

Bereit zum Start

Die Gruppe ... baut einen ET 25
wieder auf.





Liebe Leserinnen und Leser des BSW-Fachblatts Bahn&Modell!

Als neuer Hauptbeauftragter des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn unserer Stiftung Bahn-Sozialwerk möchte ich mich Ihnen heute vorstellen und eine kurze Zusammenfassung der letzten Ereignisse und der Ziele unseres Kulturbereichs in diesem Jahr geben.

Im Oktober 2012 war es notwendig geworden, für unseren Kulturbereich einen neuen Hauptbeauftragten zu bestellen. In der Jahres-Arbeitstagung wurde ich von den anwesenden Bezirksbeauftragten und den Mitgliedern des Arbeitsausschusses für diese Funktion vorgeschlagen und anschließend durch den BSW-Stiftungsvorstand bestellt. Über dieses mir entgegengebrachte Vertrauen habe ich mich sehr gefreut, obwohl die Arbeit als Hauptbeauftragter mit einem erhöhten Einsatz von Freizeit verbunden ist. Meine Kollegen Bezirksbeauftragten haben mir aber versichert, mich tatkräftig zu unterstützen und die Arbeit mit mir zu teilen. Dieses Angebot zeigte mir, wie kollegial die Zusammenarbeit bei der Führung unseres Kulturbereichs sein kann.

Dem Bahn-Sozialwerk bin ich 1992 beigetreten, da mir die gelebte Solidarität zwischen den Eisenbahnern sehr viel be-

deutet. Als 1994 die Deutsche Bahn AG gegründet wurde und die Eisenbahnerfamilie auf Grund der Strukturänderung auseinanderzubrechen drohte, bekam die Stiftung Bahn-Sozialwerk aus meiner Sicht noch eine neue Aufgabe dazu. Sie wurde das Band, das alle Eisenbahner über die Geschäftsbereiche und Verkehrsunternehmen hinweg zusammenhält. Unserem Kulturbereich fällt dabei eine ganz besondere Aufgabe zu. Wir bewahren die Geschichte der deutschen Eisenbahn im Original und Modell und engagieren uns für den Erhalt des Fachwissens durch die Gestaltung entsprechender Fachliteratur.

Die Arbeit in unserem Kulturbereich ist damit sehr vielfältig. Das Ihnen vorliegende Fachblatt Bahn&Modell **im neuen Layout** wird d. eigenes Redaktions-Kollegium erstellt. An der Ihnen sicher schon bekannten Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN schreiben ebenfalls Autoren aus unserer Mitte. In diesem Jahr sollen die Bände Münster, Osten und Berlin erscheinen. Dazu kommen die vielen Förderer in den BSW-Gruppen, die sich an den unterschiedlichsten Objekten für die Pflege des Eisenbahnerbes einsetzen.

Mein persönliches Ziel als Hauptbeauftragter ist es, Stabilität für die Arbeit der Gruppen in unserem Kulturbereich zu schaffen und mehr Eisenbahner für die Stiftung Bahn-Sozialwerk zu begeistern. Gleichzeitig möchte ich mich für eine vertiefende Zusammenarbeit zwischen unseren BSW-Gruppen einsetzen. Um unser gemeinsames Hobby in den nächsten Jahren weiter nutzbringend betreiben zu können, bedarf es der kollegialen Anstrengung aller unserer BSW-Förderer, auch um in der Öffentlichkeit verstärkt auf unsere Arbeit aufmerksam machen zu können. Ich wünsche ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und uns allen ein erfolgreiches Jahr.

Ihr Lars Naumann

Was unser neuer Hauptbeauftragter Lars Naumann freiwillig von sich preisgibt:

persönliche Daten	Wohnort:	07546 Gera
	Geburtsdatum:	16. April 1972
	Geburtsort:	Gera
	Nationalität:	Deutsch
	Familienstand:	verheiratet, 1 Tochter
Berufsleben	1988-1990	Lehre bei der Deutschen Reichsbahn als Facharbeiter für Eisenbahnbetrieb
	1990-1996	Zugbegleiter im Reisezugdienst
	1997-1999	Gruppenchef für Kundenbetreuer
	1999-2000	Regio-Koordinator in der Betriebszentrale Leipzig
	2001-2003	Teamleiter für Kundenbetreuer
	2003-2006	Regio-Teamleiter für Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer
	2006-2010	Personaldisponent in der Regio-Leitstelle Erfurt
	2010-2012	Teamleiter für Kundenbetreuer
ehrenamtliche Tätigkeiten	seit Sept. 2012	Mittelfristplaner, Abt. Betriebsmanagement Regio Thüringen
	seit 1998	stellv. Vorsitzender BSW Ortsvorstand Gera
	seit 2008	BSW-Bezirksbeauftragter EBE / MEB , Bezirk Erfurt
	seit 2012	BSW-Hauptbeauftragter Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn



+++ Bahn&Modell-Ticker +++ Bahn&Modell-Ticker +++

Wir suchen ehrenamtliche Autoren für unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Bevor das Wissen um die Eisenbahn-, Reichsbahn- und Bundesbahn-Direktionen ganz verschwindet, wollen wir es aufschreiben, mit Bildern ergänzen, in Buchform gestalten und über einen Berliner Verlag herausgeben. Die Direktionen Erfurt, Stettin/Pasewalk/Greifswald, Altona/Hamburg, Dresden, Cottbus, Oldenburg und Münster haben wir schon geschafft. Für einige weitere haben wir Interessenten gefunden, doch längst nicht für alle der 33 ehemaligen Direktionen. Es handelt sich um ca. 160 Druckseiten DIN A4.

Wer Wissen, Lust und Kraft verspürt, wendet sich bitte an unseren Koordinator:
Hans-Joachim Kirsche, Tel.: 030 5252445 oder
E-Mail: hans.kirsche@arcor.de

Wer sind wir? Wo? Und wie viele?

Der BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (EBE/MEB) recherchiert sich selbst

Lothar Kuhne, Dresden - Redaktion

Seit Ende 2012 haben wir einen neuen Hauptbeauftragten, und bei dieser Gelegenheit wollen wir auf unsere gemeinsame, fast 20-jährige Zusammenarbeit zurückblicken. Wir sind zur Zeit 3.134 Frauen und Männer, die sich in 133 Gruppen im BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn organisieren. Wir Eisenbahnerben erforschen die Eisenbahngeschichte, pflegen historische Fahrzeuge und Anlagen, betreiben Eisenbahnmuseen und sammeln historische Eisenbahndokumente. Wir Modelleisenbahner schaffen anschauliche Miniaturbahnanlagen, vielfach nach historischem bzw. realem Vorbild. Wir veröffentlichen die Ergebnisse in unserem Fachblatt „Bahn&Modell“, in der Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHN-DIREKTIONEN“ sowie auf öffentlichen Ausstellungen und Messen. Wir dienen ehrenamtlich der guten, alten Eisenbahn. Viele nennen es auch unser Hobby.

Unser BSW-Kulturbereich hieß anfänglich BSW-Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn. Er wurde im Juli 1994 gegründet. Im April 1999 erschien das erste Heft unseres Fachblatts als Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs, bereits um die Sparte Eisenbahngeschichte ergänzt. Seit 2001 „firmieren“ wir als Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, nachzulesen in Bahn&Modell, Heft 6/2001 „Von Ausgabe zu Ausgabe: Unser Freizeitbereich mit verändertem Profil“. Damals existierten noch getrennte

Arbeitskreise für Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn, die aber 2005 zusammengefasst wurden.

Das Wappen unseres Kulturbereichs entwickelte die BSW-Heraldikgruppe. Ausführliches stand bereits im Heft 10/2003. Das Wappen symbolisiert in der Mitte eine Eisenbahnschwelle mit drei aufgesetzten roten Schienenprofilen, die für Eisenbahnerbe, Eisenbahngeschichte und Modelleisenbahn stehen. Darunter befindet sich ein halbes, silbernes Eisenbahnrad, das die Technik der Fortbewegung widerspiegelt.



Wir sind über ganz Deutschland verteilt und schließen uns in Regionen, Bezirken und Gruppen zusammen. Die größte Dichte besteht im Osten. Der Norden ist unverhältnismäßig gering vertreten. Bis März 2004 gliederte sich das BSW in die sechs Regionen Nordost, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd. Seit April 2004 gibt es nur noch die vier BSW-Regionen: Ost, Süd, West und Nord mit Regionalleiter/-büro in Berlin, Nürnberg, Duisburg und Hannover.

Ab 2008 spricht man im BSW nicht mehr von Freizeitgruppen und -bereichen, sondern von Kulturgruppen und -bereichen - eine Begrifflichkeit, die sich nur langsam durchsetzt.

In den letzten zehn Jahren sind wir in der Anzahl der Gruppen etwas ge-



schrumpft. Die Mitgliederzahl 2003 lässt sich nach der Regionen-Änderungen von 2004 nicht mehr exakt rekonstruieren (Tabelle unten).

Die Gruppenmitglieder wählen einen ehrenamtlichen Leiter, der die Arbeit organisiert und die Gruppe nach außen vertritt. Mehrere Gruppen werden von einem ehrenamtlichen Bezirksbeauftragten (BB) betreut, der die Gruppenleitertreffen organisiert. Der BB selbst wird vom je-

weiligen Regionalleiter bestellt. Teilweise entsprechen die BSW-Bezirke den letzten Bundes-/Reichsbahndirektions-Bezirken (z. B. BD Essen, Rbd Dresden). Eindeutiger wäre eine Untergliederung nach Bundesländern.

Den gesamten BSW-Kulturbereich organisiert der ehrenamtliche Hauptbeauftragte (HB). Er wird von den BB vorgeschlagen und von der Zentrale BSW bestellt. Der HB leitet die BB und den Arbeitsausschuss an, vertritt den Bereich nach außen, koordiniert alle Vorhaben und sorgt für die materielle Absicherung des Bereichs. Dazu wird ihm von der Zentrale BSW ein Budget zugewiesen. Die BB unterstützen den HB und nehmen Verpflichtungen in seinem Auftrag wahr, zum Beispiel Jubiläen. Nicht alle Bezirke

sind idealerweise mit zwei Bezirksbeauftragten besetzt wie es Dresden und Halle (Saale) mit einem BB für das Fachgebiet EBE sowie einem BB für das Fachgebiet MEB der Fall ist. Einige BB betreuen mehrere Bezirke bzw. beide Fachgebiete.

Die Zentrale beruft jährlich eine Arbeitstagung ein, die in der Regel im BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg stattfindet. An dieser nehmen der HB, die BB, die Mitglieder des Arbeitsausschusses und

Region	Bezirk	Anzahl der Gruppen		Mitglieder	Mitglieder je Gruppe
		2003	2013	2013	2013
Nord	Hannover, Hamburg	13	8	192	24
Süd	München, Karlsruhe, Stuttgart	29	23	853	37
West	Frankfurt (M.), Essen, Saarbrücken	26	21	916	44
Ost	Berlin, Schwerin, Halle, Erfurt, Dresden	85	82	1.173	14

BSW-Bezirksbeauftragte für Eisenbahnerbe (EBE) / Modelleisenbahn (MEB)

Region	Bezirk	Fach	Name	Vorname	Wohnort	Tel:	E-Mail
Nord	Hannover und Hamburg	EBE+MEB	Waterholter	Bernhard	Hannover	0511 751405	bernd.waterholter@arcor.de
Süd	Nürnberg und München	EBE+MEB	Heidrich	Norbert	Hirschaid	09543 7562	norbertheidrich@yahoo.de
	Karlsruhe und Stuttgart.	MBE	Wissler	Lothar	Notzingen	07021 49653	wissler-lothar@t-online.de
West	Essen und Köln	MEB	Pütz	Uwe	Leverkusen	02171 733322	uwepuetz@deutschebahn.com
	Essen und Köln	MEB	Wecker	Karl	Paderborn	05251 407964	karl.wecker@deutschebahn.com
	Frankfurt (Main)	MEB	Bläß	Martin	Mühlheim/M	06108 989195	martin.blaess@deutschebahn.com
Ost	Erfurt	HB EBE+MEB	Naumann	Lars	Gera	0365 412464	lars.naumann@deutschebahn.com
	Dresden	EBE	Hobl	Alfred	Dresden	0351 4112185	alfredo.privat@gmx.de
	Dresden	MBE	Richter	Hellfried	Pirna	03501 441372	hm.richter@t-online.de
	Halle	EBE	Kuhnert	Roland	Leipzig	0341 5641055	roland.kuhnert@web.de
	Halle	MEB	Jakobasch	Norbert	Blankenburg (Harz)	03944 350211	sn.jakobasch@t-online.de
	Berlin/Brandbg., Schwerin	EBE+MEB	Hirsch	Jürgen	Berlin	030 5122719	bsw-bb-hirsch@gmx.de

@



BB und Mitglieder des Arbeitsausschusses im BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg im Oktober 2012, von links nach rechts: Lothar Wissler, Helga Kuhne, Lars Naumann, Roland Kuhnert, Jürgen Hirsch, Norbert Jakobasch, Immo Hoppe, Uwe Pütz, Lothar Kuhne, Norbert Heidrich, Alfred Hobl, Hans-Joachim Kirsche, Bernhard Waterholter, Günter Baum - Fotograf war BB Hellfried Richter.

geladene Gäste teil. Die Mitglieder des Arbeitsausschusses werden von der Zentrale BSW in Abstimmung mit dem HB bestellt und bearbeiten zentrale Projekte des Kulturbereichs. Das sind zur Zeit das Fachblatt „Bahn&Modell“, die Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ und die „Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente“.

Im März 2008 erschien erstmalig unser Gruppenkatalog im handlichen DIN A6-Format. Vereint in einem Ringordner, stellte sich jede Kulturgruppe auf je einer Doppelseite vor. Nachdem sich der Änderungsdienst als recht aufwendig und druckkostenintensiv erwies, stehen „Unsere Gruppen“ seit Anfang 2013 ausschließlich im Internet auf unserer neu gestalteten Web-Seite www.bahn-und-modell.de geladen werden. Änderungswünsche sind Diesbezügliche Änderungswünsche zu Namen, Adressen und der Beschreibung

der Gruppenarbeit sind an Hellfried Richter, BB MEB Bezirk Dresden (s. Tabelle Seite 5), zu richten.

Unsere Web-Seite bahn-und-modell.de hat sich generell gemauert. Sie wird nicht mehr nur für das Fachblatt „Bahn&Modell“, sondern für den gesamten Kulturbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn stehen. Hier können ab sofort der Hauptbeauftragte, die Bezirksbeauftragten, die Mitglieder des Arbeitsausschusses, alle unsere Gruppen sowie alle Hefte unseres Fachblatts „Bahn&Modell“, alle Titel unserer Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“, die „Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente“ und ein Gästebuch eingesehen und teilweise heruntergeladen werden. Änderungswünsche sind jederzeit an die Redaktion willkommen (s. Impressum).



Inhalt

Neue Titel in der Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN	8
Eisenbahnerbe Bezirk Dresden	9
Vereinsleben der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)	10
Veranstaltungen der BSW Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg	11
Im Salonwagen des NVA-Führungszuges der DDR	14
Siegfried Zschernek – Von der Schwarzen Elster an die Seine	
Erich Oberthür – Der „Vater“ der ostdeutschen Eisenbahn -Betriebs- und Verkehrs-Ingenieure	
Günther Henneking – Eisenbahner mit Leib und Seele	24
Rudolf Kerl – seine 44 Dienstjahre und der MEC AG 52 Riesa	26
100 Jahre Bahnbetriebswerk Haltingen und Rangierbahnhof Basel Bad Rbf	28
175 Jahre „Stammbahn“: Berlin—Zehlendorf—Kleinmachnow—Potsdam	34
Vor 150 Jahren – erste Eisenbahnwerkstatt in Halle (Saale)	37
50 Jahre Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz“	39
155 Jahre Eisenbahnwerkstätten – 100 Jahre Güterwageninstandsetzung in Paderborn (Ost-westfalen)	44
10 Jahre DB Museum Halle (Saale) – 20 Jahre BSW-Kulturgruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P	47
Modelleisenbahnclub Arnsdorf	49
Erfahrungsaustausch der Berliner/Brandenburger und Mecklenburger Gruppen	51
Die Deutsche Bundesbahn 1949-1993	52
Speisen während der Fahrt	57
Mit der Eisenbahn zur einheitlichen Zeit	62
Vor vielen, vielen Jahren ...	64
Eisenbahn-Studenten zwischen Jugendstil und Barock	66
Aufsichtsbeamter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925	73
Wo liegt eigentlich Heusenstamm?	76
Frankfurt (Main) Hauptbahnhof	80
Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland Band 3	85
Post an die Redaktion	86
Unsere Gruppen	89
Impressum	96

Neue Titel in der Buchreihe DEUTSCHE EISEN-BAHNDIREKTIONEN

Hans-Joachim Kirsche, Berlin – Koordinator der Buchreihe

Ein kurzer Rückblick: Seit 2006 sind in der gemeinsam von unserem BSW-Kulturbereich und dem Verlag Bernd Neddermeyer Berlin herausgegebenen Buchreihe acht Titel erschienen: sechs Bände zu den Direktionen, nämlich Erfurt, Dresden (zwei Auflagen), Stettin/Pasewalk/Greifswald (zwei Auflagen), Altona/Hamburg, Oldenburg und Cottbus sowie zwei Bände zu Grundlagen I (1835 bis 1945) und Grundlagen II (1945 bis 1993). Die Popularität der Direktionsbücher ist inzwischen so groß, dass beim Verlag schon Bestellungen für die gesamte Reihe vorliegen, obgleich das Erscheinungsjahr des „...igsten Bandes“ noch gar nicht fest steht. In der größten Ausdehnung des Deutschen Reiches gab es 33 Direktionen deutscher Staatsbahnen (gemäß DR-Nummernschema, siehe Band Grundlagen I, Seiten 176/177) und weitere 20 zeitweise existierende (siehe ebenfalls dort Seiten 176/177). Es steht uns also noch allerhand Arbeit bevor!

Nach einer Phase, in der BSW und Verlag eine Bilanz der vergangenen sechs Jahre zogen und die Ziele für die nächsten Jahre absteckten, in der auch Autoren bzw. -gemeinschaften für die in den folgenden Jahren geplanten Bände gewonnen wurden, zeichnet sich ab, dass nun 2013/2014 die Bände zu den Direktionen Münster (Westfalen), Osten in Frankfurt (Oder) und Berlin herauskommen (die zeitliche Reihenfolge ist noch offen).

Im fortgeschrittenen Stadium befinden sich die Arbeiten an den Bänden zu den Direktionen Magdeburg und Halle (Saa-

le). Vorbereitende konzeptionelle Diskussionen, Materialstudien und Sichtungen in Bildarchiven finden derzeit zu den Bänden Schwerin, Hannover, Würzburg, Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt (Main), Karlsruhe, Elberfeld/Wuppertal und Essen statt. Einige Autoren bereiten einen weiteren Grundlagen-Band vor, der sich als „Grundlagen III“ in Gestalt eines Lexikons zeigen wird mit Informationen im Teil 1 zu sämtlichen jeweils in Deutschland zwischen 1835 und 1993 tätig gewesenen Eisenbahn-Gesellschaften privater, staatlicher oder kommunaler Art und im Teil 2 zu Begriffen aus der Organisationsstruktur des deutschen Eisenbahnwesens.

Der Autor eines jeden Titels investiert ca. 1.100 Stunden pro Jahr mit gedanklicher Arbeit, mit Quellenstudium in Archiven und Sammlungen, mit dem Suchen nach Fotos und Zeichnungen, schließlich mit dem Schreiben des Manuskriptes und mit Korrekturlesen, bevor dann mit dem Computersatz/Layout begonnen werden kann. Das alles geschieht in ehrenamtlicher, freiwilliger Tätigkeit ohne finanzielle Vergütung unter der Schirmherrschaft des Bahn-Sozialwerkes. So kann man wohl ermesen, wie viel Enthusiasmus und Engagement dafür aufgebracht werden müssen. Nun wage ich es dennoch, alle Interessenten an unserer Tätigkeit anzusprechen zur Mitarbeit und Hilfe, wenngleich dieser oder jener BSW-Förderer nun denken mag: Das ist nichts für mich! Es steht außer Frage: Über Lokomotiven, Wagen, Bahnhöfe, Signale und Eisenbahnstrecken gibt es genug Bücher,

aber das Feld der Organisationsstruktur im deutschen Eisenbahnwesen wird hier von uns zum ersten Mal „beackert“, und je eher wir dazu alles aufschreiben, desto besser, denn allzu schnell schreiten die Jahre dahin... Wir denken dabei auch dar-

an: „Zukunft braucht Herkunft“ – mit dieser These macht der deutsche Philosoph Odo Marquard (geboren 1928) zu Recht darauf aufmerksam, wie wichtig es ist, sich der eigenen Wurzeln bewusst zu sein, um die Zukunft gestalten zu können.

Eisenbahnerbe Bezirk Dresden

- Minimalistische Jahrestagung in Adorf (Vogtl) -

Alfred Hobl, Dresden – *BB Eisenbahnerbe Bezirk Dresden*

Für Sonnabend, den 3. November 2012 hatte [Alfred Hobl](#) zur Jahrestagung und Gruppenleiterberatung ins ehemalige Bw Adorf (Vogtl) eingeladen. Von 14 Gruppenleitern im BSW-Bezirk Dresden waren trotz rechtzeitiger Terminabsprache nur drei der Einladung gefolgt. Große Enttäuschung gab es darüber bei allen Beteiligten. Andreas Riethig kritisierte stellvertretend für die Anwesenden: „Es darf einfach nicht sein, dass bei einer Gruppenstärke von ca. 20 Personen und einer langfristigen Bekanntgabe des Termins so wenig Gruppen vertreten sind.“

Alfred Hobl informierte über die zurückliegenden Veranstaltungen der IG Bw Dresden-Altstadt und verwies auf das 5. Dresdner Dampfkloctreffen, das vom 5. bis 7. April 2013 stattfinden wird.

Andreas Riethig, BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, berichtete von der Präsentation seiner Gruppe im Rahmen einer Modellbahnausstellung mit den Themen „160 Jahre Eisenbahnstrecke Riesa—Chemnitz“ und „Zehn Jahre Jahrhundertflut in Sachsen und deren Auswirkungen auf den regionalen Bahnverkehr“. Im Juni nahm die Döbelner Gruppe am Stadtfest teil und präsentierte sich auf der Vereinsmeile. Im Museumsbahnhof Klos-



Gruppenfoto vor der Lok 86 607 während der Besichtigung des ehemaligen Bw Adorf (Vogtl)

terbuch wurde eine gut besuchte Ausstellung mit Bildern von Behinderten gezeigt. Auch zum „Tag des offenen Denkmals“ war die Gruppe gegenwärtig und zeigte eine freistehende Bahnhofsuhre auf ihrem Originalmast, deren Ziffernblatt einen Meter im Durchmesser beträgt.

Mario Elsner, BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg, informierte über den Verkauf des Bahnhofsgebäudes an einen ehemaligen Fahrdienstleiter dieser Dienststelle, der hier künftig wohnen

wird. Auf den Museumsbetrieb gibt es deshalb vorerst keine Auswirkungen. Jürgen Medack, BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul, führte aus, dass diese Bahn jährlich 30 Fahrtage organisiert und gut mit dem Verkehrsverbund Oberelbe zusammenarbeitet.

Klaus Krebeck, BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Klingenthal, berichtete über gut besuchte Veranstaltungen, deren Einnahmen gerade die Unkosten decken. Gewinn wäre kaum zu erzielen. Die Gruppe führt mit tschechischen Gruppen gemeinsame Veranstaltungen durch.

