wurden Ende 1987 im Raw Karl-Marx-Stadt durch die Schlosser des Bw Halle G lauffähig gemacht und anschließend mit einer Diesellok der BR 110 zum Bw Halle G überführt. Unter fachkundiger Anleitung von Lehrfacharbeitern, Meistern, Ingenieuren



Fahrschullok am 15. Dezember 1988 als Ausbildungsgerät der Deutschen Reichsbahn, Wissenschaftlich-Technisches Zentrum, Zentrum für Elektrifizierung und Triebfahrzeuge vor dem Lokschuppen des Bw Halle G

und Instruktoren nahmen die Lehrlinge von Anfang an an der Rekonstruktion zur Fahrschullok („aus zwei mach eine“) teil. Ganz gleich ob als Schlosser, E-Monteur oder Triebfahrzeugführer-Anwärter, jeder junge Kollege konnte für seine berufliche Entwicklung wertvolle Erkenntnisse gewinnen und lernte gleichzeitig, Grundtechniken des jeweiligen Handwerks praktisch anzuwenden.

Nach der Fertigstellung der Fahrschullok wussten alle Beteiligten, dass sie von diesem nicht einfachen, aber reizvollem Projekt profitiert hatten. Rund 4.500 Arbeitsstunden waren investiert worden, als die ex 106 046 am 15. Dezember 1988 an die Abteilung Tb übergeben wurde.

Parallel zur Aufarbeitung der Fahrschullok realisierte ein Neuererkollektiv den Gedanken, die Ausbildung noch weiter zu qualifizieren. Ein Schalttafel wurde entwickelt, mit dem der Fahrlehrer Störungen simulieren konnte, ohne den Fahrbetrieb zu unterbrechen oder den Motor abzustellen. Damit bestand die Möglichkeit, die Fahrschullok nicht nur für die reine Lokführerausbildung, sondern auch für ein Antihavarie-Training einzusetzen. Alle Beteiligten schätzten diese „Allround-Funktion“ sehr.

Eine, die die Trainingseinheiten auf der Fahrschul-Lok durchlaufen hat, ist Siegrid Zscherneck* aus Falkenberg/Elster. In ihren Aufzeichnungen lesen

* Siegrid Zscherneck hat es auf dem ICE nach Paris zu einer der schnellsten Lokführerinnen Europas gebracht. Ihre komplette Lokführerin-Biografie drucken wir im nächsten Heft 29 unter der Rubrik Porträts ab. Lesen Sie dann: „Von der Schwarzen Elster an die Seine“ - Bericht des Orts-Chronisten Heinz Schwarick im Amtsblatt der Stadt Falkenberg/Elster Nr. 5 vom 28. Mai 2010.



Ausbildungsgruppe am 15. Dezember 1988 vor der Fahrschullok im Bw Halle G

Fotos (2): R. Niebergall

wir: „Anfang 1988 besuchte ich dann die Lokfahrschule in Halle (Saale). Vor der Abschlussprüfung konnte ich mein theoretisches Wissen auf einer Rangierlok im oberen Bahnhof Falkenberg/Elster anwenden. Aus Halle (Saale) kam ich als Lokführerin auf BR 106 und als Reichsbahnsekretär mit Arbeitsvertrag zurück. Ab dem 15. Juli 1988 war ich dann Schienenfahrzeugschlosser, Spezialisierung Triebfahrzeugführer, mit einer Planstelle im Rangierbezirk des oberen Bahnhofs, wo ich ja schon praktische Erfahrungen besaß.“

Leider ist dieser Weg der Ausbildung nach der Zusammenlegung beider deutscher Bahnen nicht weiterbeschritten worden. Viele Lokführer und Lokführerinnen, die über die Fahrschullok den Weg ins Berufsleben fanden, sind noch heute von der Qualität der Ausbildung überzeugt. Die Fahrschullok wurde in der 1990er Jahren verschrottet und nicht ersetzt.

Laut Manfred Uy auf www.dr-bahn.de hatte es 1983 schon einmal eine V60-Fahrschullok aus dem „aktiven“ Lok-Be-

stand, die 106 059 (LKM 1962/270059), gegeben. Sie wurde 1984 ausgemustert und dümpelte ab 1986 als „Gerät und Ersatzteilspender“ dahin, bis sie 1997 in Falkenberg/Elster verschrottet wurde. „Nobbi“ von www.drehscheibe-foren.de hatte sie am 21. September 1991 im Reparaturschuppen des Bw Halle G noch einmal „abgelichtet“.

Steffen Henning dokumentiert auf www.drehscheibe-foren.de ebenfalls, dass es sich bei der obigen rekonstruierten Fahrschullok um die ex 106 046 (LKM 1962/270046) handelte, die mit Teilen

der ex 106 059 komplettiert wurde. Die ex 106 046 war 1984 bei der Deutschen Reichsbahn ausgemustert und ihrer „Innereien“ beraubt worden. Gerd Schlage fotografierte sie am 22. Oktober 1986 als Torso auf einem Abstellgleis des Bw Halle G. 1988, nach der obigen Rekonstruktion, wurde sie zum Ausbildungsgerät erklärt und viele Jahre ausschließlich als Fahrschullok genutzt. 1996 konnte sie Manfred Uy auf einem Abstellgleis in Halle (Saale) noch einmal fotografieren, bevor sie im Juni 1997 in Halle (Saale) endgültig zerlegt wurde.

Serie Eisenbahnuniformen:

Stationsvorsteher der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E.)

Jürgen Steenken, Mainz – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Oldenburg (MEC Oldb)

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn (G.O.E.) trat 1867 im deutschen Nordwesten als Staatsbahn des Großherzogtums Oldenburg ins Leben, wie man damals formulierte. Sie war eine der deutschen Länderbahnen, die sich 1920 zu den Reichseisenbahnen vereinigten.

Einem oldenburgischen Stationsvorsteher standen gemäß Dienstkleidungsordnung von 1910 an Uniformstücken zu: Rock 1, Rock 5, Überzieher 1, Beinkleid 1, Beinkleid 2, Mütze 1 (blau), Mütze 2 (rot) und Degen. Als Rangabzeichen trug er silberfarbene Sterne auf den Achselstücken und silberfarbene Sterne am Stehkragen. Der „Stationsvorsteher II. Gehaltsklasse“ war an einem Stern, der „Stationsvorsteher I. Gehaltsklasse und Ober-Bahnhofsvorsteher“ durch zwei Sterne auf den Achselstücken erkennbar. Beide hatten drei Sterne auf den Kragenecken. Dienstzweigabzeichen trug der Stationsvorsteher keine am Kragen, da er ein „Allrounder“ und kein Spezialist war.

Rock 1:

Stoff	blaues Tuch I. Sorte
Schnitt	wie der Überrock der Offiziere
Kragen	Stehkragen aus schwarzem Sammet, vorn abgerundet
Vorstöß	aus rotem Tuch am Kragen, den Ärmelaufschlägen und den Schoßpatten
Knöpfe	weiße (silberne), gewölbte I. Sorte – vorn zwei Reihen zu je sechs Stück, hinten auf den Schoßpatten je zwei Stück
Bemerkungen	Bei den zum Tragen eines Degens berechtigten Beamten erhält der Rock links ein durch Patte verdecktes Loch zum Durchstecken des Degens.

A) Beschaffenheit

Grundstoff: Tuch oder Döskin, Eskimo, Duffel, dunkelblau – vorn lose anliegend. Der Schoß soll bis zur Kniescheibe reichen. Zwei parallele Reihen von je 6 flachen Knöpfen auf den gleichmäßig geschnittenen Bruststücken; die Knopflöcher beginnen 2 cm vom äußeren Rand und bestimmen die Breite der Bruststücke.

- Knöpfe flach; versilbert – Schulterknöpfe (Öse je 2,5 cm von der Kragennaht)
- farbiger, vorn abgerundeter Stehkragen, bis 6 cm hoch, mit zwei oder drei Haken verschließbar Der Kragen soll den Hals wenig über die Hälfte bedecken und die freie Bewegung des Kopfes nicht behindern ohne wesentlich abzustehen.
- Ärmelumschläge oben mit Vorstoß
- Schöße hinten geteilt, Schoßtaschenleisten keilförmig, unten breiter als oben, mit Vorstoßen wie an den Ärmelaufschlägen

B) Sitz und Abmessungen

Es ist freigestellt die Brustklappen rechts oder links überzuknöpfen.

- Höhe der Ärmelumschläge einschließlich Vorstoß 16–19 cm
- Länge der Schoßtaschenleisten 24–26 cm, untere Breite einschließlich Vorstoß 4 cm
- Passanten aus Tuch (in der Regel von der Farbe des Achselstückunterfutters) mit Tressenbesatz Breite der Passantentresse 1,6 cm; Tuchunterfutter 0,1 cm hervortretend
- Flache Knöpfe 2,5 cm, Schulterknöpfe 1,9 cm im Durchmesser
- Die Ärmel sollen bei herunterhängendem Arm die Handwurzel bedecken.

Rock 5 (Litewka):

Stoff	blauer Wollstoff (Serge)
Schnitt	wie die Offiziers-Litewka (alter Art)
Kragen	Umlegekragen aus demselben Stoff wie der Rock
Vorstoß	keiner
Knöpfe	Horn- oder Steinnußknöpfe, durch Patte verdeckt.

Joppe aus blauer Kammgarn-Serge mit durch Haken und Ösen verschließbarem Überschlagerkragen, 6 Hornknöpfen auf dem rechten Bruststück und Schulterknöpfe, 2 Seitentaschen und einer Brusttasche auf der linken Seite mit Überfallklappen.

A) Beschaffenheit

Ohne Schoßnaht, hinten leicht anliegend, vorn etwas loser anliegend. Der Schoß muss das Gesäß ganz bedecken und 10,5 cm unter die Beinspalte reichen.



Großherzoglich Oldenburgischer Stationsvorsteher Gerdes in Dienstkleidung (Litewka), aber ohne Mütze – außerdem fehlt im noch ein Pickel (Stern) am Steh-Kragen

Quelle: Dampf zwischen Weser und Ems, H.-J. Gaida, Motorbuch Verlag Stuttgart

- Hornknöpfe, 2 Schulterknöpfe, das oberste Knopfloch etwa 3,5 cm von dem oberen Rande der Brustklappe, das unterste etwa 5 cm unterhalb der Taille; die 4 anderen in gleichem Abstand dazwischen
- Kragen zum Umschlagen, Außen- und Innenseite von Grundtuch, Ecken vorn wenig abgerundet
- Zu beiden Seiten, etwa handbreit unterhalb der Hüften, zwei gerade geschnittene Taschen mit etwa 16 cm langem Eingriff, abgerundete Taschenklappen von Grundstoff, eine gleichartige Tasche auf der linken Brust

B) Sitz und Abmessungen

Die Litewka ist von oben bis unten zugeknöpft, mit zugehaktem Kragen und schwarzer Halsbinde, ohne sichtbaren weißen Hemdkragen, zu tragen.