Vereinsleben der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

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

In unserem Fachblatt **Bahn & Modell**, Heft Nr. 26, stellte sich die Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) erstmalig vor, nachdem sie im Oktober 2010 Mitglied der Kulturgruppen in der Stiftung Bahn-Sozialwerk geworden war. Inzwischen ist ein weiteres Jahr mit zahlreichen Aktivitäten vergangen, worüber ein mehrseitiger Beitrag entstand. Doch bei 133 BSW-Gruppen reicht der Platz eines Heftes selbst für eine Kurzfassung nicht aus. So sollen nur die wichtigsten Veranstaltungen des Jahres 2012 stichwortartig genannt und ein kurzer Abriss über den vereinseigenen Ausflug gegeben werden.

- 22. Februar – Jahreshauptversammlung
- 12. März. – 13. Tauschbörse für Eisenbahn-Souvenirs und -Uniformen im Preußenmuseum Minden (Westf)
- 19./20. Mai – Uniformvorstellung der Eisenbahn-Esperantisten in Herzberg (Harz), s. **Bahn&Modell**, Heft 28
- 27. Mai – Festumzug zum NRW-Tag in Detmold
- 13. Juni – Jährliches Sommerfest des BSW-Ortsvorstandes Minden im DB AG-Gelände

- 28. Juni – Teilnahme am Festumzug zum Mindener Freischießen
- 06. Okt. – „Herrschaftszeiten“ in Hannover Hbf (Denkmal- und Bahnhofsfest)

Zum Tag der Deutschen Einheit 2012 wollten wir nach zwei Jahren wieder einen gemeinsamen Ausflug starten und hatten als Ziel die Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen (DEV) gewählt. Mit drei Pkw angereist, nutzten wir die Zeit bis zur Abfahrt des 1.000 mm-Schmalspurzuges, um Kontakte mit dem Zugpersonal des DEV zu knüpfen und für eine Gemeinschaftsaufnahme zu posieren (s. 3. Umschlagseite oben). Da es der letzte Fahrtag der Saison war, herrschte Volksfestcharakter mit Ständen, Draisenfahrten, Führerstandsmitfahrten und einem Schienenoal auf Gartenbahn-Spur mit echten Dampflok. Der allgemeine Zuspruch war so groß, dass kurz vor der Abfahrt der bereits aus fünf Wagen bestehende Zug um zwei weitere Waggons verstärkt werden musste. Dadurch hatte die B-gekuppelte Lok PLETTENBERG (eine Trambahn-Kastenlok, Baujahr 1927) und ihr Personal echte Schwierigkeiten, den Zug auf den Unterwegshalten wieder in

Gang zu bringen. Beim Fotohalt im Vilser Holz kam sogar die Sonne zum Vorschein (s. 3. Umschlagseite unten). Im Endbahnhof Asendorf herrschte ebensolcher Betrieb. Der Wismarer Triebwagen („Schweineschnäuzchen“) im dortigen

Lokschuppen bildete ein häufiges Fotomotiv. Leider fing es bald nach der Rückkehr an zu regnen, sodass sich unsere Besichtigung auf die umfangreiche Fahrzeugsammlung in den Hallen beschränken musste.

Veranstaltungen der BSW Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

im Depot des DB-Museums Lichtenfels, September 2012

Norbert Heidrich, Hirschaid – BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

Die traditionelle Herbstveranstaltung unserer Standortgruppe Eisenbahngeschichte im Depot des DB-Museums Lichtenfels stand diesmal ganz im Zeichen des BSW. Nach dem großen Erfolg von 2011 war es ein Ansporn, für unsere Besucher auch 2012 wieder etwas Besonderes auf die Beine zu stellen. Nach gemeinsamer Festlegung des Konzeptes waren wieder monatelange Vorbereitungen nötig. Schwerpunkte sollten bestimmte historische Fahrzeuge, heimatliche Eisenbahngeschichte und Modellbahnen werden. Dazu musste ein sorgfältiger Sicherungsplan für die freizugebenden Gelände aufgestellt werden. Schon zwei Wochen vorher begannen der Aufbau der Ausstellung und die Abgrenzung der Besucherflächen.

Am ersten Wochenende 8./9. September 2012 war auch Tag des offenen Denkmals. Vom BSW-Regionalbüro Nürnberg begrüßte Regina Stirnweiß und als Standortbeauftragter und Gruppenleiter Norbert Heidrich die Vertreter der Stadt Lichtenfels und die zahlreiche Besucher an zentraler Stelle im Lokschuppen. Selbst aus der Schweiz, Belgien und England waren Fans angereist.



Der Autor, Standortbeauftragte und Gruppenleiter Norbert Heidrich (links) mit interessierten Helfern

Das angesagte Thema „Holz“ ließ sich sehr gut mit der Eisenbahnausstellung verbinden. Holz findet bei der Bahn eine vielseitige Verwendung. Die Palette der gezeigten Beispiele reichte von Schwellen, Gleisschwungrammen, Waggonaufbau und -inneneinrichtung, von Führerhausdächer und Innenverkleidungen historischer Lokomotiven, bis zur Dachkonstruktion des Lokschuppens. In Vitrinen repräsentierten H0-Modellbahn-



Die Güterzuglok 45 010, frisch aufgearbeitet aus dem Werk Meiningen, war das Paradestück der Veranstaltung. Unser Leipziger Lokführer Dieter Wünschmann, genannt „Diddi“, auf dem Führerstand **und bei seiner ständigen "Predigt" vor interessiertem Publikum.** (Bauart: 1'E 1' h3, Henschel, Kassel 1941/24803, + 1962, Museumslok seit 1972)

Garnituren die vergangene Zeit mit Güterwagen, Reisezugwagen und einen Langholztransport auf Drehschemel-Wagen, alles aus dem Werkstoff Holz. Das Modell und der Konstruktionsplan eines Latzensitzes der dritten Wagenklasse zeigten in einer weiteren Vitrine den damaligen Reisekomfort. Ältere Besucher kamen ins Schwärmen und erinnerten sich beim Anblick der Modellbahnzüge an eigene Reiseerlebnisse in ihrer Kinder- und Jugendzeit. Führungen wurden für die interessierten Gäste während des ganzen Tages angeboten. Modellbahnzüge der großen Spurweite 1 führte der befreundete Verein Eisenbahnfreunde Lichtenfels vor. Dafür wurde eigens eine aufgeständerte **Gleisrasse** um einen preußischen Klappdeckel-Güterwagen herum verlegt. Auch für das leibliche Wohl war bestens gesorgt und es wurde dankbar angenommen.

Vor der Drehscheibe stellte der Bahnhof Lichtenfels zwei zusätzliche Gleise für die Fahrzeugausstellung zur Verfü-

gung. Im besten Fotolicht standen als Highlight die in Meiningen wieder aufgearbeitete Dampflok 45 010, außerdem die bayerische EP5 21534 und auf der Drehscheibe die 78 510. Mitarbeiter des DB-Museums rangierten zuvor die historischen Lokomotiven wunschgemäß an die vorgesehenen Positionen und stellten zwei Aufstiegstreppen bereit. Dank der guten Kontakte zu Kollegen aus München kam von dort diesmal als Gast die Werbe-Ellok 111 039 „Alpenpanorama“. Dafür gilt ein besonderer Dank an alle, die für die Bereitstellung mitgeholfen haben. Lokführer aus München und Leipzig übernahmen die fachkundige Betreuung der Führerstände und erklärten unermüdlich dem interessierten Publikum die Funktionsweise der Loks. Die vielen Fotofreunde kamen voll auf ihre Kosten.

Im Lokschuppen waren die 144 119-5, die E17 103 und verschiedene Güterwagen zu sehen. Unser Mitglied Max Lammerer übernahm nach Abstimmung mit dem

Fotos: Franz Tischler (5)



Die bayerische EP5 21534 am Abend. (E52 34 Maffei, München 1925/5532, +1972, Museumslok seit 1978)

DB-Museum nun auch als Sponsor die Kosten für die museale Aufarbeitung der 144 119-5. Die Maschine war von 1984 bis 2001 für den DB-Nostalgieverkehr als E44 119 im Einsatz und ist seitdem abgestellt. Nun hat sie durch die betriebliche Abnutzung eine komplette Neulackierung dringend nötig. Die Ellok soll sich nach der zeitaufwendigen Restaurierung wieder in der Epoche des letzten planmäßigen Betriebseinsatzes beim Bw Würzburg als 144 119-5 präsentieren. Erste erfolgte Schleifarbeiten am schadhafte Lack der Maschine waren bereits zu sehen.

Die 78 510 auf der Drehscheibe des Depotstandortes Lichtenfels. (Bauart: 2'C 2' h2t, Vulcan-Werke Hamburg 1924/3972, + 1968, Denkmal/Museumslok seit 1969)



Nordbayerische BSW-Fotogrupper zeigten auf Schauwänden ihre ausgewählten und prämierten Aufnahmen. Dank der spontanen Unterstützung des BSW-Bezirksbeauftragten für Foto und Film Alfred Distler belebten diese meisterhaften Bilder mit einem Querschnitt zum Thema „Eisenbahn und Menschen“ die Veranstaltung. Die Schauwände standen zwischen den einzelnen Lokständen, die eine gute Kulisse bildeten und viele Bewunderer fanden.

Beim anschließenden geselligen Grillabend für alle Helfer waren die Arbeit und Mühen schnell vergessen. Bei Speis und Trank ließ man den Tag gut gelaunt ausklingen und führte noch Gespräche bis in die Nacht.

Am zweiten Wochenende, 15./16. September, fand parallel der traditionelle Korbmarkt in Lichtenfels statt. Ein Dampfsonderzug aus Meinigen mit der bekannte 50 3501 kam zu Besuch in die

Korbstadt. Während der Pause bis zur Rückfahrt stand die Lok am Ausstellungsgelände zum Wasserfassen, konnte längere Zeit besichtigt und fotografiert werden.

Am Ende konnten trotz der Anstrengung für alle Beteiligten ein erfreuliches Ergebnis erzielt werden und die Besucher

waren begeistert. Auch das Wetter hat diesmal mitgespielt. Von dieser Stelle aus nochmals ein herzlicher Dank an alle Helfer. Dieser Erfolg spornt alle an, so weiter zu machen. Daher wird schon für die nächste Veranstaltung „Tag des offenen Denkmals“, 7./8. September 2013, geplant.

Im Salonwagen des NVA-Führungszuges der DDR

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Im Morgengrauen des 1. September 2012 stand er bereits am Bahnsteig 3 des Dresdner Hauptbahnhofs, der Dampf-Plus-Sonderzug mit acht DR-Reisezug- und einem MITROPA-Speisewagen. Der Bahnsteig war voller Menschen, Fotografen liefen aufgeregt hin und her. An der Spitze des Zuges zischelte es. Und dann sahen wir sie, die 18 201, die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt.

Sie strahlte im schönsten Grün, was mich sehr erfreute. Als ich das Prachtstück das letzte Mal sah, war sie rot lackiert. Doch das Grün stand ihr besser, es war ihre Ursprungsfarbe. Heute war ihr Großes zugeguckt, eine Nostal-

giefahrt auf verschlungenen Strecken zu den XVIII. Meininger Dampfloktagen. Bereits im Frühsommer 2012 warb Hellfried Richter, Bezirksbeauftragte für Modelleisenbahn Dresden, finanzkräftige Teilnehmer aus seinen BSW-Gruppen. Er hatte einen ehemaligen Salonwagen des NVA-Führungszuges der DDR (Bautzen 1985) gechartert, der frisch aus der Hauptuntersuchung kam und nun Kilometer schrubben sollte, um Garantieleistungen auszuschöpfen. Im Wagen stand eine lan-

Die 18 201 am 1. Sept. 2012 vor dem Sonderzug DPE 20306 kurz nach 6 Uhr auf dem Dresdner Hauptbahnhof



ge Tischreihe mit Holzstühlen, nicht sehr bequem, doch für eine NVA-Lagebesprechungen sicher ausreichend. In der Kehle über den Fenstern hingen einzelne, vergilbte Bilder des Boogie Woogie-Pianisten Axel Zwingenberger, den ich bereits vom Dresdner Dampflokfest kannte.

Der erste Plan-Halt des Sonderzuges war in Riesa. Parallel auf dem Nachbargleis fuhr eine vollbesetzte **Ferkeltaxe** aus Cottbus ein. Die 80 Freunde des Lausitzer Dampflok Clubs stiegen aus ihrem „Teichland-Express“ in unseren Sonderzug um. Vorbei an abgeblühten Sonnenblumenfeldern ging es weiter leicht bergan bis Döbeln Hbf. Hier kuppelte eine rot-weiße Schiebelok an, die 118 770-7 der Glauchauer BSW-Gruppe IG Traditionslok 58 3047 e.V. Bei der Ausfahrt begann es zum erste Mal, das „Konzert“ zwischen Zug- und Schiebelok: Schrilles Pfeifen von vorn, dumpfes Hupen von hinten. Wir befuhren den Abschnitt Limmritz—Waldheim, einen Felseneinschnitt im Tal der Zschopau. Hier war der Bahnbau 1847 ins Stocken geraten, der Chemnitz-Riesaer

Eisenbahn-Gesellschaft war das Geld ausgegangen. Sie musste sich dem Staat andienen. Seitdem heißt dieser Abschnitt die „Bankrottmeile“.

In Chemnitz stiegen noch vier Mitglieder des Modelleisenbahnclubs Gele nau/Erzgebirge zu. Nächster Betriebshalt war in Gößnitz gegenüber dem Schild „Wir begrüßen Sie am längsten Bahnsteig Deutschlands! Ihre DB“. Laut einem Internet-Forum soll der Gößnitzer Bahnsteig mit 610 Metern dennoch 17 Meter kürzer sein als Bahnsteig 7/8 in Hamburg Hbf.

Auf der weiteren Fahrt entdeckten wir oft Fotografen in allen möglichen Positionen, im Geflecht eines Gittermastes, auf Häuserdächern oder bescheiden am Waldrand postiert. Für sie war es ein glücklicher Tag, für die Tiere auf der Weide weniger; sie waren keine Dampflokgeräusche mehr gewohnt und stoben wie wild geworden über die Grünflächen.

Über Gera, Jena, Weimar fuhren wir nach Erfurt. Zwischen Erfurt-Bischleben und Neudietendorf überholte uns ein

Triebwagen der **Südt hüringenbahn**. Wir pas sierten Arnstadt, Oberhof, Zella-Mehlis und Suhl, das Ziel rückte immer näher. Ich wand mich an meinen Tischnachbarn und fragte, was ihn als Nostalgie-Reisender an so einer Fahrt interessiert. Er könnte ja nicht einmal die begehrten Objek-

Heffried Richter begrüßt seine Kollegen im Salonwagen



Biergarten-Atmosphäre in der Lokhalle Meiningen

te wie Lokomotive oder Wagen während der Fahrt fotografieren. Der Reisegefährte lächelte fein und erklärte: „Wir fahren leider am Schluss des Zuges. Das ist schade. Wenn man in einem vorderen Wagen sitzt, merkt man jede Bewegung der Lokomotive, man spürt das Arbeiten der Treib- und Kuppelstangen, man hat den Geruch der Lok aus erster Hand. Na, und dann erst im Dampflokwerk Meiningen. Das wird der Höhepunkt. Am besten wird sein, Sie machen gleich eine Führung durchs Werk mit.“



Axel Zwingenberger am Piano – die farbigen Schuhe immer gut sichtbar

Am frühen Nachmittag kamen wir in Meiningen an, hatten drei Stunden Zeit und waren etwas überrascht ob der großen Lokhalle voller Verkaufsstände. 26 Dampflokomotiven, darunter die ÖBB 399.01, der VT 08 503, die ausgebrannte E 75 09 und viele, viele Wagen, warteten auf die Besucher.

Gegen 17:00 Uhr begann die Rückfahrt, diesmal über Bad Salzungen, Eisenach, Erfurt. Mein Blick fiel erneut auf die Fotos an der Wagenwand, zu Axel Zwingenberger am Piano. Er und Christian Goldschagg starteten die Initiative zur Rettung der 18 201, die jetzt im ehemaligen Bw Lutherstadt Wittenberg beheimatet ist. Hier haben auch andere Fahrzeuge der Münchner Dampf-Plus GmbH eine neue Heimat gefunden. Unser Salonwagen 61 80 89-80 013-9 gehört zur Sammlung des Eisenbahn-Enthusiasten Axel Zwingenberger. Als Boogie-Woogie Pianisten hatte ich ihn vor zehn Jahren während des 11. Dresdner Dampfloifestes 2002 kennen gelernt. Ich hatte keine Ahnung, dass er zu den besten Klaviervirtuosens Europas zählt. Er erklärte damals seine Bereit-

Fotos: Lothar Kuhne (4x)



Maschinen-Oberinspektor hinter dem Verkaufs-Tresen in der Lokhalle Meiningen

schaft, im Dresdner Dampflokschuppen ohne Gage zu spielen. Nur einen guten Flügel hatten wir zu organisieren. Axel Zwingenberger betrat dann am Abend des 20. Mai 2002 das Podium vor den aufgereihten Dampfloks in schwarzem Anzug und roten Schuhen. Stille. Es roch nach Rauch. Diese Atmosphäre in dem halbdunklen Ringschuppen vergesse ich mein Leben nicht. Wir saßen auf nackten Holzbänken. Und dann begann sein Spiel, das die akustische Nähe der Dampfmaschinenteknik mit der stampfenden Rhythmik des Boogie Woogie nicht vollendender hätte dokumentieren können. Der rollende 1/8 Beat klingt wie das Rattern einer Lokomotive. Dabei spielt er Stücke wie „Thundertrain“, „Railways Nocturne“ oder „Steel Dragon“.

Dass Axel Zwingenberger nicht nur ein begnadeter Musiker, sondern auch ein ausgezeichneter Hobbyfotograf ist, beweist er mit seinem kompakten Buch „Vom Zauber der Züge – Eine Reise durch die Nacht mit Bildern und Musik“. In der Einführung schreibt er: „Dem Liebhaber der Dampflokomotive sind ihre Rhyth-

men, ihre Arbeitsgeräusche Musik in den Ohren: die Kraft des unter Hochdruck stehenden Kessels ausstrahlend, verbindet diese Musik das Schnaufen des Triebwerks, das Grollen aus dem Schornstein bei höchster Anstrengung mit den Klappern der Zugräder, dem Bimmeln einer Schranke und vielerlei anderer Umgebungsklänge zu vielschichtigen Mustern, die ganze Hörbilder entstehen lassen [...]“. Ja, da ist sie wieder – die „Zylindermusik“ meines befragten Reisegefährten im NVA-Salonwagen, der nur nicht ganz so prosaisch geantwortet hatte.

Und was für ein Zufall! Drei Wochen später, am 22. September, gastierte Axel Zwingenberger im Dixiebahnhof Dresden-Weixdorf. Dort erlebten wir erneut den großen kreativen Künstler in ausverkaufter Spielstätte. In der Pause suchte ich ein kurzes Gespräch mit ihm, war erfreut, dass er mich erkannte und lobte ihn: „Schön, dass du heute grüne Schuhe angezogen hast. Du gehst also mit der Farbe der 18 201 mit.“ Er lachte und meinte nur: „Das hat damit nichts zu tun.“



Siegrid Zschernek – Von der Schwarzen Elster an d aus Aufzeichnungen einer Lokführerin Siegrid Zscherneck

Im Heft 28, Seite 72 ff, stellten wir die Fahrschullok BR 106 im Bw Halle G vor. Siegrid Zschernek hatte 1988 auf dieser Lok gelernt und es 2007 zur schnellsten Lokführerin Europas gebracht.

Heinz Schwarick, Ortschronist Falkenberg (Elster)

Auszug aus dem Amtsblatt für die Stadt Falkenberg (Elster) Nummer 5 vom 28. Mai 2010 mit freundlicher Genehmigung der Stadtverwaltung Falkenberg (Elster)

Ich wurde im Jahr 1970 geboren und verlebte in der Freiherr-vom-Stein-Straße in Falkenberg (Elster) eine unbeschwerte



Kindheit, um-
sorgt von mei-
nen Großeltern,
während meine
Mutter als Leh-
rerin und mein
Vater als Eisen-
bahner ihrer Ar-
beit nachgingen.
Als Schulanfän-
ger bekamen wir
die Zuckertüten
an der Oberschu-
le III von Frau

Pupp doktor Pille, von Pittiplatsch und Schnatterinchen. Meine außerschulische Zeit verbrachte ich mit Geräteturnen und in Arbeitsgemeinschaften wie Philatelie, Laienspiel und Chor. Pionier- und FDJ-Nachmittage gehörten auch dazu, an denen wir oft Wandzeitungen gestalteten. Drei Wandertage brachten uns die Heimat näher, und eine Mehrtagesfahrt führte uns nach Tschechien. Während einige Mitschüler zur EOS (Erweiterte Oberschule/ Gymnasium) wechselten, suchte ich einen Beruf, mit dem man viel herumkommt, der abwechslungsreich und anspruchsvoll

zugleich ist - also Lokführer! Ich schrieb eine Bewerbung an das Bahnbetriebswerk (Bw) Falkenberg (Elster) und wurde zum Vorstellungsgespräch eingeladen. Aufgrund meines „stabilen“ Körpers -ich war weder zu dünn noch zu dick- traute man mir das Kuppeln zweier Fahrzeuge zu. Nach der bahnärztlichen Untersuchung in Dessau bekam ich meinen Lehrvertrag. Ich war stolz wie Oskar!

Am 1. September 1986 begann meine Lehre zum Schienenfahrzeugschlosser mit der Spezialisierung zum Triebfahrzeugführer mit elf anderen angehenden Lokführern und sechs künftigen Lokschlossern in der Lehrwerkstatt des Bw Falkenberg (Elster) mit Metallbearbeitung. Beim Lehrmeister Heinz Lehmann lernten wir anreißen, sägen, feilen, bohren, nieten, löten, Bleche biegen. Wir bauten Fahrzeugkisten, Türriegel und verschiedene Schlüssel für den Bahnbetrieb, und zusammen mit Lehrmeister Klaus Löwe durften wir alle Fristen und Reparaturen an Rangierloks der Baureihe 106 eigenständig durchführen. Für die Theorie besuchten wir die Reichsbahnschule in Leipzig-Engelsdorf. Uns wurden Fahrzeugtechnik, Fertigungstechnik, Grundlagen der Automatisierung des Betriebsdienstes, der Bremstechnik und Elektrik vermittelt.

Mit dem 2. Lehrjahr begann für uns die Spezialisierung, für mich Ende 1987 mit einem vierwöchigen Beimann-Lehrgang. Vorher erhielten wir in Leipzig unsere

Ersteinkleidung als künftige Lokführer: Hosen, Jacken, Röcke, Mäntel für Sommer und Winter, für mich jedoch nur Herrenhemden – ich war ja das einzige Mädchen in der Lokführerlaufbahn, daher gab es noch keine dunkelblauen Blusen, auch keine Alternative zur Herrenkrawatte. Zu dem kennzeichneten uns nun blaue Schulterstücke als Lehrlinge des Maschinendienstes. Ich wollte unbedingt eine Lokführermütze, aber für Frauen gab es nur Käppis. Während des Beimann-Lehrgangs fuhren wir mit dem Triebfahrzeugbrigadelokführer bei dessen planmäßigen Diensten mit. Anfang 1988 besuchten wir dann die Lokfahrschule in Halle (Saale). Vor der Abschlussprüfung konnte ich mein theoretisches Wissen auf einer Rangierlok im oberen Bahnhof Falkenberg (Elster) anwenden. Innerhalb der Schichtbrigade III mussten Güterzüge zusammengestellt, Personenzüge bereit- oder abgestellt und Übergabefahrten zwischen den Ablaufbergen des oberen und unteren Güterbahnhofs durchgeführt werden. Wir bedienten auch den Gleisanschluss des Kalksandsteinwerkes und mussten gelegentlich ins untere Bw tanken fahren oder unsere Lok zur Wartung bringen. So ergaben sich mit den Lehrlokführern Heinz Adam und Klaus Höhne etwa 40 Belegungsfahrten.