- Durchmesser der Knöpfe 2,05 cm, der Schulterknöpfe 1,9 cm
- Gesamtbreite des Kragens etwa 7 cm, in der Mitte 9,5 cm, Breite des Umfalls hinten etwa 5,5–6 cm, an den Ecken etwa 6,5 cm
- Breite der Taschenklappen etwa 7,5 cm

Überzieher 1:

Stoff	blau meliertes oder blau-schwarzes Manteltuch I. Sorte
Schnitt	wie der Mantel der Offiziere
Kragen	Umlegekragen aus demselben Stoffe
Futter	grau melierter Coating
Knöpfe	weiße, gewölbte I. Sorte, vorn zwei Reihen zu je 6 Stück, hinten 2 Reihen zu je 3 Stück auf den Taschenpatten, einen auf dem zweiteiligen Riegel, einen auf dem Kragenhalter

A) Beschaffenheit

Tuch, Kammgarntuch, Croise, Duffel, Döskin, Eskimo.

Das Rückenstück soll lose sitzen und so weit geschnitten sein, dass der Überzieher umgehängt und oben zugehackt werden kann. Im Rückenstück befindet sich eine Längsfalte, die unterhalb der Kragennaht durch eine im Dreieck geführte Steppnaht zusammengehalten wird. Die Spitze dieses Dreiecks liegt in der Kragennaht: die untere, waagerechte Naht ist 6 cm lang. Von hier ab bis zum unteren Rande der Taillengurte wird die Falte zusammengebügelt. Die Taillengurte sollen auf der Taille, also oberhalb der Hüften, liegen.

Der angezogene Überzieher soll unten bis 24 cm oberhalb des Fußspanns (Hosenrand) reichen; Die Ärmel müssen die Rockaufschläge bedecken, die Schulterteile dürfen nicht auf dem Oberarm hängen. Zwei parallele Reihen von je

6 flachen Knöpfen auf den gleichmäßig geschnittenen Bruststücken; die Knopflöcher beginnen 2 cm vom äußeren Rand und bestimmen die Breite der Bruststücke.

- Knöpfe gewölbt, versilbert wie beim Rock, vorn je 6.
- Eckiger Kragen, 8–12 cm hoch, zum Umlegen, auf der Innenseite durch drei Haken und Ösen verschließbar, soll aufgeschlagen bis zum Kinn reichen, umgelegt und durch den untersten Haken geschlossen vorn das Bruststück der Rocks bedecken, hinten leicht am Rockkragen anliegen.
- Die Ärmelumschläge sind derart anzusetzen, dass die rechte Tuchseite nach außen liegt.
- Der Überzieher ist hinten bis etwa eine Handbreit unterhalb der Taille durch einen Schlitz geteilt, der zum Zuknöpfen eingerichtet ist.
- Zu beiden Seiten, eine Spannweite unterhalb der Hüften, zwei schräg geschnittene Taschen mit einem etwa 17 cm langem, rund geschnittenem Eingriff. Taschenklappen von Grundstoff.
- Taschenleisten, dreieckig geschweift, mit je drei Knöpfen, oben durch zwei gleich lange Taillengurte (Knopf recht, Knopfloch links) zusammengehalten.

B) Sitz und Abmessungen

Der angezogene Überzieher wird stets von oben bis unten zugeknöpft.

- Höhe der Ärmelumschläge 16–19 cm,
- Länge der Taschenleisten 24 cm, Breite 5 bzw. in der Mitte 6 cm.
- Breite der Taillengurte 4–4,5 cm.

Beinkleider (Hosen) 1 bzw 2:

Stoff	1) Blau-schwarzes Hosentuch I. Sorte; 2) blau meliertes oder blau-schwarzes Tuch II. Sorte
-------	---

Mütze 1:

Stoff	blaues Tuch
Rand	schwarz, Sammet
Schnitt und Schirm	wie die Militärmützen mit schwarzlackiertem Leder-schirm

Vorstoß	aus rotem Tuch am Deckel und zu beiden Seiten des Randes
Abzeichen	Landeskokarde und geflügeltes Rad aus weißem Metall

Bemerkung: Statt der Mütze 1 dürfen die Beamten im Sommer leichte, auf eigene Kosten zu beschaffende Mützen aus Seide, Haartuch oder ähnlichem Stoff tragen, die in Schnitt und Ausführung genau entsprechen.

Beschaffenheit:

1. Farbe: dunkelblauer Grundstoff: Eskimo, Duffel oder Tuch
2. Deckel: kreisrund, Durchmesser etwa 5,2 cm größer als der Durchmesser der unteren Mützenweite
3. Seitenstücke: vier gleich große, in senkrechten Nähten aneinander stoßende Stücke, durch biegsame Steifen und Watte in gleicher Höhe gehalten. Die Seitenstücke steigen schräg zum Deckel an, mit welchem sie einen leicht gewölbten, nicht gesteiften Rand bilden.
4. Besatz: schwarzer Samt, roter Vorstoß
 - Besatzstreifen etwa 3,9 cm breit, einschließlich der andersfarbigen Vorstöße. Am unteren Rande eine etwa 2 mm breite Einfassung vom Grundtuch
 - Vorstöße um den Rand des Deckels und dem Besatzstreifen etwa 2 mm breit.
5. Abzeichen:
 - Flügelrad vorn, mittig auf dem Mützendeckel über der Landeskokarde
 - Landeskokarde vorn, mittig auf dem Besatzstreifen
6. Schirm: halbrund, etwas gewölbt, oberer und unterer Rand erhaben gepresst; 22–23 cm lang, vorn an der breitesten Stelle 3–4 cm breit, in einem Winkel von



Oldenburgische Eisenbahn-Mütze 1 (blau)
Foto: J. Steenken

30–35 Grad gegen den Besatzstreifen geneigt, außen schwarz lackiert.

7. Futter: freigestellt; am unteren Rande verdeckt durch einen 4,5 cm breiten Streifen von dünnem Schaf- oder Ziegenleder (Schweißleder). Zwischen Besatzstreifen und Futter eine Steifeinlage.

8. Insgesamt ist die Schirmmütze – am Streifen über der Kokarde gemessen – etwa 8,5 cm hoch, unten, am Besatzstreifen, zylindrisch und erweitert sich

rundum gleichmäßig bis zum Deckel.

9. Sitz: Die Mütze soll, vorn vorn gesehen, waagrecht auf dem Kopf sitzen, mit der Kokarde in der Mittellinie des Gesichtes, ihr unterer Rand etwa 2 cm oberhalb der Augenbrauen und Ohren. Sie soll so weit sein, dass sie den Hinterkopf ganz bedeckt und ganz über ihn gezogen werden kann, aber nicht von selbst hinüber fällt. Ein Herunterziehen des Deckels nach hinten oder nach der Seite

ist unstatthaft. Der Deckel darf durch die Wölbung des Kopfes nicht gehoben werden. Der untere Rand des Schirmes soll an seinem tiefsten Punkt mit den Augenbrauen abschließen.

Mütze 2 für Zugabfertiger (Aufsichtsbeamte):

Beschreibung	scharlachroter Grundstoff: Eskimo, Duffel oder Tuch, ansonsten wie Mütze 1
--------------	--

Degen:

Beschreibung	Stoßdegen mit goldenem, blau und rot durchwirktem Portepée
--------------	--

Bemerkung: Degen nebst Koppel und Portepée haben die zum Tragen berechtigten Beamten jedoch auf eigene Kosten zu beschaffen. Der Degen wird im Dienst nur bei besonderen Anlässen (Empfänge fürstlicher Personen usw.) getragen – sehr wahrscheinlich nach Art des preußischen Degens alter Art.

Portepée:

- goldenes Band; 0,2 cm von den Rändern zwei eingewirkte blau-rote Seidenfäden (Der flaschenförmige Stengel und der be-

wegliche Schieber sind goldbesponnen und mit blau-roten Fäden durchzogen.)

- Runder geschlossener Goldquast in Eichel-form, unten mit rot-blau schattierter Füllung

Sitz und Abmessung:

Der Riemen, ausschließlich Quast, hängt unter dem Gefäß etwa eine Handbreit herunter.

- Länge der Quast einschließlich Kopf 5,1 cm, Breite über der Mitte 4,5 cm.
- Länge des Stengels 3,5 cm, Breite 1,5 cm.
- Breite des Bandes 1,8 cm; Länge des doppelt gelegten Bandes etwa 40 cm.

Serie Eisenbahnregionen: **Obermain**

Norbert Heidrich, Hirschaid – BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg und Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Eine der ältesten Bahnregionen Deutschlands ist die Region Obermain im Nordosten von Bayern, im Regierungsbezirk Oberfranken (Bayreuth). Stammstrecke war die Bayerische Ludwig-Süd-Nord-Bahn (Lindau–Hof), die von 1844 bis 1846 zwischen Bamberg und Lichtenfels (31,9 km) gebaut wurde. Über den Tage der Ankunft des ersten Eisenbahnzuges in Lichtenfels schrieb am 22. Januar 1846 das TAGBLATT DER STADT BAMBERG:

„Gestern Vormittags wurde die Eisenbahnstrecke zwischen hier [d. i. Bamberg] und Lichtenfels zum ersten Male mit Dampfkraft befahren. Dieser Fahrt, welche ganz vortrefflich ausfiel und der Solidität des Baues das beste Zeugniß gibt, wohnte ein Theil des Bahnbau- und Bahnbetriebs-Personals bei. Zur Rückfahrt wurden 45 Minuten verwendet. Schon am kommenden Montag soll der Transport des Bahnbau-Materials nach den oberen Bau-Abtheilungen und am 15. Febr. der vollständige Betrieb auf dieser Strecke beginnen.“

Lichtenfels, im oberen Maintal gelegen, bildet das Zentrum der Region Obermain. Die Bahn wurde so nahe an die Stadt gebaut, dass die Stadtmauer an zwei Stellen durchbrochen werden musste. Rechts und links der Stadt erheben sich Hügelketten mit dominanten Bauwerken wie Kloster Banz und die Basilika Vierzehnheiligen sowie der 539 Meter hohe Staffelstein, der magische Berg der Franken.