Aus Halle (Saale) kam ich als Lokführerin auf die 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. Außerdem absolvierte ich noch Einweisungsfahrten für die Baureihen 102 und 111.



Siegrid Zscherneck 1988 in der Ausbildung vor der BR 106 (V60)

Ein Jahr später drückte ich wieder die Schulbank bei einem Mammutlehrgang für die E-Loks BR 242/243/250 in Halle (Saale). Als „Siegfried Zscherneck“ war ich registriert und bekam nach Berichtigung in den Unterlagen sogar ein Einzelzimmer, da mein Kollege Ärger mit seiner Frau vermeiden wollte. Als erster und einziger Frau gelang es mir auch, eine Fahrleitung zu erden. Dazu wurde eine vier Meter lange Stange, an der oben ein Kabel hing, dessen Ende an der Schiene befestigt wurde, in den unteren Draht der Fahrleitung eingehängt. Etwa 40 Ausbildungsfahrten auf BR 243, meist mit Personenzügen, und 30 Dienste auf BR 250 mit Güterzügen nach Magdeburg und Berlin, folgten u.a. mit Günter Waldmann und Eberhard Hatnik. Hinzu kamen noch Belegungsfahrten mit BR 242 („Oldtimer“) nach Lutherstadt Wittenberg und Döbeln. Im Juli 1990 bestand ich die Prüfung als Streckenlokführerin in Halle (Saale). Danach führte mich mein erster Dienst nach Magdeburg-Rothensee. Dann fuhr ich Personen- und Eilzüge sowie Güterzüge von Falkenberg (Elster) aus zu den Güterbahnhöfen Seddin und Wustermark, nach Halle (Saale), Leipzig, Cott-



Siegrid Zscherneck 2010 als Lokführerin vor dem ICE

bus, Dresden, Döbeln und ins Lausitzer Braunkohlerevier.

Nach der Grenzöffnung suchten die Deutsche Bundesbahn und auch die Schweizer Bundesbahn Lokführer für ein oder zwei Jahre. Das Angebot reizte mich sehr. Anfang Mai 1992 fuhr ich nach Frankfurt am Main, wurde freundlich aufgenommen und bekam innerhalb eines Vierteljahres einen Betriebsdienstlehrgang mit S-Bahn-Ausbildung. Schließlich erhielt ich auf mein Drängen hin eine Ausbildung auf den E-Loks BR

110, 140 und 141 mit Steuerwagen. Ich entschloss mich, in Frankfurt am Main zu bleiben, wurde im Personen- und Güterzugdienst und auf der S-Bahn eingesetzt und kam, dank der Ausbildung auf dem damaligen „Flaggschiff“ BR 103, direkt von der Traktion zum Fernverkehr. Ich wurde auf allen ICEs und auf den entsprechenden E-Loks und Steuerwagen ausgebildet und deutschlandweit eingesetzt.

Dessen ungeachtet machte ich die Ausbildung zum Heizer auf mit Kohle gefeuerten Dampflokomotiven in privater Initiative, auch zum Dampflokführer und absolvierte in meinem Urlaub 1996 die Prüfung auf der sächsischen Weißeritztalbahn zwischen Freital-Hainsberg und

Kurort Kipsdorf. Schließlich erlernte ich seit 2005 die französische Sprache, fuhr zwischendurch Züge und erreichte im Dezember 2006 die Sprachprüfung auf B1-Niveau. Das Jahr 2007 begann mit sieben Wochen Betriebsdienst SNCF, unterbrochen von einem Simulator-Training in Blainville in der Nähe von Nancy/Frankreich.

Nach einer Prüfung Anfang März 2007 und erfolgter Streckenkenntnis durfte ich dann auf Strecken bis 220 km/h in Frankreich eingesetzt werden. Es folgten zwei Wochen Ausbildung auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, und am 10. Juni 2007 hatte ich die Ehre, den ersten planmäßigen ICE von Paris nach Saarbrücken mit 320 km/h Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Damit war ich 2007 die schnellste Lokführerin Europas. Seither bin ich viel in Frankreich, aber auch auf deutschen Eisenbahnstrecken unterwegs.

Fotos: Sammlung Stadt Falkenberg/Elster (3x)

Erich Oberthür – , der „Vater“ der ostdeutschen Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrs-Ingenieure

Helga Kuhne, Dresden - Redaktion

Wenn man in seinem Berufsleben eine Führungsrolle hatte, haftet sie einem ewig an. Man fühlt sich für seine Mitmenschen verantwortlich. Das bleibt bis ins hohe Alter, bis dafür einfach keine Kraft mehr da ist. Bei vielen Persönlichkeiten ist das zu beobachten, beim Kabarettisten Dieter Hildebrandt oder beim Altbundeskanzler Helmut Schmidt. Jeder an seinem Platz gilt auch für Erich Oberthür. Ich lernte ihn 1964 kennen, als Respektsperson, als Direktor der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha (s. Beitrag Seite 66). In zehn Jahren vom Betriebsarbeiter zum Diplom-Ingenieur, das war seine persönliche Entwicklung bei der Deutschen Reichsbahn

Am 5. August 1922 im thüringischen Erfurt geboren, wuchs er mit drei Geschwistern im Eisenbahn-Milieu auf. Sein Vater war Zugschaffner. Zu Ostern 1940, in der Hurra-Phase des Zweiten Weltkriegs, legte Erich Oberthür sein Abitur ab. Gleich anschließend folgten sechs Monate Arbeitsdienst. Von den Kriegswirren blieb er als 19-Jähriger nicht verschont, wurde eingezogen, verwundet und interniert. Mit viel Glück kehrte er bereits im August 1945 nach Erfurt zurück. Seine abgeschlossene Reifepprüfung öffnete ihm jetzt viele Türen. „Von der Pike auf“ arbeitete und lernte er bei der Deutschen Reichsbahn. Er begann als Betriebsarbeiter beim Bww Erfurt, heiratete zu Weihnachten 1946 und absolvierte in drei Jahren die Inspektorenanwärter-Ausbildung im nichttechnischen Dienst. Bereits 1949

war er Reichsbahn-Inspektor und Dienstvorsteher eines kleinen thüringischen Bahnhofs.

1950 wurde an der Technischen Hochschule Dresden die Fakultät für Verkehrswissenschaften gegründet. Hier nahm Erich Oberthür 1952 ein Fernstudium auf, musste aber weiterhin in der Praxis seinen Mann stehen, als Dienstvorsteher in Mühlhausen (Thür) bzw. Gruppenleiter Betriebstechnik im Reichsbahnamt Nordhausen. Sieben Jahre später hielt er sein Diplomzeugnis (Betrieb und Verkehr) der nunmehrigen Hochschule für Verkehrswesen Dresden in den Händen. Das war gewissermaßen der Schlüssel, um sich noch im selben Jahr an der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik in Gotha als Dozent zu bewerben. Ab 1959 lehrte er die Fächer Bahnanlagen und Technisches Zeichnen und übernahm die Stellvertreterfunktion unter Direktor Kurt Gollasch. 1961 wurde er zum Reichsbahn-Rat befördert. Über 20 Jahre, von 1962 bis 1982, stand er als Direktor selbst an der Spitze der Ingenieurschule. Er kann daher mit Fug und Recht als Vater der ostdeutschen Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrs-Ingenieure bezeichnet werden. 1963 wurde er Reichsbahn-Oberrat, 1966 Studiendirektor, 1974 Reichsbahn-Haupttrat und 1977 Oberstudiendirektor.

Die Deutsche Reichsbahn hatte nach Ende des Zweiten Weltkriegs wie die gesamte Wirtschaft enorme Personalprobleme bei mittleren und höheren Führungskräften. Erich Oberthür erinnert sich: „Der



Reichsbahn-Oberrat Erich Oberthür, 40 Jahre, seit einem Jahr Direktor der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha

Betriebsleiter der Deutschen Reichsbahn Wilhelm Semper und der Leiter für Kader und Bildung im Verkehrsministerium der DDR Fritz Bernhard waren deshalb Anfang der 1950er Jahre damit befasst, für die Deutsche Reichsbahn eine Ausbildung zum Techniker und Ingenieur zu organisieren. Die Eisenbahn-Fachschulen in Dresden und Erfurt (später Gotha) wurden gegründet. Die ersten Studenten lernten nach Lehrplänen, Lehrbriefen und Büchern, die von den Dozenten selbst erstellt worden waren. Aus der reinen Vorschriftenausbildung wurde so eine praxisbezogene, wissenschaftliche Ausbildung.“

Oberstudiendirektor Oberthür wurde schließlich 1979 zum Reichsbahn-Direktor befördert und blieb Schul-Direktor bis 1982. Bei seiner Verabschiedung aus dem aktiven Dienst war er 60 Jahre alt. Seine Gesundheit forderte ihr Recht.

Drei Jahre später, im Jahre 1985, begann Erich Oberthür ehrenamtlich mit der Aufarbeitung der Betriebsgeschichte „seiner“ Ingenieurschule. Dabei erhielt er beachtliche Unterstützung von den ehemaligen Dozenten. Dann kam das Jahr 1989. Erich Oberthür: „Die politische Wende brachte einen harten Einschnitt und Jahre der Unsicherheit über den Fortbestand der Einrichtung. Etliche Kollegen mussten sich notgedrungen eine neue Arbeit in den alten Bundesländern suchen, wo sie noch heute bei der DB AG oder in anderen Verkehrsunternehmen ihre Aufgaben erfüllen.“

Der Systemwechsel ließ viele Werte offen. Alles, was einmal wichtig, archivierungswürdig gewesen war, zählte nicht mehr. Der Schriftsteller Joachim Fernau (1909–1988) hatte in seinem 1952 erschienen Buch „Deutschland, Deutschland über alles...“ festgestellt: „Jedesmal, wenn sich alte Formen auflösen, ehe man bessere neue hat, verfällt vieles, was wertvoll war. Die Zeitgenossen nennen es natürlich nicht verfallen, sie halten es meistens für Fortschritt.“

Und so verschwand auch dieses Mal vieles in Containern auf Nimmerwiedersehen. Im Dienstort Gotha war das nicht ganz so. Zur Wendezeit waren hier rund 1.500 Eisenbahner beschäftigt. Gewissenhafte Mitarbeiter vom Bahnhof, Reichsbahnausbesserungswerk, Weichenwerk, Bahnbetriebswagenwerk, Bahnmeisterei, Hochbaumeisterei, Signal- und Fernmeldemeisterei, Starkstrommeisterei, von der Triebfahrzeug-Einsatzstelle und weiteren Dienststellen brachten Archivunterlagen zum einstigen Schul-Direktor Erich Oberthür.

„So konnte ich die in den 1980er Jahren erarbeitete Chronik von Günter Baumbach

übernehmen und damit eine wesentliche Grundlage für das Archiv schaffen“, sagt der heute Neunzigjährige. Alle bei ihm eingegangenen Bahnhofsbücher, Lagepläne, lokale Eisenbahnliteratur, Lehrbücher, jede Menge Fotos und sonstige Eisenbahn-Dokumente sollten durch ihn vor der Vernichtung bewahrt werden. Eine Rarität war der alte Fahrkartenschrank mit Pappfahrkarten vom Bahnhof Neudietendorf. Alles wurde vorerst in einem Nebengebäude des Bahnhofs Gotha gestapelt, gesichtet und eingeordnet.

Das „Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha“ entstand 1995 als BSW-Gruppe. Erich Oberthür war ihr Gründer und hat mit großem Interesse und hohem persönlichen Aufwand weitere museale Gegenstände und Dokumente aus der Eisenbahngeschichte in und um Gotha gesammelt.^{*)} Wenn er nicht gewesen wäre, gäbe es das Archiv nicht“, stellt heute Roland Jäger, ehemaliger Vorstand der BSW-Ortsgruppe Gotha, fest. Der ehemalige Direktor brachte sich lange Zeit auch als Autor unseres Fachblatts **Bahn&Modell** mit ein und berichtete in mehreren Beiträgen über bahngeschichtliche Ereignisse aus Thüringen. Und noch eine wichtige Aufgabe hatte sich der ehemalige Schul-Direktor auf die Fahne geschrieben. Er wollte Ansprechpartner für die einstigen Gothaer Eisenbahner sein, die durch die Auflösung der Dienststellen



Auszeichnung der Matrikel 12ld2 für den 2. Platz im Handballturnier der Direktstudenten im Dezember 1964, von links nach rechts: Horst Schönau (Seminarschulleiter Eisenach), Erich Oberthür (Direktor), Stier (Dozent), Frank-M. Burghardt (Vertreter der 12ld2), Jens Hauptmann (Vertreter der 12ld1), (Vertreter der 12ld3)

kaum noch Kontaktpersonen hatten. So war das Bahn-Sozialwerk plötzlich für viele eine hilfreiche Institution geworden, der sie selbst gern beitraten. Damit war der Kreis geschlossen. Die Strukturen des BSW griffen, und Erich Oberthür übernahm die Leitung der Seniorenkommission in Gotha. Zur Festigung der Zusammengehörigkeit organisierten er und seine Helfer jährlich Sommerfeste und Weihnachtsfeiern für den gesamten Dienstort. So lange es seine Gesundheit zuließ, wanderte er regelmäßig mit den Senioren durch die nähere Heimat oder organisierte Bustouren.

Erich Oberthür wurde im vergangenen Jahr 90 Jahre alt.

Seine Archivar-Aufgaben übernahm schon vor einigen Jahren Günter Groth, ein Weggefährte aus der Zeit der Ingenieurschule. Aber die Zeit ist gnadenlos. Auch er sorgt sich heute um seine Gesund-

^{*)} siehe auch Heft 4, S. 44, nachzulesen auf unserer neuen Web-Seite www.bahn-und-modell.de unter Unser Fachblatt > Heft 4



Erich Oberthür feiert seinen 90. Geburtstag

heit und um die Räumlichkeiten des Archivs. Dazu erklärt Roland Jäger: „Wenn uns die DB Services Immobilien als Hausverantwortliche sagt: 'Ihr müsst hier ausziehen!' dann ziehen wir aus. Wertvol-

le Unterlagen kämen in diesen Falle zum Gothaer Förderungs- und Bildungsverein. Dazu gab es schon Vorabsprachen. In Vorbereitung auf den Umzug, und überhaupt grundsätzlich, müssen wir jetzt sichten, den Bestand erfassen. Uns ist leider die Übersicht verloren gegangen. Das wird sich ändern. Wir haben das Ehepaar Arndt von der Ingenieurschule gewinnen können, das kümmert sich jetzt darum.“

Ob sich die BSW-Kulturgruppe „Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha“ auflöst, wird noch zu befinden sein. Doch die Verdienste von Erich Oberthür sind unbestritten. Auch wir, die Redakteure von **Bahn & Modell**, sind einst durch „seine“ Schule gegangen. Wir wünschen ihm und seiner Frau, mit der er 2011 schon die Eiserne Hochzeit feierte, noch angenehme Jahre. Die Arbeit müssen nun die Jüngeren machen.

Bei der Recherche zu diesem Porträt standen hilfreich zur Seite: Günter Walter (Gotha), Günter Groth (Waltershausen) sowie Gertraude und Horst-Dieter Lieberum (Gotha).

Günther Henneking – Eisenbahner mit Leib und Seele

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

In Minden (Westf) wurde sein 90. Geburtstag in der örtlichen Presse ausführlich gewürdigt. Unser Fachblatt **Bahn & Modell** verpasste leider den Ehrentag von Günther Henneking. Deshalb soll anlässlich von „90+1“ am 14. Februar 2013 an den Vollbluteisenbahner erinnert werden.

Günther Henneking wurde 1922 in Minden (Westf) geboren, zählt also zu den

einheimischen „Urgesteinen“. Nach der Realschule trat er 1938 als Gehilfe in den Dienst der Deutschen Reichsbahn, bald darauf als Inspektorenanwärter. Doch der Zweite Weltkrieg brauchte ihn dringender bei der Luftwaffe, wo er bis zum bitteren Ende diente und mit viel Glück überlebte.

Der größten Teil seiner Eisenbahnerkarriere verbrachte er im Bundes-

bahn-Zentralamt Minden (BZA), wo er 1987 mit 49 Dienstjahren ausschied. Noch heute ist der rüstige Senior täglich in seinem privaten Eisenbahnmuseum zu Gange, welches die meisten seiner Kellerräume einnimmt, die größeren Sammlerstücke aber auch über das Grundstück verteilt sind. Sein größtes Hobby ist dabei die Dienstkleidung der Eisenbahner. Drei Fachbücher haben ihn unter den Interessenten deutschlandweit bekannt gemacht.

Seine ursprüngliche Uniformkollektion war weit umfangreicher. Dauerleihgaben von ihm sind im Preußen-Museum NRW, Standort Minden, und im Mindener Museum ausgestellt. Aus Alters- und Platzgründen hat er inzwischen auch Teile seiner Sammlung verkauft. Stolz ist er auf seine komplette Mützensammlung aller europäischen Eisenbahner.

Mehrere Ordner füllen die Dokumentationen über seine Fernsehauftritte, Radioreportagen und Zeitungsartikel. 1975 gründete er die Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM), deren Vorsitz er zu seinem 80. Geburtstag weitergab. Seit 2010 sind er und seine Mitstreiter als Kulturgruppe in der Stiftung Bahn-Sozialwerk integriert.

Außerdem ist Günther Henneking Mitbegründer der „Freunde der Bundeswehr“



Günther Henneking in der Uniform eines Königlich-Preußischen Eisenbahn-Stationsvorstehers 1. Klasse (nach der Uniformordnung von 1889, galt bis 1906). Diese Uniform trug der Vorsteher des Festungsbahnhofs Minden um 1900. Wurde vom Uniformschneidermeister W. Kottkamp sachgerecht restauriert.

Minden", mit denen er mehr als 80 Reisen im In- und Ausland unternahm. Viele Jahre lang setzte er sich für die Kriegsgräberfürsorge und die Sanierung von Denkmälern ein. Für sein Engagement wurde er zweimal mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt; Bundesverdienstkreuz am Bande, überreicht am 28. Februar 1986 im BZA Minden und Bundesverdienstkreuz 1. Klasse, überreicht am 23. April 1998 im Regierungspräsidium Detmold. Zudem ist er seit 2008 Träger des Ehrenrings der Stadt Minden.

Mit seiner Ehefrau Ursula, die seine Hobbys toleriert, ist er seit 68 Jahren glücklich verheiratet. Bahn&Modell wünscht dem Jubilar viele weitere Jahre bei zufriedenstellender Gesundheit und **hofft**, dass vielleicht jemand der Nachkommen (zwei Enkelkinder, drei Urenkel) seine Sammlung weiterführt.

Rudolf Kerl – seine 44 Dienstjahre und der MEC AG 52 Riesa

Hellfried Richter, Pirna – BB Modelleisenbahn Bezirk Dresden



Rudolf Kerl im Januar 2013 vor den Resten „seiner“ russischen Diesellok (+ 6. Dez. 1990).

Als 1973 die AG 3/52*) Riesa gegründet wurde, war Rudolf Kerl, kurz Rudi, gerade von Leipzig nach Riesa gezogen. Er hatte schon damals ein echtes Eisenbahner-Herz. 1969 begann er bei der Deutschen Reichsbahn, im Raw Leipzig-Engelsdorf, eine Lehre als Lokomotivschlosser. Hier lernte Rudi noch das Herstellen eines Bartschlüssels mit der Feile. Schon während der Lehrzeit konnte Rudi ein halbes Jahr im Bahnbetriebswerk Leipzig West an „alten“ Elloks mitarbeiten, das hieß an

der Betreuung den Baureihen E04, E44 und E94.

Als Auszeichnung für sein schon damals hervorragendes Engagement durfte seine Lehrgruppe die Lok E11 028 für die Eröffnungsfahrt am 31. Mai 1970 auf der frisch elektrifizierten Strecke Leipzig–Dresden vorbereiten.

1971 lernte Rudi aus und kam zum Bahnbetriebswerk Riesa. Die Baureihen 58 Reko, 120, 132 sowie V60, V15 und Kö wurden hier unterhalten. 1972 ging es das erste Mal auf eine Dampflok, die Heizerausbildung stand an. Nach bestandener Prüfung half er manchmal am Wochenende in Mügeln (b Oschatz) auf der

*) AG 3/52: Bezeichnung einer Arbeitsgemeinschaft des DMV - Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR – 3 für Rbd Dresden, 52 für 52. AG innerhalb der Rbd Dresden

Schmalspurlokomotive IV K aus. Wie bei fast allen jungen Männern, kam dann die Armee und forderte ihr Recht. 36 Monate, länger als der Grundwehrdienst, war die Eisenbahn passé.

Aber danach ging es richtig los. Es begann die gefragte Lokführerausbildung mit einem „Mammut-Lehrgang“ für die Dieselloks der Baureihen 106/110/132. Als dann im Bw Riesa die Baureihen 242 und 250 beheimatet wurden, galt es auch dafür, die Lizenzen zum Führen und Ausbilden zu erwerben. 1981 war er Lehrlokführer, ab 1983 Dienstplangemeinschaftsleiter (ähnlich dem heutigen Teamleiter) und ab 1986 Instruktur. Jetzt endlich konnte er seine langersehnte Prüfung als Dampflokführer nachholen.

Wie so oft bei Vollblut-Eisenbahnern, zeigte Rudi auch viel Interesse an der einig Nummern kleineren Eisenbahn. 1976 fand er den Weg zu den Riesaer Modell-eisenbahnern, die seit 1973 mit sieben Mitgliedern die AG 3/52 betrieben. Schon damals waren die Räumlichkeiten ein großes Problem. Mit großzügiger Unterstützung der übergeordneten Stellen wurde improvisiert. Nach einem Kellerraum in der Schule in Riesa-Weida, einem ausgedienten Friseursalon und einem alten Firmengebäude landeten die Modellbahner 1995 im Bahnhofsgelände von Röderau. Gravierende Mängel am Gebäude und extrem gestiegene Mietkosten machten

einen erneuten Umzug ins nunmehrige Objekt im Gewerbegebiet Riesa notwendig. Mit dem Beitritt der „Modellbahn Riesa“ in das damalige Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn verbesserte sich die Betreuung und Unterstützung bei der Kulturarbeit wesentlich.

Seit 1988 führt Rudolf Kerl das Vereinsleben als Vorsitzender. Sein soziales Denken und Handeln waren und sind ein wichtiges Bindeglied. Er formte eine verschworenen Gemeinschaft, die über viele Jahre Modellbahnausstellungen selbst organisierte oder sich an Veranstaltungen anderer Organisatoren aktiv beteiligte. Die erste Modellbahnausstellung fand bereits im Dezember 1977 im Heimatmuseum Riesa mit einer Gastanlage der Marienberger Modellbahnfreunde statt. Hier wurde der Grundstock für die Riesaer Tradition mit jährlich weiteren Modellbahnausstellungen gelegt. Die **30. Bigste** fand unter Leitung von Rudi 2007 zum Bahnhofsfest Riesa statt, an dem sich die Stiftung Bahn-Sozialwerk mit mehreren Kulturgruppen beteiligte. Ein Höhepunkt der jüngsten Zeit war 2012 eine Gemeinschaftsausstellung im „O-Park“ in Oschatz, anlässlich des 50. JubiläumS der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung. Dort nahm die „Modellbahn Riesa“ mit ihrer bekannte TT-Anlage und, neben vielen anderen Vereinen, auch die BSW-Kulturgruppe „Erster Modellbahnclub Des-

Döllnitzbahn GmbH:

private betriebsfähige Schmalspurbahn (18,6 km, 750 mm) in Mittel-Sachsen von Oschatz (Strecke Leipzig—Dresden) über Mügeln nach Kemmlitz, ein Rest des früheren sächsischen Schmalspurnetzes von ca. 500 km Länge, Spitzname: „Wilder Robert“

Taurachbahn:

Museumsbahn in Österreich im südlichen Salzburger Land (25,1 km, 760 mm), Endstück der Murtalbahn von Tamsweg nach Mauterdorf, Betreiber seit 1988: "Club 760 - Verein der Freunde der Murtalbahn"

sau“ mit zwei wunderschönen, technisch anspruchsvollen Anlagen teil.