„Zum heiligen Veit von Staffelstein komm' ich emporgestiegen

und seh' die Lande um den Main zu meinen Füßen liegen:

Von Bamberg bis zum Grabfeldgau umrahmen Berg und Hügel

die breite, stromdurchglänzte Au – Ich wollt', mir wüchsen Flügel.“

So lautet die vierte Strophe des "Frankenliedes", geschrieben 1859 von Joseph Victor von Scheffel, der der Eisenbahn schon ansichtig wurde. Diese baute weiter Richtung Kulmbach, wobei die Bahn bereits zum Materialtransport eingesetzt wurde. Schon im Oktober 1846 war Neuenmarkt erreicht, zwei Jah-

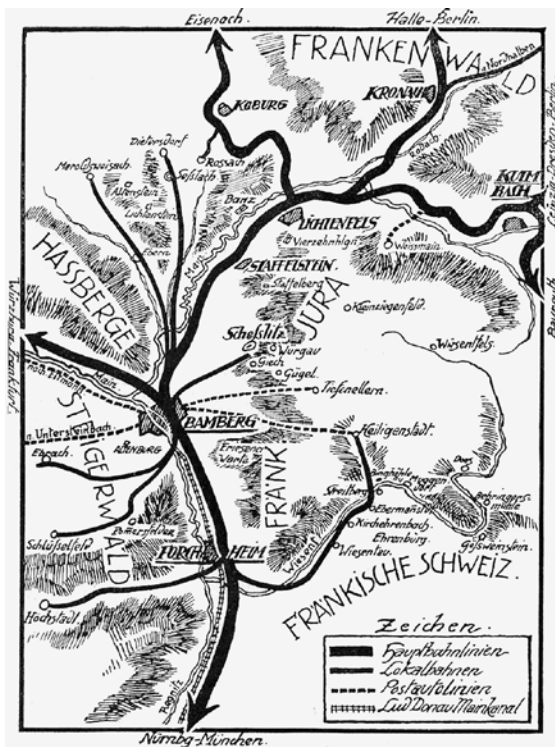
re später Hof und die bayerisch-sächsische Grenze. Der Streckenbau von Lichtenfels nach Hof stellte eine technische wie logistische Meisterleistung dar. Dabei steht an erster Stelle die viel bewunderte „Schiefe Ebene“ bei Marktschorgast (km 80,0). Aber auch in der Umgebung von Lichtenfels wurde Beachtliches vollbracht. Der Main musste verlegt und ein Damm aufgeschüttet werden, auf dem die Strecke bis zum jetzigen Michelauer Bahnhof führt. Vorerst war Lichtenfels lediglich eine wichtige Durchgangsstation an der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die Hof (in Bayern ganz oben) am 1. November 1848 von Süden her erreichte. (Die Strecke Nürnberg–Bayreuth–Hof wurde erst am 15. Juli 1877 durchgängig eröffnet).

Nach mehr als zehnjähriger Pause begannen 1856 die Vorbereitungen für den Bau der 151 Kilometer langen Werrabahn, von Lichtenfels über Coburg, Meiningen nach Eisenach. Auf bayerischer Seite leitete den Bau die bayerische Eisenbahnbau-Sektion Lichtenfels unter dem Ingenieur Kurt von Stokar (1817–1893). Ab Herbst 1857 standen die Bauarbeiten an der großen, zehnbögigen Brücke über den Lichtenfelser Mühlbach, den Main und den Schneybach an. 1858 bereitete der Durchstich beim Schneyer Friedhof große Schwierigkeiten; mehrfach kam es zu Bergrutschen, bei denen Arbeiter verletzt oder sogar getötet wurden. Im Januar 1859 war die Werrabahn fertig gestellt, und Lichtenfels wurde auch Grenzbahnhof. Da die private Werrabahngesellschaft sich weigerte, den Güterdienst vom bayerischen Personal versehen zu lassen – lediglich den Fahrkartenverkauf und die



Die Frankenfahne auf dem Staffelstein, unten das Obermaintal mit der zweigleisigen Bahnstrecke, dahinter auf dem bewaldeten Hügel Kloster Banz
Foto L. Kuhne

Abfertigung des Reisegepäckes besorgte die bayerische Bahn –, war der Lichtenfelser Bahnhof zweigeteilt, es gab zwei Güterhallen und zwei Lokschuppen, und am Coburger Tor (1887 beim zweigleisigen Ausbau abgerissen) versah ein bayerischer Weichenwärter zusammen mit einem Kollegen von der Werrabahn den Dienst. Erst zum 1. Januar 1891 gab die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft den Bahnbetrieb in Lichtenfels ganz in bayerische Hand; ihr Personal wurde von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen übernommen. Noch heute werden bestimmte Gleise in Lichtenfels „Werragleise“ genannt. Auf der Teilstrecke Coburg–Lichtenfels wurde am 5. Oktober 1950 der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Es handelte sich um eines der ersten DB-Elektrifizierungsvorhaben nach dem Krieg überhaupt. Es sollte die Verbundenheit zwischen dem Freistaat Bayern und dem 1920 mit ihm vereinigten Coburger Land demonstrieren. 1975 wurde die Elektrifizierung bis an die Grenze nach Neustadt bei Coburg verlängert, und seit 1991 fahren die Züge



Verkehrskarte Oberfranken 1912

Quelle: „Bamberg und das Frankenland“
von Hans Bayerlein 1912

mit Elektrolokomotiven bis nach Sonneberg/Thür.

Die zweite Bahnstrecke, die Lichtenfels zu einem wichtigen Knotenbahnhof qualifizierte, war und ist die Frankenwaldbahn. Die Strecke führt vom oberfränkischen Lichtenfels über die "Lucas-Cranach-Stadt" Kronach und den Frankenwald nach Saalfeld (Saale) in Thüringen. Steinkohlengruben in Stockheim (Nordbayern) suchten schon lange den Bahnanschluss. Er gelang am 20. Februar 1861 mit der Eröffnung der Teilstrecke Hochstadt–Kronach–Gundelsdorf und dem Folgeabschnitt bis Stockheim am 1. März 1863. Am 21. Januar 1882 wurde zwischen Bay-

ern, Preußen, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt der Vertrag zum Bau einer Hauptbahn von Stockheim über Ludwigsstadt nach Eichicht mit Anbindung zu den bestehenden Strecken geschlossen. Die Strecken Stockheim–Ludwigsstadt und Eichicht–Probstzella wurden am 8. August 1885 in Betrieb genommen, der Lückenschluss zwischen Ludwigsstadt und Probstzella folgte am 1. Oktober 1885.

Die regionale Bahnverwaltung der bayerischen Strecken lag zunächst beim Oberbahnamt Bamberg. Es war bis 1886 der „Generaldirektion der königlichen Verkehrsanstalten“ und danach bis 1906 der „Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen“ unterstellt. Ab 1906 wurde die "Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg" geschaffen, die dem „Bayrischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“

unterstand und 1920 bei der Verreichlichung der Länderbahnen in der Eisenbahndirektion Nürnberg aufging.

1903 bis 1914 wurde die gesamte Frankenwaldbahn zweigleisig ausgebaut. Sie entwickelte sich zusammen mit der anschließenden Saaletalbahn zur einer der wichtigsten Nord-Süd-Strecken Deutschlands. Zwischen 1936 und 1939 verkehrten auf ihr unter anderem die Fernschnelltriebwagen, die, politisch gewollt, Berlin mit München und Stuttgart verbanden. 1939 wurde die Strecke elektrisch. Die extra für diese Strecke entwickelte Baureihe E 19 (1'Do1') zog den Eröffnungszug von Nürnberg nach Saalfeld, 1942 reichte der Fahrdrat schließlich bis Leipzig. Die Fahrzeit nach München von sechs Stunden und 40 Minuten konnte erst 70 Jahre später

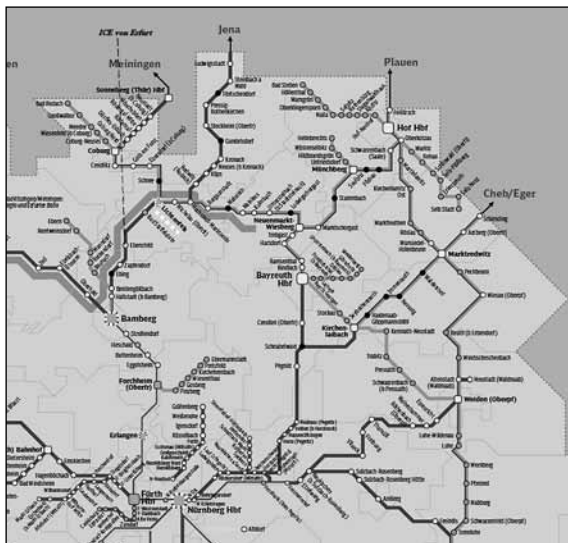
von den ICE-Zügen unterboten werden.

Von der Hauptbahn Bamberg–Lichtenfels zweigten kurz hinter dem Bahnhof Breitengüßbach noch zwei eingleisige Nebenbahnen ab: seit 24. Oktober 1895 der Abschnitt Breitengüßbach–Ebern, per 26. Oktober 1897 verlängert bis Maroldsweisach (33,8 km) und ab 1. Oktober 1913 die Strecke durch den Itzgrund, das Alster- und Rodachtal nach Dietersdorf (31,8 km). Zwischen Breitengüßbach und Ebern fährt die Bahn heute noch. Die Strecke wird durch die agilis-Verkehrsgesellschaft betrieben und ist Teil des Dieselnetzes Oberfranken. Die Strecke nach Dietersdorf wurde 1881 stillgelegt und abgebaut.

Im Jahr 1914 waren die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen der größte Arbeitgeber in Lichtenfels. Insgesamt lebten 433 von 1.505 Haushalten unmittelbar von der Bahn, was knapp ein Drittel der Bevölkerung entsprach. Das Bahnpersonal belebte als Kunden die Geschäftswelt. Zu Reichsbahnzeiten war Lichtenfels auch mal Sitz eines Betriebsamtes.

Noch am 23. Februar 1945 wurde der Bahnhof Lichtenfels Ziel eines amerikanischen Bombenangriffes, wobei 13 Bomber innerhalb von anderthalb Minuten 150 Sprengbomben vorrangig auf den Lichtenfelser Güterbahnhof und das Bahnbetriebswerk abwarfen. Die Schäden sind verheilt und vergessen.

Das Bahnbetriebswerk Lichtenfels trat 1890 als Lokomotivremise und 1892 als Königliche Betriebswerkstätte auf den Plan. 1995 wurde es stillgelegt, aber baulich erhalten. Von 1984–2001 startete von hier die Museumslok E 44 119 im historischen Verkehr. Dafür gründete



DB-Regio-Karte Franken 2012

sich die BSW-Gruppe E 44 119 Bw Lichtenfels.