Während eines Urlaubs in Österreich fand Rudi neue Eisenbahnfreunde im Club 760, in Mauterndorf im Lungau (Salzburger Land). Auf der dortigen Tau-rachbahn ist Rudi nun mehrmals im Jahr ein gefragter Gast-Dampflokführer. Auch auf der sächsischen Döllnitzbahn ist er

immer mal wieder freiwillig als Lokführer aktiv.

Nach 44 Dienstjahren und über eine Million gefahrener Streckenkilometer beginnt für Rudolf Kerl 2014 die Altersteilzeit.

Wir wünschen ihm viel Gesundheit, Glück und Freude und noch viel, viel mehr Zeit für seine Eisenbahnhobbys.

100 Jahre Bahnbetriebswerk Haltingen und Rangierbahnhof Basel Bad Bf

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen war Initiator einer Ausstellung

Wolfgang Hugenschmidt, Haltingen

Unsere BSW-Gruppe im äußersten Südwesten Deutschlands gründete sich am 19. September 1984 in Vorbereitung auf die 150. Jahrfeier der deutschen Eisenbahnen. Sie zählt heute 102 Mitglieder. In ihrer Pflege steht der historische Eiltriebwagen eT 1801 a/b, spätere Bau-reihenbezeichnung ET 25 015 a/b, der als erster seiner Bauart am 30. Januar 1935 die Werkhallen der Maschinenfabrik Ess-lingen verließ. Dieses Fahrzeug hatte und hat einen örtlichen historischen Bezug auf der von Basel Bad Bf ausgehenden und bereits seit 1913 elektrifizierten Wiesen- und Wehratalbahn nach Zell/Wiesental und Bad Säckingen (letzte ist seit 1971 stillgelegt). 1935, zur 100-Jahrfeier der deutschen Eisenbahnen, wurde der Trieb-wagen mit dem seinerzeit modernsten technischen Stand entwickelt und setzte damit Maßstäbe für die späteren elektri-schen Triebfahrzeuge. Hier sind zu er-wähnen: Wagenkasten in Leichtbauweise, geschweißte Fahrzeug- und Drehgestell-rahmen, Trommelbremsen, Fahrgastraum

ohne technische Einrichtungen und Plüschsitze in der 3. Wagenklasse. Somit hatten die Triebwagen einen hohen Kom-fort und waren bei den Fahrgästen sehr beliebt.

Neben der Pflege von historischem Eisenbahnerbe ist die Aufrechterhaltung der Kameradschaft unter den Bahnern ein weiterer hoher Anspruch. So besteht seit Dezember 1989 eine Partnerschaft zur gleichgesinnten BSW-Gruppe Historische Ellok beim Bw Leipzig Hbf West. Die Idee hatte ein mit Heimweh behafteter ehemaliger Sachse, der vor der Grenzzie-hung im Bw Haltingen eine neue Wahl-heimat gefunden hatte. Auch 2013 gehen die Vertreter und deren Angehörige beider Gruppen zum 24. Mal gemeinsam auf Reisen.

1999, nach aufwändigen Rekon-struktionsarbeiten, wurde der zweiteilige ET 25 erstmals als Museumstriebzug im Zustand von 1935 der Öffentlichkeit vorgestellt. Vorausgegangen war ein bei-spielloser Gemeinschaftswerk zwischen

den Mitgliedern der BSW-Gruppe und den örtlichen Bw-Verantwortlichen. Von 1987 bis 1999 hat der ET 25 insgesamt 155.000 Kilometer im Sonderzugverkehr im In- und benachbarten Ausland zur großen Freude der Fahrgäste zurückgelegt. Als besondere Fahrten sind zu erwähnen: drei Fahrten nach Norwegen mit Ziel Bergen, Stawanger und Trondheim. Zahlreiche Musicalfahrten zu Starlight Express und Phantom der Oper bleiben den Organisatoren der BSW-Gruppe in sehr guter Erinnerung. Der in Eigenregie umgebaute Gesellschaftswagen war dabei stets der „Treffpunkt“ im historischen Markgräfler, wie der Zug liebevoll benannt wird. Ein schwarzer Tag in der Geschichte der BSW-Gruppe war am Montag, dem 3. Mai 1999. Nach einer Fahrt von Neuenburg/Baden nach Luzern ereignete sich im Bw Haltingen ein Rangierunfall, bei dem der ET 25 015 b in das Schiebebühnenfeld stürzte. Die Reparaturmöglichkeit ist bewertet. Der Aufwand mit ca. 250.000 € für die schwere mechanische Instandsetzung übersteigt allerdings erheblich das Vermögen der BSW-Gruppe. Hier hofft der Vorstand immer noch auf die erforderliche externe Hilfe (Spendenaufwurf unter <http://www.et25-foerdereverein.de>). Der heutige geschützte Standort des verunfallten Museumstriebwagens befindet sich im jetzt 100-jährigen Lokschuppen des Bw Haltingen.

100 Jahre Bahnbetriebswerk Haltingen

Die begrenzte Reichweite der Dampflok (ca. 120 Kilometer) und der Rangierbahnhof Basel Bad Rbf erforderten 1912 die Inbetriebnahme des Betriebswerks Haltingen (Bw) für die Behandlung der zahlreich ankommenden Lokomotiven. Die Vorgänger-Betriebsmeisterei befand

sich auf Schweizer Hoheitsgebiet am nördlichen Stadtrand von Basel. Die noch heute vorhandene große Lokhalle mit dem überdachten Schiebebühnenfeld und zwei 35 m hohen Schornsteinen wurde nach badischen Baugrundsätzen als Rechteckschuppen mit 32 Standplätzen errichtet. Markant waren auch das über 300 m langgestreckte Kohlelager mit Portalkran, die Entschlackungsanlage, die beiden Wasserkräne und der noch heute vorhandene 25 m hohe kugelförmige und 500 m³ fassende Wasserturm. Die 100-jährige Schiebebühne und die **Holzdachkonstruktion** sind original erhalten geblieben. Die Lokhalle und der Wasserturm wurden vom Regierungspräsidium Freiburg als technisches Kulturdenkmal eingestuft, da sie als einzigartige Bauobjekte die Technik- und Verkehrsgeschichte des frühen 20. Jahrhunderts dokumentieren. Von Beginn an war ein Hilfszug für Notfalleinsätze in Haltingen stationiert. 1914 wurde die Bahnfeuerwehr gegründet und nach 80 Jahren im Zuge der Bahnreform aufgelöst.

Einhergehend mit dem Bau des Betriebswerkes durchlief das Winzendorf Haltingen eine enorme Entwicklung. Binnen zehn Jahren hatte sich die Einwohnerzahl fast verdoppelt.

Die Beheimatung von Dampf- und Diesellokomotiven füllt ein ganzes Buch. Erwähnt werden können deshalb nur einzelne Länder- und Reichsbahnmaschinen wie bad. IVe, bad. VIb und c (Personenzugloks), bad., VIId und Xb, bad. G12 (Güterzugloks), die Baureihe 57 10-40, preus. G 10, war über fünf Jahrzehnte mit dem Bw Haltingen verbunden. Die bekannten Baureihen 42, 44 und 50 prägten nach dem Krieg das Baureihenspektrum.

Bw Haltingen mit Baustelle ABS-NBS am 10. Mai 2012



Mit der Elektrifizierung der Strecke Mannheim—Basel im Jahr 1956 wurden die ersten E-Loks (E 91) im Bw Haltingen stationiert. Während die vielbefahrenen Strecken elektrifiziert wurden, stellte man im Zuge des Strukturwandels die anderen Strecken und den Rangierdienst auf Dieselloks um. Die Wartung und Reparaturen der neuen Technik bedeuteten eine große Herausforderung für Lokführer und Lokschlosser. 1957 wurde eine Instandhaltungsgruppe für Dieselloks (C-Gruppe) der Baureihen V 60, V 90, V 100, 215 und 218 in Haltingen eingerichtet.

1968 wurde die letzte Dampflokomotive 57 2618 ausgemustert. 1983 baute man eine neue Werkstatt zur Ausbesserung von Güterwagen und Interfrigo-Kühlwagen (bis zu 70 Wagen täglich). Schon 1996 wurde aber die Güterwagenausbesserung aufgrund der Umstrukturierung des Rangierbahnhofs Basel Bad Rbf und kurze Zeit später auch die Interfrigo-Arbeiten

eingestellt. In der Güterwagenwerkstatt befindet sich heute die Diesellok- und Triebwageninstandhaltung für Frist- und Reparaturarbeiten (z.B. Tausch von Motoren, Getrieben und Radsätzen) der DB Regio AG Verkehrsbetrieb Freiburg. Heute beheimatete Baureihen sind die 628, 641, 365, 394 und 218. Ein Nachschaustand für die elektrischen Wendelokomotiven der DB Schenker Rail AG und ein Ersatzteillager runden die verbleibende Werkstatteinrichtung ab.

1973 zählte das Bw Haltingen mit 534 Mitarbeitern den höchsten Personalbestand. Heute sind nur noch ca. 30 Handwerker der DB Regio AG und 60 Lokführer der DB Schenker Rail AG jeweils mit den zugehörigen Aufsichtskräften vor Ort beschäftigt.

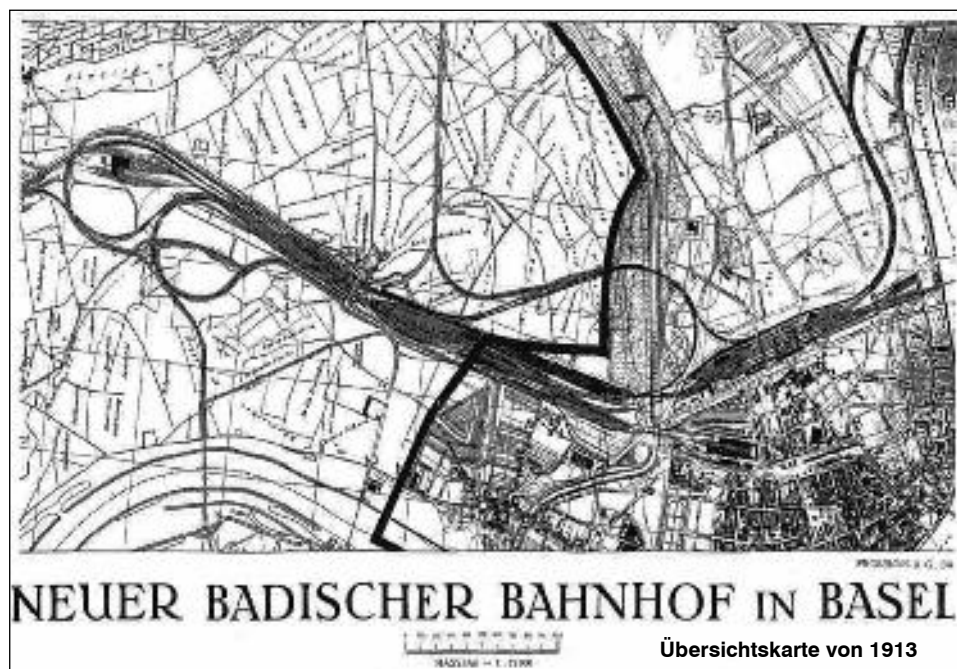
Das umfangreiche Betätigungsfeld der Haltinger Lokführer war im Reise- und Güterverkehr bis 1996 wie folgt:

Befahren der Oberrheinstrecke Basel—Offenburg, später bis Mainz und Frankfurt (Main) sowie Basel SBB RB und PB, Hochrheinstrecke Basel—Konstanz und Lindau, Wiesentalbahn Basel—Zell/Wiesental sowie Schopfheim—Säckingen, Weil am Rhein—Lörrach und umfangreiche Rangierarbeiten im Güter-, Personen- und Rangierbahnhof Basel Bad. Heute sind die Triebfahrzeugführer den einzelnen Führungsgesellschaften zugeordnet.

Das Umfeld des Bw Haltingen verändert sich in der Folge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn seit 2011 total. Auf der Ostseite entsteht derzeit ein Überwerfungsbauwerk für den Regionalverkehr sowie die neue Einfahrt in den Rangierbahnhof Basel Bad Rbf. Dieser Bahnhof feiert 2013 ebenfalls sein 100-jähriges Bestehen.

100 Jahre Rangierbahnhof Basel Bad Rbf

Die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen bauten im Zeitraum vom 12. September 1840 bis 15. Juni 1863 die durchgehende Hauptbahn von Mannheim zur Schweizer Grenze bei Basel bis nach Konstanz mit der deutschlandweit längsten durchgehenden Kilometrierung von 419 Kilometern. Durch den Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizer Eidgenossenschaft wurde der Bau der Bahn von Haltingen über Basel und Schaffhausen (jeweils Schweizer Hoheitsgebiet) nach Konstanz sichergestellt. Dieser Vertrag hat auch heute noch seine Gültigkeit. Sehr schnell konnten die Bahnanlagen am Rheinknie in Basel den steigenden Anforderungen nicht mehr genügen. In der Zeit von 1905 bis 1913 wurden in der Folge



die Bahnhöfe Basel Bad Gbf an der Erlenstraße, der Rangierbahnhof Basel Bad Rbf teilweise auf deutschem (2/3) und Schweizer Hoheitsgebiet (1/3) bei Weil-Leopoldhöhe sowie der Personenbahnhof Basel Bad Bf nur auf Schweizer Hoheitsgebiet neu erbaut. Hier spricht man vom Millionengrab im Ausland. Für die Lokomotivbehandlungen wurden das Bw Haltingen (1912) und das Bw Basel (1913) ebenfalls neu errichtet.

Der Rangierbahnhof Basel Bad Rbf wurde unter dem Erbauer Adalbert Baumann als seinerzeit größter und modernster Verschiebebahnhof Europas im Einrichtungssystem 1913 offiziell dem Betrieb übergeben. Auf dem 235 Hektar großen Areal zwischen dem Fluss Wiese bei Basel und Haltingen am nördlichen Ende entstand der fünf Kilometer lange und 200 Meter breite Rangierbahnhof. Er umfasste 22 Stellwerke, 191 Kilometer Gleise und 399 Weichen sowie drei Ablaufberge. Alle Züge ob von Süden, Osten oder Norden wurden über große Gleisschleifen der im Norden bei Haltingen liegenden Einfahrgruppe A zugeleitet. Desgleichen verließen die Züge den Bahnhof über die Ausfahrtgruppe F auf Schweizer Hoheitsgebiet gelegen über eine Gleisschleife in Richtung Deutschland, über die Ausfahrtgruppe K in Richtung Schweiz. Aus der Vogelperspektive gleichen die Gleisanlagen einer großen liegenden Zahl Acht.

Der Rangierbahnhof war ein Grenz- und Eilgutbehandlungsbahnhof. Der südliche Teil der Anlage war an der Staatsgrenze durch einen zwei Meter hohen Zollzaun vom Bahnhof auf deutschem Hoheitsgebiet getrennt. Zur Ausfuhr in die Schweiz wurden die Zolltore unter Aufsicht der Zollbeamten geöffnet. In

Spitzenzeiten wurden täglich rund 3.000 Wagen behandelt, 95 Züge wurden aufgelöst, 85 neu gebildet und 36 Züge auf dem direkten Weg durchgeleitet.

Von 1987 bis 1990 löste das Projekt „GonG“ Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt „GonG“ eine Rationalisierung des Rangierbahnhofs aus. Die Rangier- und Zollbehandlung wurde in die Zugsbildungsbahnhöfe in der benachbarten Schweiz oder im deutschen Hinterland verlagert. Auf den frei gewordenen Flächen konnte Ende der 1990er Jahre der neue Umschlagbahnhof (Ubf) für den kombinierten Ladungsverkehr von der Erlenstraße in Basel nach Weil am Rhein verlagert werden.

Heute ist der Rangierbahnhof Drehscheibe für den internationalen Transit- und den regionalen Güterverkehr. Seit der Einweihung des Umschlagbahnhofs 1999 ist er auch Ziel- und Ausgangspunkt des internationalen kombinierten Schienen-Straße-Güterverkehrs.

Im Zuge des Projekts viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn als Teil der Verbindung Rotterdam—Basel—Genua „Korridor A“ und als deutsche Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-AlpenTransversale „NEAT“ wird die ehemalige Ausfahrtgruppe F wieder neu entstehen.

Gleis 51/52.

Die Aktivmitglieder unserer BSW-Gruppe haben zusammen mit dem Museumsverein eine Sonderausstellung „Gleis 51/52“ für das Städt. Museum am Lindenplatz in Weil am Rhein konzipiert. Diese Sonderausstellung widmet sich der geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahn im Dreiländereck Deutschland, Schweiz und Frankreich und den beiden zuvor beschriebenen 100-jährigen Dienststellen.



Flyer zur Sonderausstellung „Gleis 51/52“

Die Motto gebenden Gleise 51/52 haben das Bw Haltingen mit dem Rangierbahnhof als Lokverkehrsgleise ohne Störung des Rangierbetriebes verbunden.

In der Ausstellung erwartet den Besucher ein Modell des ersten badischen Zuges als Leihgabe des Verkehrsmuseums Karlsruhe, und er erhält Einblick in die Lokleitung und Werkstatt des Bw Haltingen. Abgerundet wird dieses Thema mit einem von der BSW-Gruppe mitgestaltetem Bw-Modell im Maßstab 1:160 um 1922.

Dem Besucher werden die Besonderheiten des Bahnhofs anhand eines raum-

füllenden Gleisplanes mit dem simulierten Durchlauf der Wagen augenscheinlich vorgestellt. Zudem werden die Aufgaben der einschlägigen Stellwerke und Berufsgruppen aufgezeigt. Die Exponate für die Telekommunikationsanlagen erhielten wir dankenswerter Weise vom BSW-Fernmeldemuseum Stuttgart.

Für die Zeit nach dem Dienst werden die Wohnstätten und die Freizeitgestaltung der Eisenbahner in den Wohnkolonien und Gartenstädten in Haltingen und Weil am Rhein gezeigt. Ein Thema ist der Arbeit der Stiftung Bahn-Sozialwerk gewidmet. Das leibliche Wohl der Eisenbahner wird in der Kantine des Museums nachempfunden, darin wird an die beiden Kantinen im Bw Haltingen und Rbf Weil am Rhein erinnert.

Im Gewölbekeller wird der Tunnelbau einst am Isteiner Klotz und jüngst am Katzenbergtunnel in Szene gesetzt. Die Themen werden jeweils durch elektronische Bilderrahmen mit nahezu unveröffentlichten Aufnahmen und Filmen ergänzt. Der BSW-Gruppe oblag dabei die Aufgabe, der Ausstellung den nötigen Inhalt zu erschließen und die erforderlichen Exponate mit dem vorhandenen Netzwerk anzubieten.

Vielleicht haben wir nun Ihr Interesse geweckt? Wir laden alle Interessierte zu einem Museumsbesuch an Samstagen zwischen 15-18 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 14-18 Uhr ganz herzlich ein. Das Museum am Lindenplatz/Bläsiring ist mit der S 5 (Gartenbahn) über die Haltestelle Weil am Rhein Ost im Stundentakt erreichbar. Fußweg: ca. 500 Meter. Umsteigebahnhöfe sind Weil am Rhein oder Lörrach-Stetten.

175 Jahre „Stammbahn“: Berlin—Zehlendorf—Kleinmachnow—Potsdam

Ein kurzer geschichtlicher Abriss und einige Anregungen für eine Spurensuche entlang der noch zu erkennenden Trasse

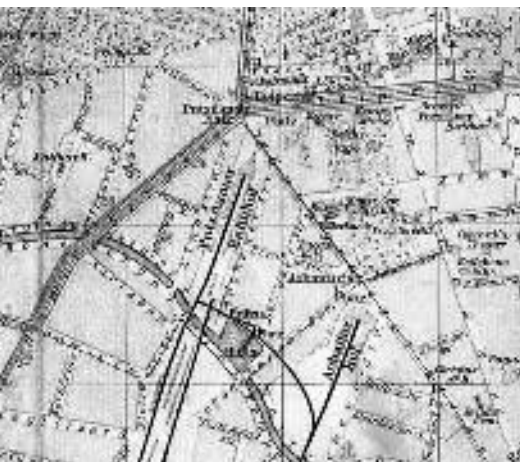
Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Am 22. September 1838 wurde das erste Teilstück der Berlin-Potsdamer Eisenbahn von Zehlendorf nach Potsdam in Betrieb genommen. Wenige Wochen später, am 29. Oktober 1838, begann der Zugverkehr zwischen Berlin Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf.

Diese Strecke war die erste Eisenbahn in Preußen und hat eine bewegte Geschichte, ist zum Teil Vergangenheit, und die Diskussionen um ihre Zukunft haben nie ganz aufgehört. Seit 1891 fuhr die so genannte „Neue Wannseebahn“ als erste Vorortbahn auf separaten Gleisen parallel zur Stammbahn und dann ab Zehlendorf über Nikolassee nach Wannsee und weiter auf eigenen Gleisen nach Potsdam.

Die 26,1 Kilometer lange Eisenbahnstrecke fand bald nach ihrer Eröffnung bereits Würdigung in der bildenden Kunst.

Berliner Kartenausschnitt von 1880



Der Maler Adolph von Menzel schuf das Werk „Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn“ im Jahre 1847. Heute ist es in der Neuen Nationalgalerie in Berlin zu bewundern.

Zum Hundertjährigen 1938 gab es ein großes Fest. Die Nachbildung der Lokomotive ADLER wurde aus dem Verkehrsmuseum in Nürnberg geholt und zog auf der ersten Eisenbahnstrecke Preußens Sonderzüge. Begleitet wurden die Feierlichkeiten von einem Sonderdruck der RBD Berlin und einer Broschüre „100 Jahre BERLIN—POTSDAM“ des Reichsbahn-Werbeamtes^{*)}. Das Reichsverkehrsministerium als Herausgeber widmete 1939 in „Deutsche Verkehrsgeschichte Band I/1-2“ dreißig ansprechend bebilderte Druckseiten (erschieden im Konkordia Verlag Reinhold Rudolph Leipzig). Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Fernbahnstrecke als Fahrgastquelle ihre einstige Bedeutung, einmal durch die Kriegszerstörungen, andererseits durch die Folgen des Viermächtestatus von Berlin und den Verlust des durch den Mauerbau 1961 abgeschnittenen Umlandes. Ab 1948 fuhren S-Bahnen elektrisch im 20-Minuten-Takt von Berlin-Zehlendorf nach Düppel bei Kilometer 14,6. In der Folge des Streiks der Westberliner Eisenbahner von 1980 wurde schließlich im September desselben Jahres der Betrieb auf der „Stummelstrecke“ gänzlich eingestellt.

^{*)} siehe www.hs-merseburg.de/~nosske/Epochell/za/e2z_ejbp.html

Bild Netzspinne einfügen „Die Berlin-Potsdamer Eisen- bahn“ von 1847 entfernen

Diskussionen, über die Medien befeuert, gab es nach dem Mauerfall in den 1990er Jahren und zuletzt in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts. Zunächst wurde eine Wiederbelebung als Regionalbahn-Linie favorisiert, zuletzt dachte man über eine S-Bahn bis zum Europarc Dreilinden, einem relativ jungen Gewerbegebiet am Berliner Stadtrand, nach. All diese Konzepte waren mehr oder weniger von einer Euphorie des Aufbruchs getragen, aber scheiterten dann aus vielerlei Gründen wie hohen Kosten, fehlender Wirtschaftlichkeit und veränderten Verkehrsströmen. Zur 170. Wiederkehr der Streckeneröffnung vor fünf Jahren waren der Verbindung einige Ausstellungen gewidmet, etwa die Schau der Bürgerinitiative Stammbahn im Berliner S-Bahn Museum (neben dem Bahnhof Griebnitzsee bei Potsdam, einem Bahnhof der Stammbahn). Den vorläufigen Schlusspunkt setzte eine Aussage des amtierenden Brandenburger Verkehrsministers Vogel-sänger vom April 2012 (Potsdamer Neueste Nachrichten vom 24. April 2012), der meinte, eine S-Bahn zum Europarc sei wegen der klammen Landeskassen vom Tisch.

Wir beginnen eine kleine Wanderung an den verwaisten zwei Bahnsteigkanten für die „Stammbahnzüge“ im Bahnhof Berlin-Zehlendorf, den wir in südlicher Richtung verlassen und hinter der Unterführung rechts in die Machnower Straße



einbiegen, was uns schon sozusagen die Richtung vorgibt. Jedoch biegen wir alsbald rechts in die Berlepschstraße ein, die wir auf der rechten Straßenseite entlangwandern. Bei Abstechern mit den Augen (und zu Fuß) in westliche Richtung können wir die Trasse der 1980 stillgelegten S-Bahn nach Düppel unter der in mehr als 30 Jahren üppig gewucherten Vegetation ausmachen. Kreuzt die Berlepschstraße rechts die Clauertstraße, lohnt sich eine Erkundung der Reste des 1972 eröffneten S-Bahn-Haltepunkts Zehlendorf Süd, der somit nicht mal acht Jahre (!) genutzt wurde. Zu sehen sind ein moderner Betonbahnsteig mit Peitschenlampen, fast vollständig korrodierte Stationsschilder und ein kleiner Wetterschutz am südlich gelegenen Bahnsteigzugang. Unmittelbar hinter den Resten der Station erhebt sich der dunkle Kubus des Neubaus der Justizvollzugsanstalt Düppel, er mag als Orientierung dienen. Zurückgekehrt auf die Berlepschstraße (hier verkehrt die BVG-Buslinie 115), spazieren wir weiter



Das große Widerlager mit Kastenbrücke ist die Stammbahnbrücke über die alte Transitautobahn in Dreilinden



Der Prellbock ist das Streckenende in Düppel (Zehlendorf, Bezirk in Westberlin, letzter S-Bahn-Halbzug fuhr 1980)



Richtung Südwesten die nun bald schnurgerade verlaufende, ruhige Wohngebietsstraße entlang, die sich immer mehr dem alten Bahndamm der Stammbahn nähert. Gegenüber der Buswendeschleife an der Stadtgrenze, die südlich gegenüberliegende Flur gehört bereits zur „Speckgürtelgemeinde“ Kleinmachnow, daher früher der Doppelname des Bahnhofs, lassen sich die mit Bäumen bewachsenen Bahnsteige von Düppel (Ortsteil des Berliner Bezirks Zehlendorf) erkunden. Spektakuläres zu sehen gibt es nicht, außer dem auch Jahrzehnte danach noch sehr solide wirkenden Gleisabschluss (vulgo Prellbock) aus Stahlprofilen, der in mehrfacher Hinsicht die Grenze markiert(e) und einen wichtigen Schlusspunkt setzt(e). Aber es gibt an anderen Orten noch mehr zu erkunden, und einige markante Zeitzeugen seien zum Schluss kurz erwähnt. Da wäre zum einen die beeindruckende Überführung über die alte A 115 in Dreilinden. Das gewaltige Überführungsbauwerk ist nach einem kurzen Stück zu Fuß vom Ende des Teerofendamms erreichbar. Zum anderen eine Balken-Brücke in Kohlhasenbrück an der Straße zur Kolonie Albrecht Teerofen, in deren Widerlager ein mit der Jahreszahl 1838 versehener Stein aus der ursprünglichen Gewölbebrücke zu sehen ist. Abschließen könnte man den Ausflug in die Berlin-Brandenburgische Eisenbahngeschichte mit einem Besuch des S-Bahnmuseums neben dem Bahnhof Griebnitzsee, dessen Empfangsgebäude an der einstigen Einfädelung von Stammbahn und der Strecke Potsdam—Berlin-Wannsee liegt.

Widerlager der ursprünglichen Gewölbebrücke in Kohlhasenbrück, oben Inschrift von 1838, unten Text zum Umbau 1926

Fotos: Immo Hoppe (3x)

Vor 150 Jahren – erste Eisenbahnwerkstatt in Halle (Saale)

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

Am 14. August 1840 wurde die Strecke Magdeburg—Cöthen—Halle (Saale)—Leipzig eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war Halle (Saale) lediglich Durchgangsbahnhof. Durch die Eisenbahn begann auf dem Gebiet des Handels und Verkehrs eine Revolutionierung der bisherigen Verhältnisse. In Halle (Saale) entwickelte sich ein industrielles Zentrum. Maschinenbau, Zuckerfabriken und Kohlegruben forderten stabile und schnelle Verkehrsverbindungen. Geschäftstüchtige Männer aus allen Wirtschaftsbereichen erkannten die Zeichen der Zeit und stellten Kapital zum Bau von Eisenbahnlinien zur Verfügung.

In den Jahren 1846 bis 1872 wurden fünf Eisenbahngesellschaften gegründet, die mit ihrem Streckenverlauf Halle (Saale) zum Eisenbahnknoten werden ließen. Jede Gesellschaft hatte eigene Bahnhofsbauten und Lokomotivschuppen, damals Schuppenhaus für Dampfwagen genannt.

In Halle (Saale) gab es zu diesem Zeitpunkt mehr als acht solche Schuppen unterschiedlicher Größe. Die Anzahl der Lokomotiven stieg zwischen 1870 und 1890 laut Statistik auf 260 Prozent. In den Anfängen des Eisenbahnwesens wurden Werkstätten allgemein als notwendiges Übel empfunden. Sie verursachten Kosten und brachten keine Erlöse. Die Werkstätten in den Lokschuppen waren nicht Werkstätten im heutigen Sinne, sondern in vielen Fällen ein Schmiedefeuer nebst Amboss, Werkbank und Schraubstock. Die technische Ausrüstung der Lokomotiven war einfach, komplizierte Bremssysteme gab es noch nicht, und die Kessel hatten einen niedrigen Dampfdruck. Schäden und Störungen an den Lokomotiven führten zu staatlichen Regelungen. Bereits am 3. November 1838 wurde im Allgemeinen Bahnpolizeigesetz eine regelmäßige Kesseluntersuchung vorgeschrieben. Technische Vereinbarungen von 1850 schrieben

eine solche nach 80.000 Meilen, jedoch spätestens nach drei Jahren vor. In Folge dieser Regelungen reichten die vorhandenen Reparaturmöglichkeiten nicht mehr aus. Unregelmäßigkeiten und Unfälle häuften sich.

Diesem Rechnung tragend, wurde in Halle (Saale) im Jahr 1863 die erste größere Lokomotivwerkstatt errichtet. In dieser „Hauptwerkstatt“, dem



Fahrzeugparade Raw Halle (Saale) 1988



Werkhalle Raw Halle (Saale) 1988, links oben, mit der zu DDR-Zeiten üblichen Lösung: „Steigerung der Arbeitsproduktivität für die weitere Erfüllung unserer Hauptaufgabe“

späteren Raw Halle (Saale), wurden nun alle Großausbesserungen vorgenommen. Die baulichen Entwicklung des Werkes vollzog sich in mehreren Abschnitten. Mit der Gründung der „Zentralwerkstatt“ entstanden ein Wagen- und ein Lokreparaturschuppen, je ein Gebäude für Dreherei, Betriebsschlosserei und Schmiede, ein Holz- und ein Materialschuppen sowie ein Kesselhaus, zwei Brunnen und ein Werkführerhaus (Verwaltung). In den folgenden Jahrzehnten wurde das Werk bis zum Fertigungsbetrieb erweitert. Das Raw Halle (Saale) entwickelte sich zu einem der Zentren der Dampflok- ausbesserung. 1945, durch Bomber erheblich zerstört, wurde nach dem Wiederaufbau die Produktion sogar gesteigert. Von 1945 bis 1968 wurden 12.197 Dampflokomotiven ausbessert. Mit der Lok 78 503 ging diese Ära zu Ende.

Durch die Traktionsumstellung bei der DR ab 1965 ergaben sich auch für das Raw Halle (Saale) veränderte Aufgaben. Neue Werkstätten mussten eingerichtet werden.

Man begann mit der Aufarbeitung von Dieselloks der BR V 36. Es folgten die Kleinlokomotiven Kö und V 15, die V 60 und später Leichtverbrennungstriebwagen (LVT). Die Stückzahlen für die Ausbesserung von Dieselfahrzeugen bewegten sich in den Jahren 1967 bis 1986 bei rund 600 Schadgruppen/Jahr. Die letzte V 60 verließ das Werk im Mai 1980.

Im VEB Waggonbau Ammendorf (b Halle) stiegen die Anforderungen im Reisezugwagen-Export ständig. Das Raw Halle (Saale) wurde daher im Jahr 1969 mit der Produktion von Drehgestellen beauftragt. Zunächst als Baugruppenfertigung, wurde die Drehgestellproduktion schließlich komplett ins Raw Halle (Saale) verlagert. Das war die Umstellung vom Reparatur- zum Fertigungsbetrieb. Am 9. März 1984 wurde das 25.000. Drehgestell an den VEB Waggonbau übergeben.

Im Rahmen der Bahnreform und der Konzentration der Fahrzeuginstandhaltung wurde das Raw Halle (Saale) im Jahr 1998 stillgelegt.

50 Jahre Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz“

Wolfgang Dath und Jürgen Hirsch (BB), Berlin

Vor 50 Jahren wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 der erste der formschönen, dieselhydraulischen Verbrennungstriebwagen (VT) der Bauart „Görlitz“ präsentiert, der später als der „Stolz der Reichsbahn“ in die Annalen der DDR eingehen sollte. Im Folgenden soll aus diesem Anlass ein Kurzabriss über die Geschichte dieser Fahrzeuge gegeben werden *).

Im Jahre 1956 hatten sich die Bahnverwaltungen der DDR, der Tschechoslowakei und Österreichs über die Schaffung einer später sehr erfolgreichen Tagesverbindung zwischen Berlin und Wien über Prag verständigt. 1957 konnte erstmals der FdT 54/55 verkehren. Der Zug erhielt den von der lateinischen Bezeichnung des Zielortes abgeleiteten Namen "Vindobona". Bis 1960 setzte die DR nun auf der Relation täglich je einen Schnelltriebwagen in jeder Richtung ein, dann übernahmen die tschechoslowakischen Staatsbahnen für einige Zeit die Stellung der Triebwagen. Von Mai 1962 bis Mai 1964 setzte aber auch die ÖBB ihre Triebwagen zwischen Wien und Berlin ein, sodass auch mit dieser Bahngesellschaft ein Naturalausgleich stattfand.



Sechsteilige SVT-Garnitur mit Triebkopf VT 18.16.07 (s. Kasten Seite 43, 2. Berlin-Rummelsburg)

1959 wurde mit dem "Berolina" eine neue Tagesverbindung auf der Strecke Berlin—Warschau—Brest eingerichtet. Ab 1960 fuhren Berliner Triebwagen auch als "Hungaria" nach Budapest. Im selben Jahr wurde die Anbindung Dänemarks mit Einführung des "Neptun" zur Fähre in Warnemünde verbessert.

Das nun gut ausgebaute Netz der internationalen Verbindungen trug zum Ansehen der um Anerkennung ringenden DDR bei. Wollte man dieses Netz erhalten, war die Beschaffung von Neubaufahrzeugen unumgänglich. Deshalb wurde 1959 der traditionsreiche Waggonbau Görlitz, der schon 1932 den legendären „Fliegenden Hamburger“ gebaut hatte, mit der Entwicklung eines komfortablen Schnelltriebzuges beauftragt. An der Gestaltung des neuen Triebwagens war auch das Institut für Formgestaltung beteiligt. Sicherlich orientierte man sich dabei an der

*) s. auch unser [Heft 2](#) und [Heft 10](#), nachzulesen auf unserer neuen Web-Seite www.bahn-und-modell.de unter Unser Fachblatt



Zwei Repräsentanten ihrer Zeit: SVT und ICE in Berlin-Rummelsburg 2012

Formgebung des von Franz Kruckenberg entwickelten Versuchstriebwagens DR 137 155, der dem neuen Zug sehr ähnlich sah. Bei der technischen Ausarbeitung des Projektes ist dann vor allem darauf geachtet worden, dass die Austauschbarkeit möglichst vieler Teile mit denen der Diesellokomotive V 180 gewährleistet wurde.

Am 1. März 1963 konnte der erste Triebzug das Werk in Richtung Leipzig verlassen, wo er auf der dortigen Frühjahrsmesse der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Bei Fachleuten des In- und Auslandes soll der neue vierteilige Zug damals Erstaunen ausgelöst haben. Stolz konnte die DDR ein Markenprodukt vorzeigen. Bei der DR erhielt der Zug die Bezeichnung VT 18.16.01, wobei der erste Teil der Nummer sich auf die installierte Motorleistung von 1800 PS bezieht. Der zweite Teil stellt ein Zehntel der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h dar, während der dritte Teil die Ordnungsnummer darstellt. Außerdem wurden die Züge in Anlehnung der Bauartbezeichnungen der Vorkriegstriebwagen und in Hinsicht auf den Hersteller als Bauart "Görlitz" bezeichnet. Ab 1970 hießen sie bei der DR SVT 175 und ab 1994 bei der DB AG Triebkopf BR 675, Mittelwagen BR 975.

Am 10. April 1964 wurde der erste VT von der VES-M Halle an das Triebwagen-Bahnbetriebswerk (Vt-Bw) Berlin-Karlshorst übergeben. Die Indienststellung des Zuges bei der DR erfolgte dann am 15. April 1964 durch die Rbd Berlin. Bis 1968 wurden insgesamt acht Triebzüge, zwei Reservemaschinenwagen und sechs zusätzliche Mittelwagen geliefert. Alle VT 18.16. wurden dem Vt-Bw Berlin-Karlshorst zugeteilt.

Ab 31. Mai 1964 kamen dann die ersten Regeleinsätze des VT 18.16 als „Neptun“ nach Kopenhagen, es folgten Verbindungen zwischen Berlin und Prag. 1966 wurde innerhalb der DR auf den großen Erfolg der Schnelltriebwagenverbindungen hingewiesen. Für den Fahrgast war bei allen Verbindungen ein erheblicher Zeitgewinn entstanden. Die Reisezeit des "Neptun", des "Vindobona" und des "Hungaria" lag etwa 30 % unter der lokbespannter Züge. Die kürzeren Fahrzeiten besaßen eine nicht zu unterschätzende Werbewirkung. Der Triebwagenverkehr führte in allen Relationen zu einer beachtlichen Verkehrszunahme.

Der VT Bauart „Görlitz“ wurden in der Beschaffung mit 3.845.000 Mark für einen vierteiligen Zug als sehr teuer ein-



geschätzt. Sie wurden aber als eine Voraussetzung für die Entwicklung des internationalen Verkehrs angesehen.

Am 26. Mai 1968 nahm die DR den Betrieb auf der Strecke Berlin–Malmö über die Fährverbindung Saßnitz–Trelleborg als Ex 121/122 "Berlinaren" auf. Ab 28. September 1969 wurden außerdem zwei exklusive Inlands-Zugpaare als Ex 2/3 und Ex 6/7 von Berlin nach Leipzig mit SVT "Görlitz" gefahren. Zum Sommerfahrplan 1970 wurde nach jahrelanger Sperrung auch ein beschränktes Platzangebot in den Zügen "Vindobona", "Hungaria" und "Karlex" für den Binnenverkehr freigegeben. Damit wollte die DR zusätzliche qualitativ hochwertige Reisezugverbindungen im Binnenverkehr anbieten, um Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen bzw. zurückzugewinnen, die zuvor das Flugzeug benutzt hatten.

Am Morgen des 30. Oktober 1972 kam es bei diesem Zug zu dem folgenschwersten Zugunglück in der Geschichte des Triebwagenbetriebes bei der DR. Gegen 7.30 Uhr war der Ex 347 "Karola" zwischen Leipzig und Karlsbad (Karlový Vary) mit dem D 273 Aue–Berlin zu-sammengestoßen, weil der Lokführer des verspäteten Ex 347 im dichten Nebel

am roten Ausfahrtsignal des Bahnhofes Schweinsburg-Culten vorbei gefahren war. Dabei kamen 22 Menschen ums Leben. 70 Personen erlitten Verletzungen. An dem Triebwagen, an der Lok sowie an mehreren Wagen entstanden schwere Sachschäden. Ein Triebkopf und zwei Mittelwagen mussten daraufhin ausgemustert werden. 1978 verunfallte der vierteilige SVT 175 001/002 in Frauenhain und wurde daraufhin nicht wieder aufgebaut. 1979 brannten dann SVT 175 007 und 175 307 in Berlin-Karlsborst aus, so dass auch diese Wagen nicht mehr einzusetzen waren. Anfang der achtziger Jahre fehlten damit schon neun Fahrzeuge aus dem Bestand der SVT "Görlitz".

Inzwischen hatten sich die Befürworter lokbespannter Züge durchsetzen können. Die Einsatzgebiete der Triebwagen-Relationen schrumpften daher erheblich. Im Jahre 1981 wurde auf Grund des Verkehrsabkommens zwischen der DDR und der BRD mit der Modernisierung des Bahnbetriebswagenwerkes Berlin-Rummelsburg (Bww Rga) begonnen. Die Anlagen des benachbarten Triebwagen-Bahnbetriebswerkes Berlin-Karlsborst standen einer Erweiterung des Bww im Wege. Deshalb wurde beschlossen, das Triebwagen-Bahnbetriebswerk zum 31. März 1981 aufzulösen. Ab 1982 kam ein Teil der SVT-Züge jeweils im Sommerfahrplan auf der Relation Berlin–Bautzen zum Einsatz. Nach Bautzen wurde am 27. September 1985 zum letzten Mal mit SVT "Görlitz" gefahren. Damit ging die Ära der besonders beliebten Triebzüge bei der DR zu Ende. Die Eisenbahn hatte somit wieder etwas von ihrem besonderen Flair verloren. Ab Herbst 1985 fuhren die „Görlitzer“ nur noch zu Sonderfahrten.

Der vierteilige SVT 175 005/006 bekam ab 10. Mai 1985 ein völlig verändertes Einsatzgebiet. Er wurde als rollender Jugendklub für das Zentrale Jugendobjekt "Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken" eingesetzt und diente bis 1989 der kulturellen Betreuung der auf den Baustellen eingesetzten Jugendlichen.

Die in Berlin und Wittenberge im Freien abgestellten Fahrzeuge sind in den folgenden Jahren in einen schlechten Erhaltungszustand gekommen. Durch Witterungseinflüsse korrodierte die Beblechung sehr stark, durch Vandalismus ist die Inneneinrichtung in Mitteleiendenschaft gezogen worden. Etliche Fahrzeuge sind deshalb in den 1990er Jahren zerlegt worden. Letztendlich blieben nur drei Triebzüge der Bauart „Görlitz“ erhalten, zwei in Berlin, einer in Chemnitz.

Der erste Berliner ist der SVT 175 015/016 auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg. Er wird von der fusionierten BSW-Gruppe „SVT 175 Berlin-Lichtenberg“ betreut (s. Heft 27, Seiten 8+9). Der zweite Berliner ist der SVT 175 019/014, der zum Bestand des DB-Museum Nürnberg gehört. Er steht abgestellt auf dem Bahnhof Berlin-Rummelsburg. Die BSW-Gruppe "VT 18.16" bemüht sich schon seit Jahren darum, diesen Zug, auf den man zur Zeit nur mit etwas Glück bei der Vorbeifahrt einen Blick werfen kann, wieder in Betrieb zu nehmen. Das dritte Exemplar, der SVT 175 005/006, steht als Dauerleihgabe im Sächsischen



Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM).

Wie kam es dazu?

Um den ersten, den ausgemusterten vierteiligen Triebzug 175 015-315-415-016 bemühte sich 1987 die Pioniereisenbahn in Berlin-Wuhlheide. Man wollte ihn dort umbauen und die Wagen als Räumlichkeit bei Ausbildung der Pioniereisenbahner und als Schlafmöglichkeit nutzen. Bis zur geplanten Überführung in die Wuhlheide hatte eine Gruppe von Pioniereisenbahnern schon auf dem Wriezenener Güterbahnhof, wo der Zug inzwischen abgestellt worden war, mit dem Umbau des Zuges begonnen. In den nächsten Jahren arbeiteten sie hier den Führerstand und den Maschinenraum des 175 016 auf. Sie setzten die Beleuchtung des Zuges instand, bauten im Speisewagen in der Anrichte eine Bar ein und gestalteten die Küche neu. Die Abteile im Speisewagen wurden zum Clubraum umgebaut, und in die Abteile des anderen Mittelwagens hat man zu Schlafabteilen umfunktioniert. Im 175 015 entfernten die Pioniereisenbahner

1. Berlin-Lichtenberg: (alle Görlitz, Baujahr 1968)

DR 675 015-2 = 175 015-7 = VTa 18.16.08
 DR 975 315-3 = 175 315-1 = VMc 18.16.08
 DR 975 415-1 = 175 415-9 = VMd 18.16.08
 DR 675 016-0 = 175 016-5 = VTb 18.16.08

2. Berlin-Rummelsburg: (alle Görlitz, Baujahr 1968)

DB 688 176-7 = DR 675 019-4 = 175 019-9 = VTa 18.16.10
 DB 988 015-4 = DR 975 509-1 = 175 509-9 = VMe 18.16.05
 DB 988 018-8 = DR 975 511-7 = 175 511-5 = VMe 18.16.06
 DB 988 016-2 = DR 975 313-8 = 175 313-6 = VMc 18.16.07
 DB 988 017-0 = DR 975 413-6 = 175 413-4 = VMd 18.16.07
 DB 688 175-9 = DR 675 014-5 = 175 014-0 = VTb 18.16.07

3. SEM Chemnitz: (alle Görlitz, Baujahr 1966)

DR 675 005-3 = 175 005-8 = VTa 18.16.03
 DR 975 305-4 = 175 305-2 = VMc 18.16.03
 DR 675 006-1 = 175 006-6 = VTb 18.16.03

VTa = Maschinenwagen a, Großraum 2. Klasse
 VTb = Maschinenwagen b, Großraum 2. Klasse
 VMc = 3 Abteile 2. Klasse, Küche, Speiseraum
 VMd = 3 Abteile 2. Klasse, 6 Abteile 1. Klasse
 VMe = 9 Abteile 2. Klasse
 (1967/68 gebaute Mittelwagen 501-511)

die Einrichtung und gestalteten einen Ausstellungsraum. Aufgrund der politischen Umwälzungen 1989/90 kam der SVT jedoch nicht zur Pioniereisenbahn (jetzt Parkeisenbahn). Im Bahn-Sozialwerk der DR fand sich ein neuer Nutzer des SVT. Die Parkeisenbahner, die sich um den Triebwagen bemüht hatten, organisierten sich deshalb am 1. November 1992 in der BSW-Freizeitgruppe "Schnelltriebwagen". Da das Gelände am Wriezener Güterbahnhof entwidmet wurde, musste für den Triebzug ein neuer Aufstellort gefunden werden. Zum Glück konnte im Bahnhof Berlin-Lichtenberg ein Gleis für diese Zwecke bereitgestellt werden. Die BSW-Gruppe hat den Triebzug dort inzwischen unter großem Aufwand hergerichtet. Er wurde stationär an Wasser, Abwasser und Elektroenergie angeschlossen.

Im Maschinenwagen 175 015 wurde die Bestuhlung entfernt und so ein Mehrzweckraum geschaffen, in dem eine ständige Ausstellung zum Thema Schnelltriebwagen gezeigt wird.