Im Jahr 2002 wurde das ehemalige Bw Lichtenfels ein nicht öffentlicher Depotstandort des DB Museums Nürnberg. Seit 2008 wird dieser von der BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg betreut, die auch die E 44 119 museal restauriert. Der Rundlokschuppen ist inzwischen mit weiteren historischen Fahrzeuge gefüllt.

Die Hauptbahn von Bamberg bis Hochstadt-Marktzeuln ist heute zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Die anschließende Strecke bis Hof ist nicht elektrifiziert, aber bis auf den eingleisigen Abschnitt Marktschorgast–Stammbach ebenfalls zweigleisig (Vmax 160 km/h). Auf halber Strecke zwischen Lichtenfels und Bamberg wird in Ebensfeld die neue ICE-Strecke von Erfurt einmünden.

Lit.: Eisenbahn und Kleinstadt – Auswirkungen des Knotenpunktes auf Lichtenfels im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Günter Dippold, Heimatbeilage zum Oberfränkischen Schulanzeiger Nr. 281, Bayreuth 2001

Serie Eisenbahnbauten: Leipziger Hauptbahnhof

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Für viele Leipziger hatte der Hauptbahnhof bis in die 1960 Jahre eine magische Anziehungskraft, nicht nur als Anfangs- oder Endpunkt einer Eisenbahnreise, sondern ganz allgemein als Erlebnisbereich der sonst so reizarmen sächsischen Großstadt. Neben den 26 Bahnsteigen, dem imponierenden Querbahnsteig mit „Fressbuden“ und den riesigen bewirtschafteten Wartesälen beeindruckten gleich beim Betreten zwei kolossale, identische Eingangshallen mit je 16 Fahrkartenschaltern, Gepäck-, Expressgut- und Aufbewahrungsschalter, mit Zeitkino, Postamt, Lebensmittel-, Tabak- und Hanischs-Blumen-Laden, die sogar am Sonntag geöffnet hatten. Und überhaupt, wenn man sonn- und feiertags etwas benötigte oder erleben wollte, fuhr man für 20 Pfennige (Kinder 10 Pf) mit der Straßenbahn zum Hauptbahnhof. Für manche ein Ausflug mit der ganzen Familie.

Der Leipziger Hauptbahnhof war ein vorgezogenes Bauwerk der Verreichlichung. Bis 1907 standen an selber Stelle fünf selbständige Bahnhöfe der ehemaligen Länderbahnen:

- Dresdner Bahnhof der sächsischen Strecken Leipzig–Dresden, Leipzig–Chemnitz (Ostseite)
- Magdeburger Bahnhof der preußischen Strecke Leipzig–Halle (Saale)–Magdeburg (Ostseite)
- Thüringer Bahnhof der preußischen Strecke Leipzig–Großkorbetha (Westseite)
- Berliner Bahnhof der preußischen Strecke Leipzig–Berlin (Nordseite)
- Eilenburger Bahnhof der preußischen Strecke Leipzig–Eilenburg (Nordseite)

Seit der Reichsgründung 1871 waren die Einwohnerzahl Leipzigs von rund 100.000 auf 450.000 und die Zahl der

Bahnreisenden jährlich von rund 1,5 Millionen auf 6,3 Millionen gestiegen. Die räumliche Trennung der fünf Fernbahnhöfe war für die umsteigenden Reisenden kaum noch zumutbar. Außerdem bestanden komplizierte Betriebsabläufe. Umfangreiche öffentliche Investitionen waren nur in einen „Zentralbahnhof“ sinnvoll. Dennoch bestand Sachsen und Preußen auf getrennten Örtlichkeiten. Die Ausschreibung von 1906 zu den Gebäuden gewannen die Architekten William Lossow und Max Hans Kühne aus Dresden. Sie kamen dem Zeitgeschmack nach Größe und Zweckmäßigkeit am nächsten. Gigantomanie und Historismus waren typisch für den Anfang des 20. Jahrhunderts. Den Wünschen der Stadt entsprachen die Architekten durch einen stadtnahen Kopfbahnhof und der Rivalität zwischen Sachsen und Preußen durch zwei baugleiche, verbundene Eingangshallen, die sächsische Osthalle und die preußische Westhalle. Von jeder Halle führte eine zehn Meter breite Freitreppen auf den 270 Meter langen Querbahnsteig, der mit 27 Metern Höhe die Empfangshallen noch überragte. Von hier gelangte man zu den Bahnsteigen. Ingenieur Karig vom Brückenbaubüro der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erstellte einen Vorentwurf für die Ausschreibung der Längsbahnsteighallen. Den Wettbewerb von 1909 gewann die Firma Louis Eilers, Fabrik für Eisenhoch- und Brückenbau, Hannover-Herrenhausen. Sechs Hallenschiffe und zwei Seitenschiffe baute diese zwischen 1910 und 1915 – eine überdachten Fläche von 59.500 Quadratmetern.

Die Grundsteinlegung des neuen Hauptbahnhofs fand am 16. November 1909 an der südwestlichen Ecke des späte-

ren Empfangsgebäudes statt. Der Abriss der alten Bahnhöfe zog sich von 1907 bis 1913 hin. Während der alte Dresdner Bahnhof noch stand und seinen Dienst verrichtete, wurde die neue Westhalle schon in Betrieb genommen. Am Bahnsteig 1 im westlichen Seitenschiff fuhr der erste Zug am 1. Mai 1912, also vor 100 Jahren, ein. So ging es schrittweise bis 1916 weiter. Bereits am 4. Dezember 1915 krönte der Schlussstein auf der Empore der sächsischen Eingangshalle (Osthalle) das Jahrhundertbauwerk. Die Sächsische Staatsregierung feierte an diesem Tag die offizielle Eröffnung. Staatsminister von Seydewitz führte dazu drei Hammerschläge aus und bezeichnete >>die Vollendung des mächtigen Bauwerks inmitten des Weltkrieges als Markstein in der Geschichte des europäischen Eisenbahnwesens<<. Damit überflügelte der neue Leipziger Hauptbahnhof nicht nur den Frankfurter Hauptbahnhof (24 Bahnsteige, 31.300 Quadratmeter überdachte Fläche), sondern war mit 26 überdachten und fünf Außen-Bahnsteigen auch einer der größten Bahnhöfe der Welt.

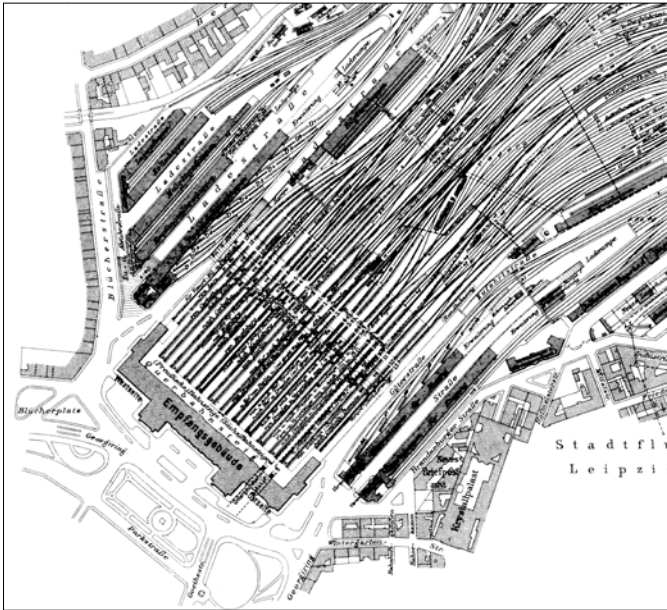
Die Rivalität zwischen Sachsen und Preußen drückte sich auch im fast gleichen Bauanteil von jeweils rund 50 Millionen Mark aus. Knapp weitere sechs Millionen Mark übernahmen die Reichspostverwaltung und 17 Millionen Mark die Stadt Leipzig. 13 Bahnsteige unterstanden sächsischer, 13 Bahnsteige preußischer Verwaltung, jeder in der Mitte mit „1“ beginnend (s. Bild Gleisplan). Ein sächsischer und ein preußischer Bahnhofsvorsteher leitete je eine gesonderte



Alte Postkarte mit grafischer Darstellung des Leipziger Hauptbahnhofes von 1925

Dienststelle. Einer Legende nach sollen sie sich jeden Mittag zwischen Bahnsteig 1 sä. und 1 pr. getroffen haben, um die Zeit zu vergleichen. Auch 1922, nach der Gründung der Reichsbahndirektionen, blieb die administrative Trennung erhalten. Der sächsische Teil auf der Ostseite unterstand der RBD Dresden, der preußische Teil auf der Westseite der RBD Halle (Saale). Erst am 1. Oktober 1934 fiel die RBD-Grenze, die mitten durch den Leipziger Hauptbahnhof ging. Er gehörte nun komplett zur RBD Halle (Saale).

Am Anfang des Ersten Weltkriegs von deutschen Firmen erbaut, nach 30 Jahren, am Ende des Zweiten Weltkriegs von angloamerikanischen Bomben zerstört – das war das Schicksal des Leipziger Hauptbahnhofes. Vom April bis Juli 1945 gehörte er zur amerikanischen Besatzungszone, dann übernahmen die Sowjets das Regime. Die internationalen Leipziger Frühjahrs- und Herbstmessen zwangen zum schnellen Wiederaufbau. Bereits im März 1946, zur ersten Nachkriegsmesse, waren einige Bahnsteige wieder nutzbar, alle Bahnsteige und der Querbahnsteig ab 1950, allerdings



Leipzig Hbf, Auszug aus dem Gleisplan von 1915, rechts und links des Empfangsgebäudes die umgebaute Substanz der alten Vor-Bahnhöfe

Beilage zu:
Hauptbahnhof Leipzig von Manfred Berger,
Transpress Berlin, 1995

ohne Bedachung. Da der Leipziger Hauptbahnhof besonders für westliche Messegäste eine Schaufenster- und Repräsentationsfunktion besaß, wurde ein weitestgehend originalgetreuer Wiederaufbau angestrebt und 1954 mit 60 Millionen Mark im DDR-Staatshaushalt eingeplant. Die Bahnsteighallen und der Querbahnsteig erhielten bis 1962 ein neue Glasbedachung. Letzterer wurde um sechs Meter verbreitert, da die Bahnsteigsperrn und die Aufzugtürme für das Reisegepäck entfielen.

Für die nächsten 30 Jahre war der Leipziger Hauptbahnhof nun wieder gut gerüstet. Er war nach Berlin der zweitbedeutendste Knoten im Netz der Deutschen Reichsbahn.