Der zweite, der SVT 175 019-509-313-413-014, war schon einige Jahre als fünfteilige Einheit im Charterverkehr unterwegs. Da die Nachfrage nach Ausflugsfahrten mit dem SVT nicht nachließ, erhielt er von März 1988 bis Mai 1989 wieder eine Hauptuntersuchung. Um die Attraktivität des Triebzuges

weiter zu erhöhen, wurde 1991 mit 175 511 ein weiterer Mittelwagen mit Bar und Musikanlage eingestellt. Mitte 1993 wurde er beim DB-Museum Nürnberg in den Park der betriebsfähigen Museumsfahrzeuge aufgenommen. Bis April 1995 erhielt der Zug im Raw Wittenberge nochmals eine Instandsetzung mit Bremsrevision, die den Einsatz in den folgenden Jahren absicherte. Noch 1995 konstituierte sich dann die BSW-Freizeitgruppe "VT 18.16", die die Fahrzeuge **seitdem** betreut. Am 12. April 2003 musste der Museumstriebwagen VT 18.16.07/10 allerdings wegen Fristablauf aus dem Verkehr genommen werden. Im Vorfeld waren noch einige Abschiedsfahrten organisiert worden, die von Berlin nach Malmö, Prag, Zittau und Adorf (Vogtl) führten. Seitdem ist der Triebwagen nur noch auf einigen Ausstel-

lungen als nicht betriebsfähiges Exponat präsentiert worden. Alle Bemühungen, den Zug wieder in den Einsatz zu bringen, scheiterten bisher.

Der dritte, der seit 1989 abgestellte, vierteilige SVT 175 005-305-006, konnte 1992 von dem Chemnitzer Unternehmen Solaris GmbH erworben werden. Die Fimentochter der IN-BAU GmbH Stuttgart, die in Chemnitz auf dem Gelände der ehemaligen Fett-Chemie GmbH einen Gewerbepark errichtete, suchte ein repräsentatives Fahrzeug, um darin Besprechungen mit Investoren zu führen. Die DR bot den für diese Zwecke hervorragend geeigneten Jugendklubzug zum Kauf an. 1992 wurde er nach Chemnitz überführt.

Ab Sommer 1994 konnte der Triebzug der Öffentlichkeit präsentiert werden. Zuerst stand er zur 125-Jahr-Feier im Raw Chemnitz. Am 1. August 1994 wurde er in Stuttgart-Vaihingen vorgestellt. Später ist er für mehrere Jahre auf dem Gelände der Solaris GmbH aufgestellt worden. Hier hat man sich 2007 dazu entschlossen, ihn als Dauerleihgabe an das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf abzugeben, wo er nun einen würdigen Platz auf dem Ausstellungsgelände gefunden hat.

Unser neuer Autor Wolfgang Dath, geboren 1961, Mitarbeiter DB AG, Fachreferent Betriebsdienst im ICE-Werk Berlin-Rummelsburg

155 Jahre Eisenbahnwerkstätten – 100 Jahre Güterwageninstandsetzung in Paderborn (Ostwestfalen)

Karl Wecker, Paderborn – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“

Wie hinreichend bekannt ist, nahm die Bayrische Ludwigsbahn am 1. Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahnstrecke mit Dampfkraft in Betrieb. Schon 15 Jahre später, am 4. Oktober 1850, wurde Paderborn durch die Eisenbahn mit Hamm (Westf) verbunden. Drei Jahre später, am 21. Juli 1853, eröffnete der König von Preußen den Streckenabschnitt von Paderborn nach Warburg (Westf). Für die wirtschaftliche Entwicklung Paderborns war dieser Tag von unabsehbarer Bedeutung. Die Stadt, stets ein wichtiger Knotenpunkt alter Verkehrs- und Handelsstraßen, war jetzt nach Westen und Osten an ein weitverzweigtes Netz wirtschaftsfördernder Eisenbahnlinien angeschlossen.

Da Paderborn am Fuße der auf 350 Meter ü. NN aufsteigenden Eggegebirgsstrecke liegt und diese nur mit schweren Lokomotiven bewältigt werden konnte, wurde zu deren Wartung und Instandsetzung im Jahre 1858 die „Hauptwerkstätte der Königlich Westphälischen Eisenbahn“ in der Nähe des Paderborner Hauptbahnhofs eröffnet. Neben der Unterhaltung, Wartung und Reparatur der im umliegenden Betriebsbereich eingesetzten Lokomotiven wurden auch alle anfallenden Arbeiten an Personen- und Güterwagen, Oberbaustoffen und Weichen hier durchgeführt.

Infolge der starken Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, insbesondere um die

Jahrhundertwende, wurde versucht, die Ausbesserungsleistung zu steigern. Dieses war nur möglich durch den Bau neuer Werkstätten, da die vorhandenen an ihre Kapazitätsgrenzen stießen. Als die Pläne für ein neues großes Ausbesserungswerk [AW] in das größte Problem die Materialbeschaffung. So wurde nach dem Motto, "aus zwei mach eins" verfahren. In den ersten Nachkriegsjahren wurde vom Güterzug-Gepäckwagen über klassischen O-Wagen bis zum Flachwagen eine Vielzahl von Bauarten instandgesetzt. Erst eine grundlegende Bereinigung der Aufgabengebiete durch die Hauptverwaltung, mit dem Ziel eine wirtschaftliche Fertigung zu erzielen, beschränkte die Unterhaltung auf überwiegend zweiachsige Flachwagen. Da immer mehr Fahrzeuge in Stahlbauarten kamen, wurde 1956 die erste Stahlkiesentrostungsanlage in Betrieb genommen.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs stieg der Bedarf an Güterwagen und die Belegschaft des Wagenwerkes von 1.446 Mann (1939) bis Kriegsende auf 1.973 Mann. Nach Kriegsende war

Jahrhundertwende, wurde versucht, die Ausbesserungsleistung zu steigern. Dieses war nur möglich durch den Bau neuer Werkstätten, da die vorhandenen an ihre Kapazitätsgrenzen stießen. Als die Pläne für ein neues großes Ausbesserungswerk [AW] in das größte Problem die Materialbeschaffung. So wurde nach dem Motto, "aus zwei mach eins" verfahren. In den ersten Nachkriegsjahren wurde vom Güterzug-Gepäckwagen über klassischen O-Wagen bis zum Flachwagen eine Vielzahl von Bauarten instandgesetzt. Erst eine grundlegende Bereinigung der Aufgabengebiete durch die Hauptverwaltung, mit dem Ziel eine wirtschaftliche Fertigung zu erzielen, beschränkte die Unterhaltung auf überwiegend zweiachsige Flachwagen. Da immer mehr Fahrzeuge in Stahlbauarten kamen, wurde 1956 die erste Stahlkiesentrostungsanlage in Betrieb genommen.

Im Jahre 1958, dem 100. Jahr seines Bestehens, wurde das Ausbesserungswerk Paderborn Hbf im Zuge allgemeiner Rationalisierung geschlossen und als Werksabteilung dem Bundesbahnausbesserungswerk Paderborn-Nord angegliedert. Zwei Jahre später, am 31. Juli 1960, schloss es für immer, wurde an die Fa. Benteler AG für 3,2 Millionen DM verkauft und die letzten Mitarbeiter im AW Nord übernommen. Mit fast 2.000 Mitarbeitern war damit der höchste Bestand nach dem Zweiten Weltkrieg erreicht.

Im April 1913 wurde die „Königliche Haupt-Wagenwerkstätte“ vom Präsidenten der Königlichen Eisenbahn-Direktion Kassel eingeweiht und am 10. Juli mit 548 Mitarbeitern die Ausbesserung von Güterwagen begonnen. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg wurden neben Güterwagen auch Personenwagen und Lokomotiven instandgesetzt. Die Ausbesserung von Kriegsschäden führte im Jahr 1919 zu einem Personalbestand von 1.650 Mitarbeitern.

Ab 1961 baute man das Werk verstärkt aus, um der erhöhten Belegschaft und dem wachsenden Arbeitsvolumen gerecht zu werden. So wurde der Bau eines neuen Sozialgebäudes an der Stelle der alten Kantine vollendet, in deren Untergeschoss ein Speiseraum mit Kantine und Küche und im Obergeschoss ein Waschraum für 450 Mitarbeiter eingerichtet wurde. Dazu

war noch ein weiteres Waschhaus für 250 Bedienstete zu bauen.

Die Instandsetzung von Komponenten, insbesondere der Radsätze, machte es erforderlich, dass im Jahre 1963 die erste Portalradsatzdrehbank in Betrieb genommen wurde. 1977 fand die Inbetriebnahme einer zweiten Portalradsatzdrehbank statt. Obwohl die Instandsetzungsleistung an Güterwagen ständig wuchs und auch die Aufarbeitung von Radsätzen, so sanken doch die Belegschaftszahlen. Waren es 1960 knapp 2.000 Mitarbeiter so waren es im Jahr 1990 noch 1.211. Zum Ende des Jahres 2009, Deutschland befand sich in einer wirtschaftlichen Krise, sank die Belegschaft auf etwas über 500 Mitarbeiter. Doch nachdem dieses wirtschaftliche Tief überwunden war, stiegen zum ersten Mal seit 1960 die Mitarbeiterzahlen wieder an. Zum Jahresende 2012 waren 754 Mitarbeiter im Ausbesserungswerk beschäftigt.

Seit der Bahnreform hat das Ausbesserungswerk mehrmals umfirmiert. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 gehörte das Werk zum „Geschäftsbereich Werke, Regionalbereich Paderborn“. Im Jahre 1998 wurden die Instandsetzungswerke der DB AG dem Konzernunternehmen zugeordnet, für das sie tätig waren. So lautete die Bezeichnung jetzt: „DB Cargo AG, Werk Paderborn“. Ab 2001 wurden die Werke unter dem Ressort Technik und Instandhaltung wieder zusammengefasst. Das Werk firmierte nunmehr als „Deutsche Bahn AG, TI-Werk Paderborn“. Ein erneuter Wechsel stand im Jahre 2004 an. Am 1. Januar des Jahres wurde die „DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH“ gegründet und das Werk Paderborn gehört innerhalb der GmbH zum „Systembereich Schienengüter- und sonstige Verkehre“.

Heute ist Paderborn das größte Güterwageninstandsetzungswerk der DB AG

Quelle: BDEF Jahrbuch 1994, Lübbcke, Verlag Uhle & Kleimann



mit 217.172 m², davon 64.768 m² bebaute Fläche und einer Gleislänge von 14.735 Metern. Die Ausbesserungsleistung im Jahr 2012 belief sich auf ca. 2.500 Güterwagen der unterschiedlichsten Bauarten und Instandhaltungsstufen. Ca. 25.000 Radsätze wurden aufgearbeitet.

Das gesamte Leistungsspektrum des heutigen Werkes kann aus Anlass des 100-jährigen Bestehens besichtigt werden, wenn sich die Eingangspforte für die Paderborner Bevölkerung und für interessierte Besucher öffnet, am **22. September 2013 zum „Tag der offenen Tür“**.

10 Jahre DB Museum Halle (Saale) – 20 Jahre BSW-Kulturgruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

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

Am 7. Juli 2003 wurde das DB Museum Halle (Saale) eröffnet. Es gehört als Museumsstandort zum DB Museum Nürnberg. Untergebracht ist es im ehemaligen Loksuppen IV des Bw Halle P, der 1895 mit neun Ständen erbaut worden war. Größere Lokomotiven erforderten 1908 eine Erweiterung auf insgesamt 17 verlängerte Stände. In Vorbereitung auf die Eröffnung des Museumsstandortes wurde das Bauwerk rekonstruiert (Heizung, E-Anlage, Sozialeinrichtungen).

Das DB Museum Halle (Saale) zeigt eine einzigartige Sammlung historischer Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, ergänzt durch eine Dauerausstellung zur Entwicklung der Eisenbahn und der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft (VES-M) am Dienstort Halle (Saale). Zum derzeitigen Fundus gehören 20 historische Fahrzeuge. Die Mehrzahl stellen Unikate dar, wie z. B.

- die Dampflokomotive 89 1004 (Linke & Hofmann Breslau, 1906),
- die Dampflokomotive 03 1010 (Borsig Berlin, 1940) – einzige noch betriebsfähige 3-Zylinder Schnellzugdampflokomotive, bis 1953 stromlinienverkleidet,

- die Dampflokomotive 52 9900-3 (Maschinenbau und Bahnbedarfs AG, vorm. **Orenstein & Koppel** Berlin, 1943) – letzte noch erhaltene, 1954 umgebaute Kohlenstaublokomotive,
- die E-Lok 95 002 (Borsig Berlin, 1922) – in mehr als zehn Jahren wieder vollständig aufgearbeitet,
- die Diesellokomotive 130 101-9 (Werk "Oktober-Revolution" Woroschilowgrad/Ukraine, 1970) – wovon nur zwei Exemplare mit elektrischer Zugheizung als Vorausloks der BR 132 an die VES-M für Versuchszwecke geliefert wurden,
- die E-Lok E18 31 (AEG Berlin, 1937), vormals DR,
- die E-Lok E18 047 (AEG Berlin, 1939), vormals DB,
- den Nebenbahntriebwagen VT 186 258 (Waggonfabrik J. Rathgeber AG München, 1938) – ab 1960 „Dienstwagen“ des Präsidenten der Rbd Halle (Saale) und
- der Messwagen der VES-M – zur Zeit in Aufarbeitung.

Ehemalige und aktive Eisenbahner sowie interessierte Jugendliche betreuen



DB Museum Halle (Saale) im Oktober 2003 – auf der Drehscheibe der Nachbau der „Saxonia“ des DB Museums Nürnberg, bis 2014 Gast im Verkehrsmuseum Dresden

die historischen Fahrzeuge. Bereits 1993 gründete sich dazu die BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P. Sie wurde 1998 in das Vereinsregister der Stadt Halle (Saale) eingetragen. Die Ehrenamtlichen leisten im Jahr etwa 3.500 Stunden zur Pflege und Unterhaltung der Fahrzeuge und Anlagen. In den Jahren 2003 bis 2012 besuchten rund 45.000 Gäste unser Museum. Vor allem junge Menschen haben die alte Technik bewundert.

Das DB Museum, Berliner Straße 240, 06112 Halle (Saale), ist jeden Samstag von 10 bis 16 Uhr geöffnet, zu erreichen mit der S-Bahn Richtung Trotha, bis Steintorbrücke oder mit Straßenbahnlinie 10 bis Haltestelle Steintorbrücke.

Führungen, auch außerhalb der Öffnungszeiten, sind nach vorheriger Anmeldung möglich (Tel.: 0345 239-7336, E-Mail: matthias.mt.koch@deutschebahn.com)

14. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse im Preußenmuseum Minden (West)

Wie Dieter Birnstein, BSW-Gruppe Historische Eisenbahn Uniformgruppe Minden, informierte, fand am 17. März 2013 im Preußenmuseum Minden (West) die 14. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf von Eisenbahnutensilien statt. Das Sammelgebiet umfasste u. a. Laternen, Schilder, Uniformen, Literatur und Vorschriften von Eisenbahn, Bahnpolizei, Transportpolizei und Schifffahrt. Spielzeug und Modellbahnzubehör fielen nicht darunter.

Die 15. Tauschbörse wird im März 2014 stattfinden. Wer dafür einen Stand anmelden möchte, kann Kontakt mit Dieter Birnstein aufnehmen, Postfach 3225, 32566 Löhne, Tel. 05731 1531051. Birnstein weist auch darauf hin, dass jedes Jahr im November im sächsischen Delitzsch ein Sammlertreffen organisiert wird. Auch dafür ist er der Ansprechpartner.

Modelleisenbahnclub Arnsdorf

Michael Bachmann, Arnsdorf (b Dresden) – Leiter der BSW-Gruppe MEC Arnsdorf

Nach der Vorstellung unseres Modelleisenbahnclubs im Heft 4 von Bahn&Modell im Oktober 2000*) durch unseren Bezirksbeauftragten Hellfried Richter wollen wir den weiteren Werdegang unserer BSW-Kulturgruppe bis heute darstellen.

Bis zum Herbst 2007 war unsere Modellbahnwelt noch in Ordnung. Wir erweiterten unsere H0-Anlage „Bahnhof Arnsdorf bei Dresden“ um zwei Anlagenteile, darunter einen großen Abstellbahnhof mit einem fiktiven Bahnbetriebswerk. Der selbst gebaute 15-ständige Lokschuppen nebst den zugehörigen Lokbehandlungsanlagen für Diesel- und Dampflok war dem ehemaligen Bw Pirna nachempfunden. Einige architektonisch sowie historisch wertvolle Bauten unserer näheren Umgebung, wie z. B. die weithin bekannte Burg Stolpen (aus deren Verlies die Gräfin Cosel persönlich grüßt), wurden von unseren Mitgliedern selbst gestaltet und versucht, diese auch geografisch richtig in die Anlage einzuordnen (was freilich nicht hundertprozentig gelang). Doch der Wiedererkennungseffekt bei



Die neue Anlage des MEC Arnsdorf im Dezember 2012, von links nach rechts: Bernd Wehner, Sebastian Wehner (Sohn), Michael Bachmann

den Besuchern unserer alljährlichen Ausstellungen war jedenfalls enorm.

Dann kam das große und schmerzliche Erwachen. Wir hatten unser Domizil seit Bestehen der Gruppe und des Vereins im Obergeschoss des Empfangsgebäudes im Bf Arnsdorf, allerdings nur noch als letzter Mieter. Dann beschloss DB Station & Service, das Empfangsgebäude auf Grund mangelnder Nutzung abzureißen. Obwohl der Denkmalschutz bei einer ersten Begehung strikt gegen den Abriss war, änderte sich deren Meinung binnen kurzer Zeit. Mitte 2008 mussten wir unsere Bleibe räumen. Da unsere Modellbahnanlage

*) nachzulesen auch auf unserer neuen Webseite www.bahn-und-modell.de unter Unser Fachblatt > Heft 4



Bernd Wehner am Gleisbildtisch des MEC Arnsdorf

zum größten Teil fest eingebaut war, blieb uns zum Abriss keinerlei Alternative. Und wir hatten keine Ersatzräume.

Nachdem wir uns nach langer, erfolgloser Suche mit unserem Problem an unsere Bürgermeisterin gewandt hatten, kam Bewegung in die Sache. Die vom Freistaat Sachsen leer geplante Mittelschule stand schon zum Teil leer, und hier konnten wir dann zwei Räume mieten, die in etwa unseren Vorstellungen entsprachen. So trostlos die Ereignisse in dieser Zeit waren, kein Mitsstreiter hat unsere Gruppe verlassen. Alle gaben ihr Bestes, um dann in den neuen Räumen dem Hobby Modellbahn erneut zu frönen.

Von den Gründungsmitgliedern aus dem Jahr 1983 ist nur noch einer übrig geblieben – mit 68 Jahren auch unser Senior. Als jüngstes Mitglied unserer Gruppe ist zurzeit ein 16-Jähriger an der Anlage aktiv. Insgesamt sind zwölf Leute am Modellbahnleben beteiligt. Seit dem Bezug der neuen Räume im Jahr 2009 widmen wir uns nun einem völligen Neubau einer

H0-Modellbahnanlage mit demselben Thema „Bahnhof Arnsdorf bei Dresden um 1985“, aber mit einer neuen Herangehensweise wie einem modularen Aufbau der Anlage und digitalem Fahr- und Stellbetrieb. Dem Thema „Arnsdorf ...“ sind wir schon deshalb treu geblieben, um vor allem den jüngeren Anhängern der „richtigen“ und Modelleisenbahn zu zeigen, wie Eisenbahnbetrieb funktionieren kann – wenn er mit Hingabe betrieben wird.

Da unsere Mitglieder zum größten Teil beruflich gebunden sind, und nicht nur in Sachsen, können wir uns auch nur einmal wöchentlich zu einem Bastelabend treffen. Leider sind oft nicht alle Gruppenmitglieder dabei, sodass der Aufbau der neuen Modellbahnanlage bisher doch ziemlich viel Zeit in Anspruch genommen hat und auch weiterhin nehmen wird.

Trotzdem haben wir seit Beginn des Neuaufbaus schon zweimal je zwei „Tage der offenen Tür“ veranstaltet, um unseren alten Bekannten und Besuchern zu zeigen „Wir sind noch da!“ Am 23. und 24. Februar 2013 haben wir Fahrtage für alle Freunde der digitalen H0-Eisenbahn durchgeführt, an denen unsere Besucher ihre privaten Fahrzeuge auf unserer Anlage fahren lassen konnten. Der Fahrbetrieb funktioniert – nur an der Ausgestaltung der Landschaft und der Umgebung des Bahnhofs mangelt es noch. Aber wir wollen unseren Besuchern ja auch jährlich zeigen, wie unsere Anlage im Laufe der Zeit wächst. Foto: L. Kuhne 2

Erfahrungsaustausch der Berliner/Brandenburger und Mecklenburger Gruppen

Jürgen Hirsch, Berlin – BB für EBE/MEB Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern

Anlässlich 20 Jahre BSW in den neuen Bundesländern trafen sich am 10. November 2012 die Leiter der BSW-Gruppen zum traditionellen Erfahrungsaustausch im Museum für Verkehr und Technik in Berlin. Sechs BSW-Gruppen sind von Anfang an dabei und wurden für ihr langjähriges Engagement im Kulturbereich geehrt:

- die Gruppe Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde, Frankfurt/Oder,
- die Gruppe Historische S-Bahn Berlin, Berlin,
- die Gruppe Lausitzer Modellbahnclub, Cottbus,
- die Gruppe Modelleisenbahnclub 93, Berlin,
- die Gruppe SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Berlin und
- die Gruppe Warener Eisenbahnfreunde, Kargow.

Gedankt wurden auch unserem Alterspräsidenten Heinz Penzin (ehem.

Leiter der BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin) und Helge Sydow vom BSW-Regionalbüro Berlin für die gute Gruppen-Betreuung. Neben dem Erfahrungsaustausch war die Führung durch das Museum für Verkehr und Technik, Bereich Eisenbahngeschichte, der Höhepunkt der Veranstaltung.

Für das Jahr 2013 stehen in unserem Bereich zwei weitere Eisenbahn-Höhepunkte an. Der Schnelltriebwagen Bauart "Görlitz" wurde zur Leipziger Frühjahrsmesse vor 50 Jahren der Öffentlichkeit präsentiert, und im Mai 2013 jährt sich die erste ICE-Fahrt von München nach Berlin (Lichtenberg) zum 20. Mal. Wir haben die DB AG angeschrieben und unsere Mithilfe bei der Vorbereitung der Jubiläen angeboten. Zur selben Zeit, am 24. Mai 2013, wird der Berliner Stadtbezirk Lichtenberg sein 725-jähriges Stadtteiljubiläum feiern, es wäre ein guter Anlass, die Eisenbahn-Jahrestage mit zu integrieren.



Nach ihrem Erfahrungsaustausch in den Räumen des Museums (links) trafen sich die Gruppenleiter zum Erinnerungsfoto auf dessen Drehscheibe (rechts). Foto: Sammlung J. Hirsch 2x

Die Deutsche Bundesbahn 1949-1993

Fortsetzung zum Beitrag „Die Deutsche Reichsbahn 1937-1949, Heft 28, Seiten 66-72

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Am 23. Mai 1949 wurde die Bundesrepublik Deutschland gegründet. Einen Tag danach trat das Grundgesetz in Kraft, das die Bundeseisenbahnen unter seine Hoheit stellte (Artikel 73, 6.). Der Bundestag führte in seiner konstituierenden Sitzung am 7. September 1949 die beiden alliierten westdeutschen Eisenbahnverwaltungen formal zusammen. Das waren im amerikanisch-britischen Sektor die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet, Hauptverwaltung Offenburg (Main), und im französischen Sektor die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen, Generaldirektion Speyer (GSWDE). Beide firmierten nun gemeinsam als „Deutsche Bundesbahn“, wurden aber noch getrennt verwaltet. Die Hauptverwaltung in Offenburg (Main) benannte sich wieder einmal um in „Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes – Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB)“. Die HVB und die GSWDE schlossen am 23. September 1949 ein Gemeinschaftsabkommen, das am 15. Oktober 1949 in Kraft trat. Danach blieben beide bestehen, die HVB unter Anwendung des Reichsbahngesetzes von 1939 und einer Modifikation von 1948 und die GSWDE unter dem Abkommen der Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern. Erst mussten folgende Rechtsgrundlagen geschaffen werden:

- „Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet [...]“ vom 4. Septem-

ber 1951, rückwirkend gültig ab 1. April 1950 (BGBl. Teil I 1950, S.826) sowie das

- „Bundeseisenbahngesetz“ vom 13. Dezember 1951 (BGBl. Teil I 1951, Seite 955ff.).

In der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, 1950, Seite 165, vertrat Dr. Werner Hau-stein, Frankfurt (Main), dazu folgenden Standpunkt:

„Die Deutsche Bundesbahn war nach dem Gesetz über die Deutsche Reichsbahn vom 4. Juli 1939 ein Bestandteil des Reiches in Form eines Sondervermögens. Da das Reich, wie bereits erwähnt, bestehen geblieben ist und in seinem rechtlichen Bestand durch die Kapitulation nicht berührt wurde, gilt das gleiche auch für die Deutsche Reichsbahn. Unbeschadet dieses grundsätzlichen Standpunktes besteht jedoch Übereinstimmung darüber, daß das Reich oder jetzt die Bundesrepublik Deutschland in ihren Rechten und Pflichten auf die Trizone beschränkt sind. Gleiches muß auch für die Bundesbahn gelten. Danach ist die jetzige Bundesbahn mit der alten Deutschen Reichsbahn unter der erwähnten Beschränkung der Rechte und Pflichten identisch, so daß für die Frage einer Rechtsnachfolge kein Raum bleibt.“

Als Mittelinstanzen fungierten weiterhin die ehemaligen, westdeutschen Reichsbahndirektionen, jetzt unter der Bezeichnung „Deutsche Bundesbahn – Eisenbahndirektion ...“. Die östlichen Grenzdirektionen büßten einige Strecken ein, die nun in der DDR lagen (Gründung

am 7. Oktober 1949). Die politischen und territorialen Gegebenheiten brachten eine Neuausrichtung der Verkehrsströme von Nord nach Süd mit sich. Höchste Priorität hatte der Wiederaufbau des Schienennetzes.

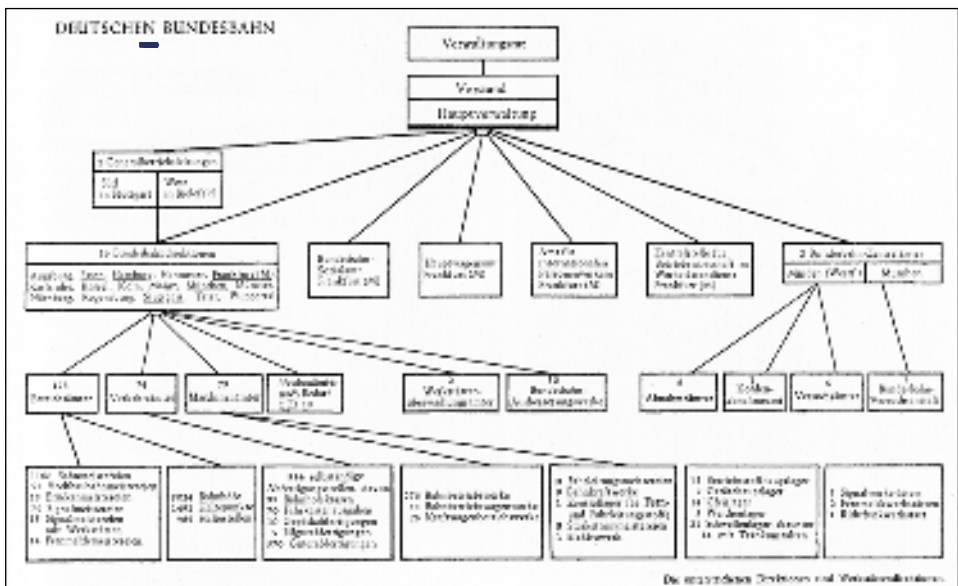
Gemäß Bundesbahngesetz vereidigte der Bundesminister für Verkehr am 13. Mai 1952 den ersten vierköpfigen Vorstand der Deutschen Bundesbahn. Daneben ernannte die Bundesregierung einen unabhängigen Verwaltungsrat, der Beschlüsse fassen konnte, an die der Vorstand gebunden war. Er bestand aus je fünf Fachleuten des Bundesrates, des Bundesministeriums für Verkehr, der Wirtschaft und der Gewerkschaften. Daraufhin lösten sich die Verwaltungsstrukturen der Besatzungszeit auf, und die umgebildete HVB leitete von Offenbach (Main) aus die gesamte Deutsche Bundesbahn.

Am 1. April 1953 trat die „Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn“ in Kraft, nach der erst jetzt alle

Dienststellen mit der Bezeichnung „Eisenbahn-“ zu „Bundesbahn-“-Dienststellen wurden. Dazu gehörten:

- die Hauptverwaltung (Zentralinstanz)
- die Oberbetriebsleitungen (Mittelin-
stanz)
- die Zentralen Ämter (Mittelinstantz)
- die Bundesbahndirektionen (Mittelin-
stanz)
- die Betriebsämter, Maschinenämter,
Verkehrsämter, Neubauämter, Ver-
suchsanstalten, Abnahmeämter, Aus-
besserungswerke (Ämterinstanz)
- die Dienststellen des Außendienstes
(Vollzugsinstanz): Betriebstechnische
Dienststellen, Verkehrstechnische
Dienststellen, Maschinentechnische
Dienststellen, Bautechnische Dienst-
stellen

Die HVB zog im Oktober 1953 von Offenbach (Main) nach Frankfurt (Main) um. Nach Wiederaufbau und Fahren um



jeden Preis hieß es nun: Streckenausbau und Elektrifizierung. Neben dem *Bahnschienen-Streckennetz* entstand ein *Bahnbus-Liniennetz*, das alternative Verbindungen schuf und konkurrierende Busunternehmen klein hielt.

Jede der 16 Bundesbahndirektionen (BD) war eine Bundesbehörde mit Bundesbeamten, Angestellten und Arbeitern. Die BD-Bezifferung basierte noch auf dem Vorkriegsstand von ehemals 33 Direktionen: Hamburg [01], Augsburg [2], Kassel [05], Wuppertal [8], Essen [10], Frankfurt (Main) [11], Hannover [13], Karlsruhe [14], Köln [15], Mainz [19], München [20], Münster [21], Nürnberg [22], Trier [25] und Stuttgart [29].

1955 hatte sich der Verkehr wieder soweit konsolidiert, dass von geregelten Verhältnissen gesprochen werden konnte. Dafür war allerdings eine hohe Verschuldung notwendig.

Die Deutsche Bundesbahn schaffte ab Januar 1956 das Flügelrad und den Schriftzug "DEUTSCHE BUNDESBAHN" ab und kennzeichnete ihre Fahrzeuge nur noch mit dem "DB-Keks". Dabei wurde auch gleich die 3. Wagenklasse



mit entfernt oder richtiger, die alte 1. Klasse (mit vier Plätzen) wurde abgeschafft, sodass die alte 2. Klasse (mit sechs Plätzen) zur 1. Klasse und die alte 3. Klasse (mit acht Plätzen) zur neuen 2. Klasse wurden. Die Ziffer „3“¹ verschwand, aber das alte Holz blieb.

In offiziellen Verlautbarungen hörte man damals immer häufiger von Rationalisierungserfolgen. U.a. wurden viele Schrankenposten aufgehoben und zuggesteuerte Halbschranken oder

Blinklichtanlagen errichtet. Durch die Blinklichtanlagen konnten zahlreicher Geschwindigkeitsbeschränkungen weggelassen. Die durchgehenden Hauptgleise waren 1960 zu 60 Prozent endlos verschweißt. Der Zeitaufwand für Oberbauarbeiten verringerte sich dank neuer Maschinenteknik um 40-50 Prozent.

Wesentliche Veränderungen ergaben sich nochmals mit der Neuordnung der Mittelinstanz, als die Bundesbahndirektionen umstrukturiert und zusammengelegt wurden. Eigentlich begannen diese bereits 1957, als mit der Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland die BD Trier und die Direktion Saarbrücken der „Eisenbahnen des Saarlandes“ zur BD Saarbrücken zusammengelegt wurden. Zehn Jahre später, am 18. Dezember 1967, beschloss der DB-Verwaltungsrat die langfristige Auflösung mehrerer Bundesbahndirektionen. Dieser Entscheidung lag eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der sogenannten „Logemann-Kommission“ zugrunde, nach der aus 16 Bundesbahndirektionen zehn werden sollten, größer und wirtschaftlicher. Der diesbezügliche Antrag des DB-Vorstandes an die Bundesregierung datierte vom 20. Dezember 1968.

- BD Augsburg – aufgelöst am 1. Juni 1971, zu BD München
- BD Mainz – aufgelöst am 30. April 1972, aufgeteilt auf BD Saarbrücken, Karlsruhe, Frankfurt (Main) und Köln
- BD Münster – aufgelöst am 31. Dez. 1974, aufgeteilt auf BD Hannover und Essen
- BD Wuppertal – aufgelöst am 31. Dez. 1974, aufgeteilt auf BD Köln und Essen

- BD Kassel – aufgelöst am 31. Dez. 1974, zu BD Frankfurt (Main)
- BD Regensburg – aufgelöst am 1. Juni 1976, aufgeteilt auf BD München und Nürnberg

Bereits am 1. Oktober 1968 waren die bisherigen Verkehrsämter in Generalvertretungen umgewandelt worden. Damit vollzog sich ein wichtiger Schritt zur Anpassung an die veränderten Wettbewerbsverhältnisse im Güter- und Personenverkehr hin zur verstärkten Akquisition. Ab 22. Juni 1969, mit Beginn des Sommerfahrplans, verschwand der „Personenzug“ aus dem DB-Sprachgebrauch - ein Begriff, der vielfach mit Bummelzug gleichgesetzt wurde. Mit der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auch der häufig haltenden Züge auf 120 km/h (Hauptbahnen) und dem Einsatz moderner Fahrzeuge erhielten diese Züge die Bezeichnung „Nahverkehrszug“ (N). Etwa zur selben Zeit wurden auch die Bahnsteigsperrn abgeschafft. 1970 erhielten alle Triebfahrzeuge eine neue, computerlesbare Nummer. Viele Dampflokomotiven erlebten es nicht mehr, sie wurden verschrottet. Die Elektrifizierung und die Verdieselung kamen erst auf Haupt-, dann auf Nebenstrecken gut voran. Seit August 1973 lief ein Programm von Neu- und Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h, das 1990 rund 670 Kilometer erreichte und ein Vorgriff auf IC und ICE darstellte.

Die Projekte wurden in Mehrjahres-Abschnitten, den sogenannten Bundesverkehrswegeplänen 1973, 1980, 1985, 1992, zusammengefasst.

Noch 1977 erließ die DB ein absolutes Dampflokomotivverbot, das erst nach acht Jahren wieder gelockert werden sollte. Die

Bundesbahn hatte sich, wie es damals in einem Slogan hieß, "das Rauchen abgewöhnt". Das AW Braunschweig wurde führend beim Zerlegen ausgemusterter Dampfloks. Ab 1985 zeigte sich die Deutsche Bundesbahn wieder traditionsbewusst, und bei zahlreichen Jubiläums- und Nostalgiefahrten durften die Schornsteine wieder rauchen. In Frankfurt (Main) fusionierten die Hauptverwaltung und die Zentrale Verkaufsleitung zur Zentrale der Deutschen Bundesbahn mit den Ressorts für Absatz, Produktion, Technik, Personal/Soziales, Finanz und Recht sowie Steuerung und Planung. Die Zentrale wurde zum geflügelten Wort, wenn man die oberste Bundesbahn-Leitung meinte.

Etwa zehn Jahre nach den **Mittellin-****stanzen** wurden auch die Vollzugsinstanzen in den Regionen neu geordnet. Ende 1986 löste man die Betriebs- und Maschinenämter sowie die bautechnischen und betrieblichen Streckendezernate in den Bundesbahndirektionen auf. 49 neue DB-Regionalabteilungen überzogen die Bundesrepublik, im jeweiligen BD-Bezirk dem Präsidenten direkt unterstellt. Hier wurden zum Beispiel Baubetriebspläne und Betriebliche Anweisungen aufgestellt und realisiert. Bald darauf ging es auch in den Direktionen noch einmal rund. Die 100 Jahre alten Doppelspitzen von Dezernat/Bürovorstand wandelten sich in Hauptabteilungen, denen Abteilungen und Sachgebiete unterstanden. Diese sogenannte Sachgebietsverfassung wurde am 1. Januar 1987 bei allen Bundesbahndirektionen gleichzeitig eingeführt.

In den 1980er Jahren kamen im Reiseverkehr die klassischen D- und Eilzüge in die Diskussion. Immer häufiger wurden sie durch InterRegio- (IR) und InterCity-Züge (IC) mit modernisierten Loks und

Empfehlungen für eine neue, kaufmännische Unternehmensstruktur. Am 15. Juli 1992 fasste die Bundesregierung einen Beschluss zur Strukturreform der deutschen Eisenbahnen, der die Umwandlung der DB und DR in eine privatwirtschaftlich geführte DB AG zum 1. Januar 1994 mit Konzernsitz in Berlin vorsah. Diese **Bahnreform** räumte in West und Ost gründlich mit gewohnten Strukturen auf. Alle Dienststellen in den verbliebenen zehn Bundesbahndirektions-Bezirken wurden zum 31. Dezember 1993 aufge-

löst. Die divisionale Gliederung sah keine Direktionen mehr vor, sondern selbständige Geschäftsbereiche mit Regionalbereichen und Niederlassungen. Bahnhöfe hießen jetzt Produktionsdienststellen und Fahrkartenausgaben Absatzdienststellen. Damit ging eine über 100-jährige Epoche zu Ende, die ganze Eisenbahner-Generationen prägte.

Ein gestandener Bahnmeister formulierte es so: „Wenn die Eisenbahn auch in Zukunft fährt, bin ich zufrieden. Strukturen ändern sich immer wieder.“

Speisen während der Fahrt

Ein kurioser Versuch des Stendaler Bahnhofswirts

Wolfgang List, Stendal

Auszug aus dem Buch-Manuskript "Altmärkische Eisenbahngeschichten zur Kaiserzeit", Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin, 2013

Als im Dezember 1871 die Berlin-Lehrte/Uelzener Bahn durch die „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft“ fertig gestellt war und für den durchgehenden Betrieb eröffnet wurde, schlug die Geburtsstunde des Eisenbahnknotens Stendal. Hier trafen sich die Strecken von Berlin, Magdeburg, Hannover, Uelzen und Wittenberge. Der imposante Bahnhof mit seinem repräsentativen Empfangsgebäude lag fast ein Kilometer vom Tangermünder Stadttor in südwestlicher Richtung entfernt mitten „auf der grünen Wiese“. In den nächsten Jahrzehnten entstand die Bahnhofsvorstadt als Bindeglied zwischen dem alten Stadtkern und dem neuen Bahnhof.

Von Anbeginn besaß das Empfangsgebäude zwei große Wartesäle, einen für die 1./2. Klasse, einen für die 3./4. Klasse. Die beiden Säle wurden damals vom Bahn-

hofswirt Carl Lantzsch bewirtschaftet. Solange die heutige Bahnhofstraße noch eine unbebaute Chaussee war, stellte die Bahnhofswirtschaft sogar ein beliebtes Ausflugsziel der Stendaler dar. Bedauerlicherweise gibt es davon keine Fotografien oder gar Ansichtskarten. Unmittelbar an den Wartesaal 1./2. Klasse schloss sich das Fürstenzimmer an, das ausschließlich dem Empfang und der Betreuung hoher und allerhöchster Herrschaften vorbehalten war. Der Zugang war vom Hausbahnsteig 1 aus nur über den Wartesaal 1./2. Klasse möglich. Neben dem bahnsteigseitig gelegenen Fürstenzimmer befand sich straßenseitig das gleich große Damenzimmer. Beide hatten je einen kleinen Nebenraum.

Normalerweise nutzten die hohen und allerhöchsten Herrschaften bei ihren Bahnreisen einzelne Salonwagen, aber

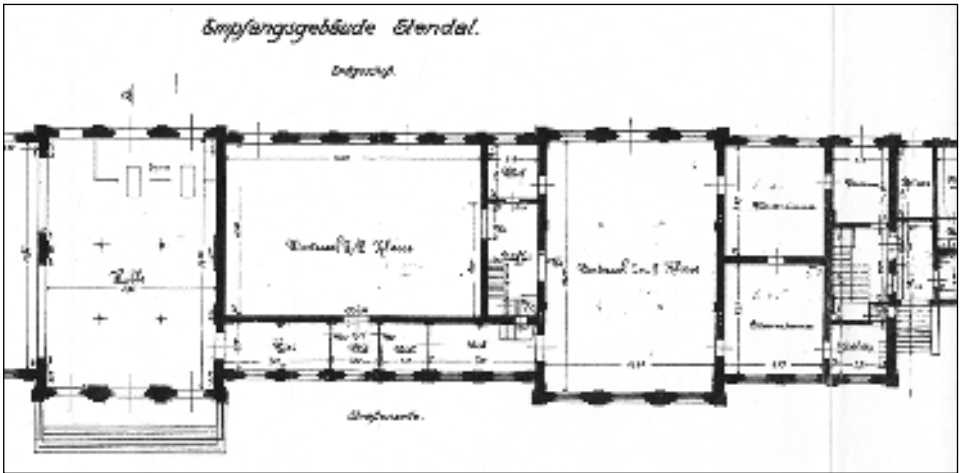


Der „Centralbahnhof“ Stendal wurde zwischen 1868 und 1871 am südwestlichen Stadtrand erbaut und im Dezember 1871 vollständig in Betrieb genommen. Im Bereich der beiden Querriegel befanden sich die Wartesäle. Das Fürstenzimmer lag unmittelbar links neben dem linken Querriegel.

auch Extra- oder sogar Hofzüge, die in Stendal nur einen betriebsbedingten Aufenthalt von weniger als zehn Minuten zum Wechseln der Lokomotiven hatten, worüber in der damaligen Stendaler Tageszeitung „Altmärkisches Intelligenz- und Lese-Blatt“ (AILB) mehr oder weniger ausführlich berichtet wurde. Da lohnte das Aussteigen und Aufsuchen des Fürstenzimmers nicht. Aber es gab immer Ausnahmen, wenn zum Beispiel ein hoher Gast mit eigenem Salonwagen anreiste und längeren Aufenthalt hatte. In jedem Falle wurden die hohen Gäste durch den Bahnhofswirt Carl Lantsch (Anmerkung: manchmal auch Lantsch geschrieben/W.L.) ebenso mit Speisen und Getränken versorgt wie Kaiser Wilhelm I., wenn er kurzen Aufenthalt auf Bahnhof Stendal hatte, den Hofzug aber nicht verließ. Unter dem Tagesdatum 18. November 1874

wurde im AILB berichtet: „Heute Nachmittag gegen 1/2 4 Uhr passierte S. Majestät der Kaiser in Begleitung S. K. u. K. Hoheit des Kronprinzen und Prinzen Karl nebst Jagdgefolge in einem Extrazuge unsern Bahnhof auf der Fahrt nach Springe. Während des gegen 10 Minuten dauernden Aufenthalts wurde Sr. Majestät die vom Restaurateur Lantsch auf hiesigen Bahnhof für die Eil- und Expresszüge eingerichtete Menage gezeigt. S. Majestät gab sein lebhaftes Interesse für diese Einrichtung zu erkennen, erkundigte sich eingehend über die Art der Bestellung, Rücksendung etc. und nahm auch selbst von den dargereichten Speisen zu sich.“

Damals war es üblich, dass die Züge am Mittag längere Zeit auf einem Bahnhof verweilten, der mit einer Restauration ausgestattet war. Die Reisenden, die eine Mittagsmahlzeit einnehmen wollten, begaben sich in die Restaurationsräume.



Der Plan zeigt den mittleren Teil des Erdgeschosses des Stendaler Empfangsgebäudes. Die Eingangs- und Schalterhalle befand sich unter dem östlichen Quergiebel. Unter dem westlichen Quergiebel lag der Wartesaal 1./2. Klasse, dazwischen der Wartesaal 3./4. Klasse. Ganz rechts sind das Fürsten- und das Damenzimmer samt Nebenräumen zu erkennen.