Ein Baurelikt und Kuriosum zugleich stelle das Zeitkino in der Osthalle unter Bahnsteig 22/23 dar. Vom Herbst 1913 bis Frühjahr 1915 war hier bereits an einem Stadtbahn-Tunnel zum Leipzig Bayerischen Bahnhof (Strecke Leipzig–Altenburg) gebaut worden. Geld- und Arbeitskräftemangel im Ersten Weltkrieg zwangen zum Einstellen der Arbeiten. In der unfertigen Bahnsteighalle des zweigleisigen Tunnels wurde später das Non-Stop-Kino eingebaut. Die damals

jungen Leipziger erinnern sich gern an dieses Kurzfilm-Kino mit laufendem Einlass. Ohne nummerierte Plätze war speziell für Pärchen die hinterste Reihe ein beliebter Treffpunkt mit Herzklopfen.

Der Leipziger Hauptbahnhof blieb auch nach der Wende seiner Einkaufs- und Ausflugstradition treu. Bis 1998 wurde sein Untergrund kommerziell umgebaut. Unter dem Querbahnsteig entstand auf drei Etagen ein Einkaufszentrum mit über 140 Geschäften und Restaurants, die bis abends 22 Uhr zum Bummeln und Verweilen einladen. Die „Promenaden“ des Leipziger Hauptbahnhofs umfassen heute ein Fünftel der gesamten Einzelhandels-Verkaufsfläche der Leipziger Innenstadt. Alte Bausubstanz wurde hier neu belebt. Die Bahnsteige 24–26 mussten allerdings einem Parkhaus weichen. Und Züge fahren in Leipzig Hbf auch noch ein und aus.

Die Tunnelbauarbeiten zum Bayerischen Bahnhof wurden nach 88 Jahren

Am Wochenende 29./30. Juli 2012 durften die ersten „Kunden“ erstmalig und kostenlos den neuen Leipziger City-Tunnel auf offenen Bauzügen befahren. Die Fahrt vom Leipziger Hauptbahnhof zum Bayerischen Bahnhof dauerte sieben Minuten. Jede der beiden Röhren hat einen Durchmesser von 9,10 Metern.

Foto: W. Wittchen,
Sächsische Zeitung



im Juli 2003 wieder aufgenommen. Die insgesamt rund drei Kilometer langen unterirdischen Bahn-Trassen unterqueren inzwischen die Leipziger Innenstadt und verbinden den Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof. Zwei 1.438 Meter lange Tunnelröhren mit je einem Richtungsgleis verlaufen in bis zu 22 Meter Tiefe. Die neue Verkehrsader soll den Nahverkehr in der Region beschleunigen und die Innenstadt Leipzigs vom Verkehr entlasten. Die Eröffnung des City-Tunnel war bereits 2009, dann 2010/11 geplant, doch er verzögerte sich immer wieder. Die Kosten belau-

fen sich inzwischen auf 960 Millionen € – für ein Nahverkehrsobjekt eine horrend Bausumme. Am 29./30. Juli 2012 durften 3.700 Schaulustige den halb fertigen Tunnel befahren. Mit der geplanten Inbetriebnahme des City-Tunnels im Dezember 2013 verliert der Leipziger Hauptbahnhof de facto seinen Status als reiner Kopfbahnhof. Eine späte Genugtuung für die anfänglichen Verfechter eines Durchgangsbahnhofs.

Dampflokfotos, Band 1, Deutsche Reichsbahn 1970–1987

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Von Günter Scheibe; gebunden, 96 Seiten mit 102 Fotos; Rockstuhl-Verlag Bad Langensalza, 1. Auflage 2012; 19,95 €; ISBN: 978-3-86777-347-8

Auf dem Redaktionstisch liegt der erste Band von ausschließlich schwarz-weißen Dampflokfotos des unter Kennern bekannten Eisenbahn-Lichtbildners Günter Scheibe, 1938 in Erfurt geboren. Seit 1969 frönt der gelernte Elektromonteur dem Hobby Eisenbahnfotografie. Im vorliegenden Band dokumentiert er eindrucksvoll das Ende der Dampflokmo-

tivära bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Das tat er offensichtlich mit großer Leidenschaft und dem Blick für ein gelungenes Motiv, eine stimmige Komposition. Dabei setzt der Fotograf die Akzente nicht beim ins Bild setzen der Dampftröser an sich, die wurden in den meisten Fällen eher „klassisch“ schräg von vorn links oder rechts aufgenommen. Da haben wir bei anderen Fotografen bereits mehr Kreativität gesehen. Was den Reiz der Fotografien von Scheibe ausmacht,

ist die Gesamtkomposition des Motivs. Der Fokus liegt oftmals auf kleinen Details, die den Bildern eine individuelle Ästhetik verleihen.

Das geht schon beim Titelbild des Bändchens los. Wir sehen zwei Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 vor einem schweren Erzzug. Die gewaltigen dunklen Rauchpilze der ölgefeuerten Loks (wir schreiben das Jahr 1977) verleihen dem Zug in der Grasebene eine spürbare Dynamik. Man fühlt förmlich, dass die Fünfkuppler wirklich schwere Arbeit verrichten, die Last am Haken den Personalen alles abfordert.

Wir wissen nicht, ob der Gestalter, der gleichzeitig der Verleger ist, bewusst drei Doppelbespannungen am Buchanfang hintereinander gereiht hat. Aber es wirkt. Auf dem Innentitel springen wir in die faszinierende Welt der 1000-mm-Spur der Harzbahnen und sehen auf dem erneut zwei „Kraftpakete“ im Güterzugdienst, nämlich zwei Maschinen der BR 99.7 hintereinander vor einem Rollwagenzug mit Normalspur-„Emils“. Das dritte Bild in der kleinen Serie zeigt eine Doppelbespannung aus eher betriebstechnologischen Gründen, denn der „Vorspann“ 99 6102 fährt nur „mit“ zur Revision nach Wernigerode Westerntor. Die „Last“ von zwei Personenwagen und einem „Packer“ hätte die geballte Leistung nicht wirklich gebraucht.

Dem kurzen Vorwort vom „Zeichenkönig“ aus Aue (Peter König) folgt eine 01er-„Parade“ von 15 Aufnahmen. Dabei wurden die Schnellzuglokomotiven als echte „Zugnummern“ vor Zügen mit bekannten Nummern aus dem DR-Kursbuch dieser Jahre gekonnt in Szene gesetzt. Dabei



gefielen dem Rezensenten die Aufnahmen dann besonders gut, wenn die edlen Dampfriesen vor, zwischen, hinter Formhaupt- und Formvorsignalen fotografiert wurden. Wenn dann noch ein ziegelgemauertes Stellwerk

den Bildrand schmückt und der gelernte Betriebseisenbahner erkennt, dass am Aufnahmetag Dienstag gewesen sein muss, weil die Sh-2-Scheiben draußen stehen, dann vergisst man schnell, dass eigentlich die über der Szene hängende Fahrleitung das Bild „versaut“.

Was die Bilder von Günter Scheibe noch zusätzlich wertvoll macht, sind die Zugarnituren, die befördert werden. Zwar sind sie alle bereits von den Schienen gegangen, aber sie erinnern an die Zugbildung bei der Deutschen Reichsbahn und geben dem Modelleisenbahner manche Anregung. Warum nicht mal die 01 vor die gattungsreine Schlange von Bag- oder Bghw-Wagen spannen, es müssen nicht immer die Schnellzugwagen der Bauart Y sein.

Das nächste Dutzend zeigt die kleine Schwester, die Baureihe 03. Hier besticht die Vielfalt der Reisezugwagen. Es macht richtig Spaß, mit der Lupe die Gattungen zu identifizieren. „Wahnsinn“ ist die 03 2186 In Berlin Ostkreuz vor zwei fünfteiligen Doppelstockgliederzügen. Das ist immerhin schon 46 Jahre her...

41er wirken vor Reisezügen wie vor Güterzügen beeindruckend. Geradezu nostalgisch sieht die Zugkomposition aus dem Jahre 1971 aus, eine preuß. P 8 vor einigen „Donnerbüchsen“. Die 44er machen vor Behälterwagenganzzügen eine gute Figur. Skurril sieht eine 52 mit

Wannentender vor einem Abteilwagenzug aus, so was gab es noch Anfang der 1970er Jahre zu sehen. Herrlich eine der letzten G12 (BR 58) vor einer Garnitur zweiachsiger G-Wagen, 1976 in Aue (Sachs). Auch die Tenderloks der Baureihen 65, 86, 94 und 95 sind im Bildband

vertreten. Den Motivbogen beschließen vier Bilder von der Meterspur im Harz, wobei die Doppelausfahrt in Alexisbad (fotografiert 1979) einen schönen Schlusspunkt setzt.

Unser Fazit: Lassen Sie sich begeistern von meisterhafter s/w-Dampflokfotografie!

Post an die Redaktion

Zu „Bahn & Modell“, Heft 27 und Internetpräsenz

Joachim Dürlich, Arnstadt, stellt fest: „Es wurde wieder ein sehr informatives Heft vorgelegt. Allerdings gibt es Ergänzungen: Für den Personenverkehr waren die LVT auf der Normalspurstrecke Zeit–Altenburg eingesetzt worden. Die GMWE hatte einen Schmalspurtriebwagen der Werdauer Waggonfabrik, Baujahr 1929, im Einsatz bis Ende der 1950er Jahre (VT 133 521). Zur ‚Geschichte der Gothaer Waggonfabrik‘ wäre zu ergänzen, dass das Ende des Eisenbahnüterwagenbaus 1971 mit dem letzten Expressgutwagen Gbrss 174 (S. 51, unten, rechts) und nicht Mitte der 1950er Jahre war.

1948/49 wurden neben Generalreparaturen für die DR und Werkbahnen auch Neubauten nach alten Zeichnungen (KKt-, Ot-Wagen) ausgeführt, auch eine Serie Gms-Wagen, Bauart ‚Oppeln‘ (DR-Baureihe 07). Mit vorhandenen Drehgestellen wurde auch eine Kleinserie vierachsiger C4i-Personenwagen (ähnlich den früheren Eilzugwagen, aber kürzer) gebaut, die später zu Steuerwagen für das Magdeburger S-Bahn-Netz umgebaut wurden. Wer hat Maßskizzen/Fotos zu den Wagen? Nummerngruppe müsste 75 201 ff gewesen sein, da die Bautzener Mitteleinstiegswagen mit 75 210 beginnen.“

André Marks, Dresden, schreibt: „Große Anerkennung verdient Ronald Xanke für seine Darstellung der DRG-Gründung und DRG-Entwicklung. Das war ein tiefgründig recherchierter Beitrag nach meinem Geschmack! Mögen viele halberzige Eisenbahn-Historiker oder nur oberflächlich interessierte Modellbahner sich den Zeitraum 1924 bis 1937 einprägen, damit endlich das "Gefasel" von DRG-Zeit für den Zeitraum 1920 bis 1945 endet. Die Berichte zur Waggonfabrik Gotha und sächsischen WG-Linie stießen – neben anderen – ebenfalls auf mein Interesse.“

Enttäuscht war André Marks darüber, dass auf Seite 31 von einer "BR 19 017" geschrieben wurde. Vor eine einzelne Loknummer den Begriff "Baureihe" zu setzen, sei unlogisch. Bei 19 017 würde es sich um eine Lok der Baureihe 19 oder noch konkreter der Baureihe 19.0 handeln.

Annemarie Buley, Frankfurt (Main): „Ich las auch den Beitrag zur Waggonfabrik Gotha. Ich kannte, allerdings 6-jährig, etwas die Waggonfabrik. Dort arbeitete mein Stiefvater. Zwischen den Zeilen stehen die unermesslichen Anstrengungen der Menschen nach dem Zweiten Weltkrieg, wie alle Technik abtransportiert, alles Wissen abgezogen worden ist.[...]

Es lohnt sich, das Wissen darüber aufzuarbeiten, den Jüngeren mitzuteilen.“

Frank Kaden, Vorsitzender Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein/Sachsen, meint, dass es wichtig wäre zu wissen, wann jeweils die neuen Hefte von „Bahn & Modell“ in seinem Club ankämen. „Auf Seite 96 steht zwar der Redaktionsschluss für Heft 28, aber nicht wann die nächste Ausgabe erscheint. Ich wäre schon an einer solchen Übersicht für „Bahn & Modell“ interessiert. Ansonsten finde ich „Bahn & Modell“ interessant, informativ und inhaltsreich. Ich freue mich auf jede Ausgabe.“

Redaktion: Die gesamte „Schreibarbeit“ geschieht auf ehrenamtlicher Basis, kann also nicht mit professioneller Arbeit in anderen Redaktionen verglichen werden. Wenn der Großteil der Zusarbeiten spätestens zum Redaktionsschlussstermin bei uns ankommt, können wir das Erscheinen des neuen Heftes Anfang des übernächsten Monats sichern. Wir haben im Impressum eine diesbezügliche Aussage hinzugefügt.

Jens Grünebaum, BSW-Kulturgruppe „Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal – Witten“ teilt per E-Mail mit: „Mit Freude habe ich die Internetpräsenz von ‚Bahn und Modell‘ gesehen. Allerdings habe ich hierzu eine kleine Anmerkung. Das erste Heft wurde von Werner Wölke und mir bei den Eisenbahnfreunden Witten im BSW geschrieben, gestaltet und produziert. Erst danach wurde die Redaktion nach Berlin verlagert.“

Klaus Schaffert schreibt per E-Mail: „Ich fände die Möglichkeit des Herunterladens älterer Hefte von der Homepage ‚Bahn und Modell‘ als sinnvoll. Der Downloadbereich könnte ja nur für Berechtigte zugänglich gemacht werden. (Beispielsweise die fünf neusten Hefte in Papierform vorrätig halten und ältere Hefte als Download im pdf-Format für

Berechtigte bereitstellen). Es könnten damit auch Druckkosten eingespart werden und oft interessieren jemanden ja nur vereinzelte Artikel in älteren Heften.“
Redaktion: Wir werden schrittweise dahin kommen, doch die gesamte Webseite www.bahn-und-modell.de betreut ehrenamtlich nebenbei unser Layouter. Es ist also eine Frage seiner Zeit und seiner Kraft.

Martin Bläß, Bezirksbeauftragter für Modelleisenbahn, Außenbüro Frankfurt (Main), schreibt: „Angenehm überrascht war ich von der ersten Umschlagseite, da sie endlich mal ‚uns‘ zeigte. Statt statischer Vorbilder, Gebäude, Modelle und Zeichnungen endlich diejenigen, die hinter dieser ganzen Idee stecken und unseren Bereich aktiv gestalten und das auch noch in Farbe. Gelungen finde ich auch die Titelseite als Collage zu benutzen und damit mehr Bilder zeigen zu können. Bislang hatten wir immer nur zwei Fotos pro Seite (und dann auch immer nur Vorbild und Modelle). Obwohl unsere komplette Umschlagseite immer in Farbe ist, habe ich mich diesmal zum ersten Mal intensiv mit der Umschlagseite beschäftigt und diese so richtig wahrgenommen. Menschen in Farbe ist ‚Leben und Wirken darstellen‘ – das ist Euch allen ganz, ganz toll gelungen. Eigentlich wünsche ich mir für die Zukunft (und nach dieser gelungenen Premiere) sogar noch eine farbige Doppelseite in der Heftmitte, die für die Gruppenfotos, Anlagenfotos oder schöne Vorbilder verwendet wird. Aber da wird das Budget und die Technik bestimmt Grenzen setzen. Dennoch große Klasse!“

Redaktion: Wir danken für so viel Lob, doch nicht immer steht ein so lebendiges Originalfoto als Titelbild zur Verfügung. Alle sind aufgerufen, „uns“ so zu zeigen wie wir waren, sind oder gern sein möchten.

Veranstaltungen

In dieser Veranstaltungsübersicht werden möglichst alle bei der Schriftleitung bis zum Redaktionschluss 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, Info: Peter Schulz, Tel. 030-5620573 oder 0151-53118311, E-Mail: peter_schulz@t-online.de,

Bad Belzig

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming – jeden Dienstag Treffen ab 16 Uhr auf dem Vereinsgelände am Bahnhof Bad Belzig, Info: Herr Nörenberg, Tel. 033841-427380 oder 0172-3248748.

Cottbus

BSW-Gruppe Lausitzer Modellbahnclub – jeden Dienstag Treffen von 18 bis 22.30 Uhr in Cottbus. Info unter Tel. 0355-471132 – Modellbahnausstellung in der Fürst-Pückler-Passage Cottbus am 3. und 4. 11. 2012 jeweils von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Modellbahnbörsen am 24. 11. 2012 und 15. 12. 2012 im AW Cottbus (ehm. RAW) Waisenstraße 21 jeweils von 10–14 Uhr.

Frankfurt (Oder)

BSW-Gruppe „Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“ – jeden 2. Dienstag im

Monat Treffen 9:30 Uhr, Posener Hof 2, 15232 Frankfurt (Oder), Info: Manfred Lorenz, Tel. 0335-527744 oder 0172-3256374, E-Mail: manfred-lorenz@arcor.de, Internet: www.eisenbahnfreunde-ffo.de.

BSW-Gruppe Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55 – jeden Dienstag und Donnerstag ab 18 Uhr in Bachgasse 4 in Frankfurt (Oder) im Altem Straßenbahndepot, Info: Uwe Lade-mann, Tel. 0335-533780 oder 0160-97453212, E-Mail: ladeuwe@aol.com.

Schwerin

BSW-Gruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin – jeden letzten Sonnabend im Monat, ab 9 Uhr, Gruppentreff in der ehemaligen Lokwerkstatt des Bw Schwerin. Info: Frank Fischer, Ahornstraße 12, 19057 Schwerin, Tel. 0385-4863438.

Stralsund

BSW-Gruppe Stralsunder Lokführer – jeden 1. Dienstag im Monat Gruppentreff ab 14.30 Uhr im InterCity-Hotel Stralsund, Info: Dieter Rüdiger Schulz, Tel. 03831-296617

Waren (Müritz)

BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde – jeden Sonntag Arbeitstreffen von 9 bis 12 Uhr im Bahnhof Kargow, Am Bahnhof 13, 17192 Kargow, Info: K.H. Neumann, Tel. 03991-670202, Fax 03991-674961, E-Mail: info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Warnemünde

BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde – jeden Mittwoch ab 17 Uhr im ehemaligen Befehlsstellwerk B 3 am Bahnsteig 6 Bahnhof Warnemünde, Info: Uwe Lindow, Tel. 0381-6861118.

Wismar

BSW-Gruppe Lokomotivführer Wismar – 4x jährlich Gruppentreff, Info: Paul Kopitzki, Tel. 03841-703645.

Wustermarck

BSW-Gruppe Stellwerk Rs IV – jeden Mittwoch (von Mai bis Oktober) Arbeitstreffen Bahnhof Wustermarck 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**Aschersleben**

BSW-Gruppe Eisenbahn Club Aschersleben – jeweils Dienstag und Samstag 15 Uhr Gruppentreffen, Info: Roman Neunbherz, Tel. 034741-73058 oder 0160 2859211, E-Mail: neuni1962@aol.com, www.eisenbahnclub-aschersleben.de – immer am ersten Wochenende im September das „Lokschuppenfest“ im ehem. Bw Aschersleben

Bernburg

BSW-Gruppe Modell- und Eisenbahnfreunde Bernburg – jeden Mittwoch von 15-19 Uhr, Info: Ronald Hoppe, Tel. 03471-314001, E-Mail: hoppe-bernburg@t-online.de

Brandenburg

BSW-Gruppe Modellbahnclub Bw Brandenburg – jeden Mittwoch von 13-20 Uhr Treffen der im Clubheim am Güterbahnhof Brandenburger Hbf, direkt am großen Wasserturm. Info: Herbert Böhm, Karl-Sachs-Straße 46, 14770 Brandenburg. Tel. 03381-302975.

Chemnitz

BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz, An der Dresdener Eisenbahnlinie 130c; 09131 Chemnitz – jeden Sonnabend 9-17 Uhr im Bw Chemnitz-Hilbersdorf, Info: Kurt Torsten Lämmel, Tel. 037296 932782, E-Mail: sem-chemnitz@arcor.de, www.sem-chemnitz.de

Döbeln

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln – jeden letzten Mittwoch im Monat ab 14.30 Uhr im Empfangsgebäude Döbeln Hbf, Info

Gunter Dähne, Tel. 03431 701401, E-Mail: hil-trud.daehne@web.de, Leiter des Bahnhofsmuseums im Bahnhof Klosterbuch: Andreas Riethig, Tel. 03431-613887

Dresden

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

Eisenach

BSW-Gruppe Modelleisenbahnfreunde Eisenach West – jeden Mittwoch Clubabend 18 bis 20 Uhr im Hp Eisenach West, Kasseler Straße 20, 99817 Eisenach. Info: 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 – jeden Mittwoch 17 bis 19 Uhr und Sonntag 12 bis 18 Uhr Eichrodter Weg (Ende), 99817 Eisenach. Info: Stefan Lohr, Tel. 03691-743823 oder 0170-8138913.

BSW-Gruppe Historisches Bahnerbe Eisenach – Konsultation/Besichtigung nach Vereinbarung im Empfangsgebäude Bf Eisenach, Info: Rosemarie Werner, Tel. 03691-77637 oder 0171 5056910

Freital

BSW-Gruppe IG Weißeritztalbahn – Treffen nach Vereinbarung im Bf Freital-Hainsberg, Dresdner Str. 280, 01705 Freital, Info: Ralf Kempe, Tel. 0351-6412701, E-Mail: ralf.kempe@weisseritztalbahn.de oder igw@weisseritztalbahn.de, www.ig-weisseritztalbahn.de

Glauchau (Sachs)

BSW-Gruppe IG Traditionslok 58 3047: Kohlenstrasse , 08371 Glauchau – jeden Sonnabend 9 Uhr, Info Klaus Häußler, Tel: 03763 75463, E-Mail: haeusser.gc@arcor.de oder info-dampflok-glauchau@web.de.

Gotha

BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha – jeden 3. Donnerstag im Monat von 14 bis 16 Uhr, Bahnhofstraße 15, 99867 Gotha, Info: Günter Groth, Tel. 03622-209011

Großvoigtsberg

BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg, Zellwaldring 8; 09603 Großschirma ST Großvoigtsberg – jeder Sonnabend 9 Uhr im Bf Großvoigtsberg, Info: Mario Elsner, Tel: 03731 33365, E-Mail: mario.elsner@gmx.de, www.zellwaldbahn.de.vu.

Klingenthal

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

Langenau

BSW-Gruppe Freunde der Eisenbahn Langenau – Treffen nach Vereinbarung, Am Bahnhof 4; 09618 Brand-Erbisdorf OT Langenau, Info: H.-J. Krohberger, Tel. 037322-41951; E-Mail: eisenbahnverein-langenau@gmx.de.

Leipzig

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

Lichtenstein (Sachs)

BSW-Gruppe MEC Lichtenstein 3/22 – jeder Mittwoch ab 18 Uhr, Sonntag ab 10 Uhr im Bf Lichtenstein (Sachs), Info: Frank Kaden, Tel. 037298-95762, www.modellbahnclub-lichtenstein.de

Termine:

Weihnachtsausstellung: 17./18.11.2012, 24./25.11.2012, 01./02.12.2012, jeweils 10:00–17:30 Uhr, im Bahnhof Lichtenstein, Sonderausstellung: 05./06.01.2012, jeweils 13:00–17:30 Uhr, im Bahnhof Lichtenstein

Löbau

BSW-Gruppe Historische Lokomotiven Lö-

bau, Maschinenhausstrasse 2; 02078 Löbau – Info: Uwe Jachmann, Tel. 03585 468143, E-Mail: uwe.jachmann@arcor.de, www.osef.de

Nossen

BSW-Gruppe IG Dampflok Nossen – jeden Sonnabend Bw Nossen, Döbelner Str. 19; 01683 Nossen, Info: Reinhard Müller, Tel. 03521 453034 oder Bw Nossen 035242 439684; www.bwnossen.de.

Radebeul

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul Ost – jeden ersten Sonnabend im Monat 9-17 Uhr am Alten Güterboden 4, Info: Jürgen Medak, Tel.: 0172 3529298, E-Mail: verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de

Riesa

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

St. Egidien

BSW-Gruppe Modellbahnclub St. Egidien – jeden Montag, 15 Uhr im Clubraum Bf St. Egidien, Info Kurt Götze, Tel. 037204-86564, E-Mail: kukgoetze@googlemail.com
Anlässlich 25 Jahre Modellbahnclub St. Egidien und 20 Jahre anerkannte Kulturgruppe des BSW veranstaltet wir am 3./4. November 2012 im Empfangsgebäude des Bahnhof St. Egidien jeweils von 10 bis 17 Uhr eine Modellbahnausstellung. Im Mittelpunkt steht die TT-Anlage zum Bf St. Egidien mit allen in diesem Bereich bis in die 1980er Jahre vorhandenen Gebäuden.

Wernigerode

BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode im Bahnhof Wernigerode – jeden Freitag von 17 bis 21 Uhr, in dieser Zeit kann auch das Modell der Harzquer- und Brockenbahn besichtigt werden, Info: Norbert Jakobasch, Tel. 03944-350211 oder 0160-91574503, E-Mail: sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de.

Region Süd

Regionalbüro Nürnberg

Bamberg und Lichtenfels

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg – jeden Samstag im DB Museumsstandort, Wörthstraße 25 in Lichtenfels, Treffen in Bamberg nach Absprache, Info: Norbert Heidrich, Tel. 09543-7562, E-Mail: norbertheidrich@yahoo.de.

Kronach

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

Lichtenfels

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

Nürnberg

BSW-Lokpflegegruppe V 200 002 – Treffen bei Bedarf, Info: Martin Seibert, Othmayrstraße 182, 92224 Amberg, Oder : 0170-9141051, E-Mail: martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Außenbüro Karlsruhe

Haltingen

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen – jeden 1. Freitag im Monat Klubtreffen, jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff 10 Uhr im Clubraum der Lokhalle des ehem. Bw Haltingen, Werkstättenplatz 5, 79576 Weil am Rhein, Info: Wolfgang Hugenschmidt, Tel. 07628-2428, wolfgang.hugenschmidt@bahn.de, www.et25.de

Kornwestheim

BSW-Gruppe Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil, u. a. E 94 279 im ehem. Bw Kornwestheim, Info: Marcus Herold, Tel. 07154-7340 oder 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com

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 im Clubhaus des Modelleisenbahnclubs Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 77, 77582 Offenburg. Bei Bedarf Arbeitstage im Museumsstellwerk 31 im Bahnhof Offenburg, Oder : 0151-52705252, E-Mail: dirckflackemecoog@web.de

Außenbüro München

Bellenberg

BSW-Gruppe Modellbauclub Bellenberg – Freitags Clubabend 19 Uhr im ehemaligen Bahnhof Bellenberg, Bahnhofstraße 11. Info: Jochen Martin, Uhländstr. 6, 89267 Bellenberg Tel. 07306-33160, www.bsw-modellbahnclub-bellenberg.de

Kempten

BSW-Gruppe MEC Oberallgäu-Kempten – Mittwoch 19 Uhr Treffen der Mitglieder zum Clubabend im ehemaligen Bahnhof Kempten-Hegge, Info: Horst Göbel, Tel. 0831 28443, E-Mail: goebel-kempten@augustakom.netm

Lindau

BSW-Gruppe Modellbahn Lindau – Montag und Donnerstag 19 Uhr im neuen Clubheim im Bahnhof Lindau Hbf (ehemals Gepa) gegenüber Bäckerei Hamma, Info: Reinhard Hummer, Tel. 08382-24681, www.mbg-lindau.de.

München

BSW-Gruppe ET 491 Gläserner Zug – jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat Gruppentreff ab 17 Uhr im BSW-Außenbüro München, Arnulfstr. 9-11, 90335 München, Info: Werner Meisl, Stainingerstraße 11, 86157 Augsburg. Tel. 0821-542236, E-Mail: werner.meisl@bahn.de.

Ulm

BSW-Gruppe historische Fahrzeuge Ulm, Ulmer Spatz – Info: Oliver Pfister, Tel. 07394-1318, E-Mail: o.pfister@t-online.de, www.ulmer-spatz.de

Außenbüro Stuttgart

Friedrichshafen

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Friedrichshafen – Treffen Mittwoch und Samstag jeweils

von 14 bis 18 Uhr in den Clubräumen im alten Betriebswerk Friedrichshafen neben Wasserturm, Olgastr. 32, 88045 Friedrichshafen, Info: Martin Schulz,
E-Mail: schulz-friedrichshafen@t-online.de.

Kirchheim unter Teck

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

Neu-Ulm

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm – Treffen Freitag ab 19.30 Uhr, Samstag 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.

Rottweil

BSW-Gruppe Die Bügelfalte 110 488-4 – Treffen im ehemaligen Bw Rottweil, 78628 Rottweil, Bahnhof 10/1 auf dem Gelände der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (EFZ). nach vorheriger Absprache, Info: Marco Zimmermann, Tel. 07721/9929720, E-Mail: info@die-buegelfalte-110.de, Webseite: www.die-buegelfalte-110.de

Stuttgart

BSW-Gruppe Modellbahn '65 Stuttgart – Treffen Dienstag und Freitag 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, Oder : 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 (Gehreppel bis zum 1. Absatzaufgang, dann rechts Eingang), Führungen nach Vereinbarung. Leiter der Gruppe: Rainer Beer, Weilmordorfer Straße 15, 70825 Korntal, Tel. 0711-6722607. Museumsführer: Peter Ber-

ger, Bolzstraße 72, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154-5586.

BSW-Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1 – Treffen immer Donnerstag, ab 16:00 Uhr und nach Absprache im Bw Stuttgart über Pfortner, Ehmmanstraße 56, 70191 Stuttgart, Info: Rainer Koroknay, Tel. 0170-9140684

BSW-Gruppe VT 12 Stuttgarter-Rössle – Info: Marcus Herold, Tel. 07154-7340 oder 0160-97486427, E-Mail: marcus.herold@deutschebahn.com

Region West

Regionalbüro Duisburg

Arnsberg

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

Dortmund

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Dortmund (MEC Dortmund), Hueckstr. 25, 44141 Dortmund (Gesamtschule Dortmund Gartenstadt), Info: Martin Kohlhaas, Telefon 0231-512115, E-Mail: info@mec-dortmund.de, Clubabend immer dienstags und freitags ab 19:00 Uhr. Jeden zweiten Freitag von 18:00 bis 20:30 Uhr Treffen der Modellbahnjugendgruppe ab 10 Jahre. Gern können Sie uns auch auf unserer Internetseite www.mec-dortmund.de vorab besuchen.

Düsseldorf

Modellbahn-Interessengemeinschaft Düsseldorf-Unterrath – jeden 3. Monat im Monat ab 18 Uhr, Info: Gunter Hahn, Tel. 0211-223940 oder 0160-97432402, E-Mail: gunterhahn@aol.com

Hagen

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

„Vof“ in Hagen-Vorhalle, Info: H.-W. Fuest, Tel. 0160-97441626,
E-Mail: hansiwf@versanet.de, Webseite:
www.museumsstellwerk.de.

Koblenz

BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge – Treffen Samstag von 10 bis 16 Uhr im DB Museum Koblenz, Schönborns-Lusterweg 3, 56070 Koblenz, Info: Wolfgang Ihrlich, Tel. 0261-3961339, E-Mail: wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com.

Krefeld

BSW- Modellbahngruppe Krefeld – jeden Freitag ab 19 Uhr Clubabend, Info: Theo Nüsing, Tel. 02151-503229.

Lahnstein

BSW-Gruppe Eisenbahnfreund Lahnstein/Koblenz – jeden Dienstag und Freitag 20-23 Uhr im Clubheim Bodewigstr., 56112 Lahnstein (alte Triebwagenhalle), Info: Berthold Hagner, Tel. 02603-6166, E-Mail: bertha11@web.de

Münster

BSW-Gruppe MEC Münster – jeden Mittwoch 19 Uhr Mitgliederabend zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Klönen und jeden 1. Samstag im Monat von 14.30 bis 17.30 Uhr Treffen der Jugendgruppe in den Clubräumen der ehemaligen Fahrleitungsmeisterei auf dem Industrieweg 72, 48155 Münster, Info: Joachim Spitz, Tel.: 0251-43729,
E-Mail: info@mec-muenster.de, Webseite: www.mec-muenster.de – Der MEC Münster ist auf der Suche nach einer neuen Unterkunft.

Oberhausen

BSW-Gruppe MEC Oberhausen – jeden Freitag ab 14 Uhr Clubtreffen in den Vereinsräumen Keller DB-Gastronomie Oberhausen-Ostfeld, Cheruskerstraße 25, 46045 Oberhausen, Info: Hans Weiß, Tel.: 0208-893140 oder 0174-7143611, E-Mail: mec.oberhausen@aol.com.
Samstag: Arbeitstreffen im Oberhausener Lokschnitten, Interessierte kommen einfach vorbei und helfen mit oder rufen vorher an unter 0208-8997372, Hausmeister ist meistens ab 9 Uhr vor Ort. Info: Thomas Noack, Tel. 0172-2833008, Fax 0208-8997377.

Opladen

BSW-Modelleisenbahnclub AW Opladen – Treff jeden Dienstag ab 17 Uhr Clubabend im Jugendhaus, An St. Remigius 5, 51379 Leverkusen (hinter der Kirche), Info: Kurt Görres, Tel. 02171-30141 oder 0172-8932031, E-Mail: kurtgoerres@arcor.de

Paderborn

BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ – jeden Donnerstag 19 Uhr am Aw DB AG, Hermann-Kirchhoff-Str. 4, 33102 Paderborn, Info: Karl Wecker, Tel. 05251-1472376, E-Mail info@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de.

Witten

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde mittleres Ruhrtal-Witten – jeden 1. Mittwoch im Monat Dia- oder Vortragabend ab 19 Uhr, danach gemütliches Beisammensein, jeden 3. Samstag im Monat Modellbahn- und Archivarbeit ab 10.30 Uhr, vierteljährlich am 3. Mittwoch im Monat Lokführer-Frühschoppen, alles in den Räumen im Wittener Hbf, Bergerstraße 35, 58452 Witten, Tel./Fax: 02302-1710399, Info: Willi Stratmann, Tel. 02330-4435, E-Mail mail@efwitten.de oder ef-witten@t-online.de, Webseite: www.efwitten.de

Außenbüro Frankfurt/Main

Darmstadt

BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“ – jeden Donnerstag 17 Uhr Treff in Bismarckstraße 15, 64293 Darmstadt (im Hinterhof unter der Schule), Tel. 0162-7610258, E-Mail: r.stork@signalmeisterei.de.

Gießen

BSW-Gruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde Giesen – jeden letzten Freitag im Monat ab 18 Uhr im Café „Vierachser“, Lahnstr, Giesen, Info: Erhard Hemer, Tel. 06406-6506, E-Mail: oef-giessen@t-online.de.

Herborn

BSW-Gruppe MEC Dill – Bastel- und Arbeitstage jeden Donnerstag und Freitag ab 18 Uhr in den Clubräumen im Anbau des Stellwerks Bf Herborn, In der Littau 5, 35745 Herborn,

Monatsversammlung am 1. Freitag im Monat,
Info: Günter Staudt, Tel. 02772-42494.

Korbach

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/
Arolsen – jeden Sonntag 10 bis 12.30 Uhr
Treffen im Clubraum Bf Korbach, Am Haupt-
bahnhof, 34497 Korbach, Info: Dieter Rohr-
bach, Tel.: 05631-506980.

Mainz

BSW-Gruppe Modellbahnclub MCM 70 Mainz
– Treffpunkt Mittwoch und Donnerstag 16 bis
18 Uhr im Clubwagen Mainz Hbf, Gleis 13. Info:
Dominic Doos, Oder 0175-5731336, E-Mail:
mcl-hpr@t-online.de, www.mcm70.com, Ver-
anstaltungen: 2., 9. und 16.12.2012 Vorfüh-
rung der H0-/H0e/H0m-Anlagen

Offenbach am Main

BSW-Gruppe Miniaturbahnclub „Stellwerk“
Offenbach am Main – jeden Freitag ab 20 Uhr
Bastelabend im Keller der ehemaligen Güter-
abfertigung Offenbach/M, Untere Grenzstra-
ße 12, 63075 Offenbach am Main (Nähe S-
Bahn Offenbach-Ost), Info: Martin Bläß, Tel.
069-26519366 oder 0171-338006,
E-Mail: info@stellwerk-offenbach.de, Websei-
te: www.stellwerk-offenbach.de

Außenbüro Saarbrücken**Saarbrücken**

BSW-Modellbahngruppe Saarbrücken – Mon-
tag Gruppenabend ab 16 Uhr im Empfangs-
gebäude, 4. Etage, Zimmer 448, Am Haupt-
bahnhof 4, 66111 Saarbrücken, Info: Sigg
Gottschall, Tel. 0681-41625328, E-Mail: siggi.
gottschall@gmx.de.

Trier

Modellbahngruppe N Trier – Info Diethelm
Weidner, Tel. 06131-577435, E-Mail: diet-
helm.weidner@deutschebahn.com

Region NordRegionalbüro Hannover**Arholzen**

Fahrkartensammler Stadtoldendorf – 70
Mitglieder in ganz Deutschland sammeln al-

les rund um die Fahrkarten, Treffen einmal
jährlich im DB-Casino Frankfurt (Main), Info:
Bernd Schmidtke, Tel. 05532-4070, E-Mail:
b.schmidtke@t-online.de

Braunschweig

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

Bremerhaven

BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Bremer-
haven MECB – Clubtreffen jeweils Dienstag
und Donnerstag ab 19 Uhr und Sonntag ab 10
Uhr in den Clubräumen, Grenzstraße 7 (Nähe
Kaufmännische Lehranstalten), 27568 Bre-
merhaven, Info: Bernd F. Hamann, Tel. 0471-
200877, E-Mail: bernd.f.hamann@nord-com.
net, Webseite: www.mecbremerhaven.de

Hannover

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Hannover
– jeden Dienstag und Freitag ab 19.30 Uhr im
Clubheim, Fernroder Straße, Ostseite Hanno-
ver Hbf unter Gleis 14, Info: Bernhard Water-
holter, Tel. 0511-751405 oder 0172-4159729,
E-Mail: bernd.waterholter@arcor.de.

Minden (Westf)

BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniform-
gruppe Minden (HEUM) – Traditionspflege
rund um die Dienstkleidung der Eisenbahner,
öffentliche Auftritte in historischem Umfeld,
Info: Dieter Birnstein, 05731-1531051 oder
0175-7130608, Treffen nach Absprache über
E-Mail: wilfried.rettig@gmx.de

Nordenham

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Norden-
ham sucht neue Räume – z.Zt. keine Cluba-
bende. Info bitte an Carsten Cordes, Ilsestra-
ße 26, 26954 Nordenham. Tel. 04731-360960.

Oldenburg (Oldb)

BSW-Modelleisenbahngruppe Oldenburg –
jeden Donnerstag ab 19.30 Uhr im Clubheim
Donnerschweerstraße 4a, 26121 Oldenburg
neben ehem. Bw Oldenburg (Oldb), Info:
Werner Uven, Tel. 0441-12826, E-Mail: info@
mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de

Außenbüro Hamburg**Bad Schwartau**

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau – jeden Mittwoch ab 18 Uhr Clubheim im Museumsstellwerk „Sn“, Geibelstraße 13, 23611 Bad Schwartau, Info: Gerd E. Thalau, Tel. 04502 302414 oder 0172-5145005, E-Mail: efs.badschwartau@t-online.de, www.efs-badschwartau.de.

Cuxhaven

BSW-Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven – jeden Donnerstag ab 15 Uhr Treffen im Clubheim im Stellwerk Süd, Am Bahnhof 4, 27472 Cuxhaven, Info: Klaus-J. Antowski, Tel. 04722-940003, www.emc-cuxhaven.de.

Glückstadt

BSW-Gruppe Museums-Stellwerk Glückstadt – Treffen nach Absprache im Museums-Stellwerk „Gs“ an der Christian-IV-Str. 25 in Glückstadt; Info: Michael Zahmel, Tel. 040-6124343, E-Mail: info@marschbahn-glueckstadt.de,

Niebüll

BSW-Modellbahngruppe Niebüll – Clubabende bitte erfragen bei Rüdiger Sönnichsen, Tel. 04661-3383 oder 0175-7519915, E-Mail: soennichsen-r@versatel.de.

Rendsburg

BSW-Gruppe Museumsstellwerk Rendsburg – jeden 1. Sonntag im Monat 14-17 Uhr, Mittwoch 9-11 Uhr im Museumsstellwerks "Rn", Am Bahnhof 22, 24768 Rendsburg, Info: Siegfried Weichert, Tel. 04331 89820

Impressum

Bahn & Modell
Nr.28/Oktober 2012

www.bahn-und-modell.de

Fachblatt des BSW-Bereichs
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber
Redaktion

Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne Tel./Fax 0351 2527896
Immo Hoppe Tel. 030 5340408

Arbeitsausschuss

Ronald Xanke (Hauptbeauftragter), Günter Baum (Eisenbahnerbe), Immo Hoppe (Redaktion Bahn & Modell), Hans-Joachim Kirsche (DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN), Dieter Koschmann (Projekte), Helga Kuhne (Schriftleiterin Bahn & Modell), Hellfried 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. August 2012

Satz und 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 gekürzt oder auszugsweise veröffentlicht bzw. zu redaktionellen Beiträgen verarbeitet werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Autorennamen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (BSW) oder der Redaktion übereinstimmen.

Für das Heft 29: Redaktionsschluss 15. Februar 2013

Auslieferung Anfang April 2013