Gemütlich war die Sache aber nicht, denn bis jeder Gast bedient war, verging kostbare Zeit. Manch einer musste, bevor er sein Mahl beenden konnte, bereits wieder zur Weiterfahrt einsteigen. Am 14. Juni 1875 folgte eine ausführliche Beschreibung dieser vorerwähnten Dienstleistungseinrichtung: „Bei weiten Reisen namentlich mit Schnellzügen ist von Vielen schon übel empfunden worden, daß die Mahlzeiten wegen der Kürze der Zeit und des Andrangs der Reisenden zu den Restaurationen nur halb und mit wenig Ruhe eingenommen werden können. Von Seiten des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist mit dem hiesigen Restaurateur Lantzsich eine Vereinbarung getroffen, um diesem Uebelstande abzuhelpen. Bei dem Schnellzuge (...) Wien—Hamburg (...) sowie bei dem Expreßzuge (...) Berlin—Hamburg (...) wird den Reisenden Gelegenheit gegeben werden, während der

Fahrt zu Mittag zu speisen und werden zu diesem Behufe auf der Station Stendal (fahrplanmäßige Abfahrt 1 Uhr 39 Min. Mittags) Diners in die Coupés gereicht (Anmerkung: Beide Züge wurden in Stendal zu einem vereinigt/W.L.). Auf eigens zu diesem Zwecke construierten Speiseplatten ist das Geschirr so angebracht, daß ein Verschütten oder Herabfallen der Speisen möglichst verhütet ist. Dabei ist das Ganze so eingerichtet, daß es, auf dem Schoße gehalten, keinen der Mitreisenden belästigt, selbst wenn das Coupé vollständig besetzt ist. Das Diner besteht aus einer Tasse Bouillon, einem Teller kalten Aufschnitt, Braten mit Gemüse und einem Bröddchen. Die betreffenden Stationsbeamten nehmen in Station Magdeburg resp. Berlin vor Abgang des Zuges Bestellungen entgegen. Gegen Empfangnahme einer Marke wird der Betrag für das Diner mit 2 Mark – 20 Sgr. – (excl. Ge-



Stellvertretend für alle bewirtschafteten Wartesäle der damaligen Zeit soll die Ansicht vom Schlesischen Bahnhof in Berlin sein, die den dortigen Wartesaal III. Klasse um 1900 zeigt.

tränk, welches gegen besondere Bezahlung an den Wagen in Stendal nach Auswahl verabreicht wird) an den die Marken ausgebenden Beamten bezahlt und gegen Aushändigung der Marke in Stendal das Diner verabfolgt. Nach einstündiger Fahrt wird auf Station Salzwedel das leere Geschirr von dem mitfahrenden Kellner abgenommen. Auf die Zweckmäßigkeit dieser Einrichtung haben wir bereits, als dieselbe ins Leben gerufen wurde, hingewiesen und wäre zu wünschen, daß diese Mittheilung die weiteste Verbreitung unter dem reisenden Publikum fände. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß sich Sr. Majestät der Kaiser bei seinen Durchreisen zu den Jagden nach Letzlingen wiederholt lobend über die Einrichtung ausgesprochen hat.“ Die Krönung für Carl

Lantzsch meldete das AILB am 18. Januar 1877 wie folgt: „Stendal. Der hiesige Bahnhofs-Restaurateur Herr C. Lantzsch, ist am 15. d. Mts. zum Hoftraiteur Sr. Königl. Hoheit des Kronprinzen von Preußen ernannt worden.“

Es bleibt anzumerken, dass bei der Berlin-Anhaltischen und der Thüringischen Eisenbahn kurz darauf – im Frühsommer 1880 – die ersten Speisewagen eingeführt wurden. Sie liefen in den Tagesschnellzügen zwischen Berlin und Frankfurt/Main, waren dreiachsig und hatten zwei Speiseräume zu je zwölf Plätzen, aber keine Küche! Im AILB vom 10. März 1880 wurden sie ausführlich beschrieben: „Die Restaurationswagen sollen eine vollständige auf warme und kalte Küche und Getränke eingerichtete Restauration sein,



Speiseraum-Wagen 1893

namentlich wird für Mittagessen gesorgt werden. Der eigentliche Restaurationswagen dient nur zum Aufenthalt des Publikums; er ist ein in zwei Teile geteilter Salon mit einem Gang in der Mitte und dem Zugänge zu den beiden Enden. An der einen Seite des Ganges ist ein Sitz, an der anderen sind zwei Sitze nebeneinander, zwischen den gegenüberliegenden Sitzen ist je ein Tisch, so daß an jeder einen Seite je zwei, an der andern Seite je vier Personen einen eigenen Tisch haben. Der Wagen wird nicht mit Reisenden besetzt, sondern dient lediglich zu deren zeitweiligen Aufenthalte behufs der Restauration und zwar für alle Reisenden des Zuges. Küche und Vorratsraum sind in einem besonderen Wagen. Die Restauration soll, soweit irgend möglich, die Bahnhofsrestaurationen überflüssig machen; der Mittagstisch in Dietendorf und Bebra wird aufgehoben und das Diner im Wagen serviert. Es wird darauf gesehen werden, daß alle Speisen und Getränke von vorzüglicher Qualität sind, und daß auch solche Sachen, welche die Bahnhofsrestaurationen in der Regel nicht oder nicht gut haben, z. B. Milch für Kinder und allerhand auf der Reise erwünschte Erfrischungen, wie Eis, (Vanille-Eis etc.) zu haben sind. Der Betrieb der Restauration wird wahrscheinlich der Schlafwagen-Gesellschaft übertragen

werden.“ Aus dem Bericht geht deutlich hervor, dass die damals üblichen Mittagshalte der Schnellzüge der Schnellzüge (hier in Neudietendorf und Bebra),

die zu längeren Aufenthalten zwangen, eingespart werden sollten. Den erheblichen Zeitgewinn erkaufen sich die Bahngesellschaften jedoch mit dem Einsetzen von zwei Wagen, deren einer eine Küche samt Personal und Speisevorräte beinhaltete, während der andere als „rollendes Restaurant“ zwei Dutzend Sitzplätze bot, die nur vorübergehend genutzt und nicht extra bezahlt wurden. Später sind die Restaurant- und Wirtschaftsbereiche in einem Waggon zusammengefasst worden, was bis heute üblich ist. [Leerzeile rein](#)

Unser neuer Autor: Wolfgang List, geboren 1943, Dipl.Ing. für Verkehrsmaschinentechnik – Raw Stendal, Möbelindustrie, Journalist, Pressesprecher DRK

Autor der Bücher: Stendal und die Eisenbahn, Die Kleinbahn Osterburg - Deutsch-Pretzier, Dampf über der altmärkischen Wische, Stendal und die Eisenbahn,

Mitautor der Bücher: Die Altmärkische Kleinbahn AG und Elektromechanische Lätewerke der Eisenbahnen - alle erschienen im Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin

Mit der Eisenbahn zur einheitlichen Zeit

oder wie es gelang, die Zeit zu zähmen, damit sie uns nicht davonfahre.

Dietrich Lüttke, Naunhof b. Leipzig



Turmuhhr am Eingang zur ehemaligen Eisenbahn-Direktion Erfurt

In unserer heutigen Gesellschaft erscheinen Messung und Ablauf der Zeit als hinreichend gut geregelt. Aber die Situation stellte sich noch im 19. Jahrhundert völlig anders dar.

Beginnend 1815, führten die Staaten im Deutschen Bund separate Länderzeiten ein, die den Ortszeiten der Landeshauptstadt entsprachen. Private Bahngesellschaften dagegen richteten sich nach der Ortszeit am Sitz der Bahngesellschaft. Durch Einführung der Länderzeiten wurde selbst in Deutschland, mit seinen kleinräumigen Zeitzonen und den vielen Staats- und Privatbahnen, die Probleme einer einheitlichen Zeit im Eisenbahnverkehr nicht gelöst.

Nun folgte eine von der Eisenbahn selbst getroffene Festlegung. Die in staatlicher Regie befindliche badische Eisenbahngesellschaft führte 1845 für

alle öffentlichen Uhren des Landes die Mannheimer Zeit ein, die zugleich auch einheitliche Eisenbahnzeit in den deutschen Ländern wurde. Nach einem genauen Ablauf wurde die allmorgendliche Weitergabe dieser Zeit auf allen von Mannheim wegführenden Strecken und Zweigstrecken durch das Zugpersonal geregelt. Damit machten auch Bahnhöfe anderen öffentlichen Zeitanzeigen

an Kirchen und Rathäusern zunehmend Konkurrenz. Sichtbarer Ausdruck für die Bedeutung der Uhrzeit im Eisenbahnbetrieb waren wohl die zahlreichen Uhrtürme. In Süddeutschland existieren noch heute viele dieser Türme mit je vier Zifferblättern. Auch in Erfurt und Oldenburg (Oldb) sind sie am jeweiligen Hauptbahnhof erhalten geblieben.

Die Uhrtürme der früheren Leipziger Kopfbahnhöfe dagegen verschwanden mit dem Bau des jetzigen Hauptbahnhofes, der 1916 fertiggestellt wurde.

Mit zunehmender Vernetzung der Strecken führten auch andere europäische Staaten und Bahnen einheitliche Zeiten ein. Maßgebend für die Festlegung war in jedem Fall die Ortszeit der Landeshauptstadt oder des Direktionssitzes der Bahn. Sehr bald wurden für die Zeitübertragungen auch die sich schnell entwickelnde elektrische Telegraphie und schließlich die Morsetelegraphie genutzt.

Vor weit größeren Problemen standen Staaten mit einer weiten West-Ost-Ausdehnung und den damit verbundenen größeren natürlichen Zeitunterschieden (z. B. USA, Kanada). In Kanada gab es um 1870 insgesamt fünf Privatbahnen, deren Züge nach den jeweiligen Ortszeiten ihrer Direktionssitze verkehrten. Beim Umsteigen der Reisenden an den Verknüpfungspunkten herrschte ein großes Durcheinander. Der aus Schottland stammende Eisenbahningenieur Sandford Fleming wollte Ordnung in dieses Chaos bringen. Er lehnte Einzellösungen strikt ab. Vielmehr schlug er

bereits 1876 vor, den gesamten Erdball auf der Grundlage der Längengrade *) in 24 Zeitzonen einzuteilen, wobei sich benachbarte Zonen jeweils um 15 Längengrade (entspricht 1 Stunde) voneinander unterscheiden sollten. Einige Jahre später, 1884, wurde auf der Internationalen Längenkonzferenz in Washington der Vorschlag von Sandford Fleming endlich angenommen und der durch die Londoner Sternwarte Greenwich führende Längengrad zum Nullmeridian bestimmt. Hiermit war gleichzeitig verbunden, dass sich die erste Zeitzone östlicher Länge von 7,5 - 22,5 Grad erstreckt. Diese Zonenzeit geht gegenüber der Ortszeit von Greenwich um eine Stunde vor. Sie wurde Mitteleuropäische Zeit (MEZ) benannt und ent-

spricht genau der Ortszeit von Görlitz. Somit wäre es auch heute noch gerechtfertigt, anstelle von Mitteleuropäischer Zeit von der Görlitzer Zeit zu sprechen. In Deutschland nahm wiederum die Eisen-



Turmuh am Empfangsgebäude Oldenburg (Oldb) Hbf)

bahn eine Vorreiterrolle ein und führte als erste die Mitteleuropäische Zeit ein. Die Süddeutschen Bahnen entschieden sich gleich für die Mitteleuropäische Zeit als bahinterne Betriebszeit. Die Preussischen Staatsbahnen verkehrten zunächst noch nach der Berliner Ortszeit.

Nachdem bereits ab 1890 die Mitteleuropäische Zeit von Berlin aus an alle Zentraluhren (Mutteruhren) der Bahnen übertragen wurde, folgte am 1. April 1893 auch staatlicherseits der offizielle Übergang auf diese einheitliche Zeit. Die Länderzeiten und internen Eisenbahnzeiten besaßen von nun an keine Bedeutung mehr.

Unabhängig von diesem Ringen um einheitliche Zeiten entwickelte sich auch die Zeitmessung weiter. Seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhundert wurden zunehmend elektrische Uhren eingeführt.

*) Die Einteilung eines Vollwinkels in 360 Grad geht auf die Zeit vor Christi zurück. Der griechische Astronom Claudius Ptolemäus (2. Jh. n. Chr.) definierte die Einteilung unseres Erdballes nach Längen- und Breitengraden.

Ihnen folgte etwa ab 1930 die Quarzuhr. Nach 1950 war auch die Entwicklung der Atomuhr abgeschlossen. Seit 1973 wird die offizielle Atomuhrzeit von der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt in Braunschweig mittels eines Langwellensenders flächendeckend in Deutschland und in allen Staaten Europas übertragen. Für unsere Zeitzone ergibt sich diese Mitteleuropäische Zeit (MEZ) und die Mitteleuropäische Sommerzeit (MEZS) aus der inzwischen geltenden koordinierten Weltzeit UTC (Universal Time Coordinated).

Literatur:

- Clark Blaise, Die Zähmung der Zeit. **Sir Sandfort und die Erfindung der Weltzeit**, aus dem Amerikanischen von Hans Günter Holl, S. Fischer Verlag, **Frankfurt (Main) 2001**

- Alle Zeit der Welt, von Uhren und anderen Zeitzeugen, Ausstellungskatalog des Landesmuseums für Technik und Arbeit, Mannheim, Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Chronometrie e. V. (2003)

Unser neuer Autor:

Seit seiner Ausbildung war Dietrich Lüttke bei der Eisenbahn (DR, DB AG) im Betriebsdienst und später am Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens (ZfIV) in Leipzig tätig. Als einer der Ersten in Leipzig trat er 1992 dem neugründeten BSW-DR bei. Nach seinem Eintritt in den Ruhestand beteiligte er sich spontan am Aufbau eines Turmuhrenmuseums in seiner Heimatstadt Naunhof b. Leipzig. Sein Interesse galt nicht nur der Geschichte der Zeitmessung. Zusammen mit seiner Ehefrau Gisela widmete er sich allgemeinen Phänomenen der Zeit. Hierbei erkannten beide, welch großen Einfluss die Eisenbahn auf die Entwicklung zur einheitlichen Zeit ausübte.

Vor vielen, vielen Jahren ...

Drei Fotos suchen ihre Geschichte

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin – Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente

Geschichte, Historie ist nicht zurückholende Vergangenheit. Vergangenheit ist jedoch Erinnerung und löst nicht selten Überlegungen aus, die etwas mit der Gegenwart, aber auch mit der Zukunft zu tun haben. Jede Erinnerung ist wertvoll, weil gelebtes Leben. Die „Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente“ erhielt jüngst drei ältere, nebenstehende Fotos. Natürlich entspricht die Qualität der Bilder nicht der Gegenwart. Dafür hat der geschichtsinteressierte Leser gewiss Verständnis.

Alle drei Aufnahmen entstanden im Mai oder Oktober 1950. Leider konnten keine Detaildokumente von einst (zum Thema) aufgespürt werden. Wahr-

scheinlich, dass es Mai war (Kleidung der Reisenden). Ob der betreffende Reisezugwagen im Bild 2 Bestandteil eines FDJ-Jugendzuges (FDJ, Freie Deutsche Jugend – Jugendorganisation der DDR) der zum Deutschlandtreffen im Mai 1950 (Pfingsten) auf dem Bahnhof Berlin Anhalter Bahnhof ankam oder als Einzelwagen im D 37/38 (?) beigestellt? – konnte nicht ermittelt werden. Die Reisenden auf Bild 3, so eine Überlieferung, könnten Teilnehmer des FDJ-Aktivs vom Bahnhof Leipzig Hbf sein. Der „Anhalter“ war der Berliner Bahnhof – typisch für die deutsche repräsentative Bahnhofsbauweise (Architekten Franz Schwechten und der Schriftsteller und Ingenieur Heinrich Sei-

del) und ein unverkennbares Merkmal der deutschen Hauptstadt. 1952 wurde der achtgleisige Bahnhof stillgelegt. Die Schriftsteller u. a. Heinz Knobloch, Kurt Tucholsky und Carl Zuckmayer erwähnten den „Anhalter“ in ihren Werken.

Der bereits genannte Zug mit der 03 1089 im Bild 1 hatte im Bahnhof Großbeeren, vor den Toren Berlins, einen Planhalt. Zeit für eine Gruppenaufnahme. Wolfgang Müller, Leiter der BSW-Gruppe Historische Ellok Leipzig, übermittelte u. a. diese Informationen:

„Es gab etwa 50 Maschinen mit Verkleidung. Bei der 03 1089 ist zu bemerken, dass sie seit 1947 im Schadpark und im März 1950 zu Hauptuntersuchung war. Danach gehörte sie wieder betriebsfähig zum Bw Leipzig West.“

Es gibt jedoch Aussagen, dass (teilweise) die verkleideten 03 auch in Babelsberg behandelt wurden. So ist es eben mit der Geschichte. Die Fotos stammen aus der Sammlung des BSW-Förderers Hans Pürner. Für die exakte **Geschichte s-einordnung** wäre es schön, wenn zum Thema weitere Informationen bekannt würden, die an die Redaktion von Bahn&Modell oder direkt an die „Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente“ (030 832 182 188, jeweils mittwochs von 10 bis 13 Uhr) gerichtet werden können.



Bild 1



Bild 2



Bild 3

Eisenbahn-Studenten zwischen Jugendstil und Barock

Erinnerungen an die Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha

Helga und Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Im letzten Heft 28 stellten wir ab S. 13 „Eine Frau in einem außergewöhnlichen Beruf“ vor. Sie studierte an der Fachschule für Eisenbahnwesen Dresden, die wir bei dieser Gelegenheit gleich mit vorstellten. Ähnlich in eine private Geschichte eingebettet, wollen wir nun aus unserer Sicht Wissenswertes zur Fachschule Gotha vermitteln. Der ehemalige Direktor Erich Oberthür und der neue Direktor Wilfried Höhne hatten dazu schon einmal im Heft 8/2002 berichtet.

Im September 1964 war es, als wir an der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha (IBV) als Matrikel 12Id zum dreijährigen Direktstudium antraten. Rund 70 junge Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus der DDR und Westberlin reisten mit uns in der Seminarschule Eisenach an. Diese befand sich etwas außerhalb der Stadt, hoch über dem Prinzeuteich im „Haus Felseneck“. Sie sollte uns Neuen ein Jahr als Lehrstätte und Internat dienen, denn die Räumlichkeiten in Gotha waren an ihre Grenzen geraten. Auch im „Haus Felseneck“ reichten die Unterkünfte nur für die Mädchen, die Jungen waren zehn Minuten entfernt ins ehemalige Forsthaus Marienthal ausquartiert. Die Seminarschule diente der Deutschen Reichsbahn bis dahin der Dispatcher- und Techniker Ausbildung für angehende Brigade-/Kreisdispatcher, Dienstvorsteher-Vertreter oder Lehrmeister. Es war das letzte Jahr des zweijährigen Techniker-Lehrgangs, der hier mit uns Ingenieur-Studenten parallel lief. Man schlief zwar in bescheidenen Mehrbettzimmern, einige Jungen gar zu zwölf neben- und übereinander, doch Eisenach an sich und die Adresse Fritz-Koch-Strasse 11 versöhnten total. Schon allein die geschichtsträchtige Stadt mit Wartburg,

Burschenschaftsdenkmal, Bach-Haus und dem Autowerk bereicherten die Studenten im 1. Studienjahr.

Entworfen wurde „Haus Felseneck“ vom Eisenacher Unternehmer Lorenz Freitag, auf den in Eisenach noch mehrere Gebäude zurückgehen. Sein unverwechselbares Markenzeichen waren runde Türme und bizarre Dächer sowie Balkone, Veranden und Erker an der Außenfassade. 1905 ließ er sich diesen, seinen zweiten Wohnsitz erbauen. Der Baugrund war eine Felsenecke an einer Serpentin-

Jugendstilvilla „Haus Felseneck“, 1959-1990
Seminarschule Eisenach der Ing.-Schule
Gotha



Kurve – unten am Hang die Wirtschaftsgebäude, darüber der Garten und oben, als architektonisches Juwel, die Villa. Uns Jungeisenbahnern erschienen die zweigeschossige Diele, der gedrechselte Treppenaufgang, Galerie, Kamin, Innenerker, Parkettfußböden, kunstvolle Fliesen, Ornamente und bleiverglaste Fenster wie ein Wunder. Sehr beeindruckend waren auch der herrliche Wintergarten mit Blick zur Wartburg und die künstliche Grotte aus Muschelkalk. **Der Bauherr selbst lebte nur acht Jahre in seinem Jugendstilhaus. Nach seinem Tod übernahm Kommerzienrat Eduard Stöhr das Anwesen.** Zu DDR-Zeiten wurde die Villa volkseigen und der Deutschen Reichsbahn für Ausbildungszwecke zugeteilt. Nach den Dispatchern, Technikern und unserer Ingenieur-Matrikel absolvierten hier noch 500 Ingenieur-Fernstudenten ihre Konsultationen. „Haus Felseneck“ stand ab der Wende leer, sicher wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse. 2002 richtete hier die Unternehmensgruppe Birkholz ein Alten- und Pflegeheim für 23 betuchte Senioren ein.

Unser erstes Eisenacher-Studienjahr verlief in einer fast familiären Atmosphäre mit Grundlagenfächern wie Deutsch, Mathematik, Russisch, Technisches Zeichnen und Marxismus-Leninismus. Nur einen Tag in der Woche wurden wir aus unseren Träumen gerissen, dann war Physik- und Chemie-Unterricht in Gotha angesagt. Wir fuhren mit dem Zug und liefen die wenigen 100 Meter vom Bahnhof Gotha die Karl-Marx-Straße, die heutige Friedrichstraße, hoch bis zum ehemaligen Schloss Friedrichsthal, dem Hauptsitz der IBV Gotha. Dem Barockensemble waren noch einige Nebengebäude angegliedert, die teils als Verwaltungs- und Unterrichtsräume, teils als Internat dienten.

Schloss Friedrichsthal ging auf den Herzog von Sachsen-Gotha-Altenburg, Friedrich II. zurück, der es 1708–1711 unterhalb des Residenzschlusses Friedenstein (im Thal) als Sommerpalais erbauen ließ. Später war es Witwensitz der Herzogin. Ab 1927 residierte darin das Landratsamt, nach dem Zweiten Weltkrieg die Sowjetische Stadt- und Divisionskommandantur. 1950 wurde das Objekt erstmalig als Lehrereinrichtung von der Wirtschaftsschule "Heinrich Rau" des Ministeriums für Volkswirtschaft der DDR genutzt. **Bild Schloss Fr. einfügen**

Für die nichttechnischen A-Ausbildung, Vorläufer des Betriebs- und Verkehrs-Ingenieurs (BuV), waren bei der Deutschen Reichsbahn ab 1951 die Reichsbahnschulen Altenburg und Fintelwalde zuständig. Parallel dazu wurde im September 1951 die Fachschule für Eisenbahnwesen Dresden (FED) ins Leben gerufen. Sie umfasste die Ausbildung zum mittleren technischen Dienst. Der nichttechnische Hauptdienstzweig BuV blieb vorerst ausgespart. Ab 1. Januar 1953 übernahm die FED die Reichsbahnschule Erfurt als Außenstelle und lagerte hierher das neue Studienjahr ihrer technischen Direktstudenten aus. Gleichzeitig bot sie hier erstmalig ein fünfjähriges Fernstudium zum BuV-Ingenieur an. Das war etwas völlig Neues, denn BuV-Ingenieure hatte es bei der Eisenbahn in Deutschland bisher nicht gegeben. Am 1. September 1955 bezog die FED einen Neubau in Dresden, gab die Außenstelle in Erfurt auf und siedelte ihre BuV-Fernstudenten an die ehemalige Reichsbahnschule nach Altenburg um. Die Außenstelle Erfurt avancierte zur selbständigen Fachschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik, ab 1956 zur Ingenieurschule für Eisenbahn-Be-



Dozenten-Kollegium 1958 in DR-Nachkriegs-Uniform (scheinbar ohne Mützenpflicht), erste Reihe, Mitte, Direktor Reichsbahn-Oberrat Kurt Gollasch

triebs- und -Verkehrstechnik. Diese bot nunmehr ein dreijähriges Direktstudium zum BuV-Ingenieur an. Voraussetzung: BuV-Facharbeiter oder Abitur.

Bereits für den zweiten Jahrgang von wiederum 125 Direktstudenten waren die Räumlichkeiten der ehemaligen Julius-Dittfort-Schule (Erfurter Christanenheim) viel zu klein. Man behalf sich mit Schichtunterricht und dem Anbau einer Unterrichtsbaracke. Auch das Internat reichte jeweils nur für die „Neuen“ aus. Die Kommilitonen mussten sich im zweiten und dritten Jahr Privatquartiere in der Stadt suchen. Sie waren darüber aber nicht besonders traurig, denn so konnte man sich der strengen Internatsdisziplin des altgedienten Direktors Kurt Gollasch entziehen.

Die Deutsche Reichsbahn suchte Ende 1957 in der Region nach einem alternativen Gebäude und fand es in der Ruine des ehemaligen Gothaer Schlosshotels. Erste Sanierungsarbeiten begannen. Die Fachschule für Finanzen war schon weiter und integrierte die Wirtschaftsschule „Heinrich Rau“ in ihren Gothaer Neubau. Schloss Friedrichsthal wurde dadurch frei, und die Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik konnte einziehen. Ab 1. Januar 1958 führte sie in Gotha das dreijährige Direktstudium mit nunmehr 360 Studenten in 15 Klassen weiter. Der 11. Juli 1958 war ein großer Tag. Die ersten 108 BuV-Ingenieure wurden in die Praxis verabschiedet. Auch das heute oft unlösbare Problem Ausbildung, Beruf und Familie unter einen Hut



Eröffnung des Eisenbahnbetriebsfeldes am 21. Dezember 1966, rechts vorn Dozent Alfred Stier

zu bringen, wurde durch die Einrichtung eines gesondert zugeschnittenen Fernstudiums für Eisenbahnerinnen auf einen brauchbaren Weg gebracht.

Parallel dazu lief das BuV-Fernstudium an der Dresdner Außenstelle in Altenburg weiter. Ab 1. Januar 1961 übernahm die IBV Gotha diese in ihre Regie, als Seminarschule Altenburg. Für A-Geprüfte und bewährte Partei-, Wirtschafts- und Militärkader wurde noch ein dreijähriges

Intervallstudium eingeführt, um auch diesen Praktikern Ingenieur-Kenntnisse zu vermitteln. Sie absolvierten 6–7 wöchige Seminare pro Jahr. Die Techniker-Ausbildung wurde dafür fallen gelassen. 53 Fachschul-Dozenten betreuten nun insgesamt 2.200 Studierende. Alle **Studiengänge** waren kostenlos. Die Direktstudenten erhielten ein Stipendium von ca. 160.- Mark, von dem 80.- Mark für Unterbringung und Verpflegung im Internat einbehalten worden. Die Betriebszugehörigkeit zur Deutschen Reichsbahn blieb erhalten.

Im September 1965, kurz nach der zehnjährigen Jubiläumsfeier, zogen wir von der vorstädtischen Seminarschule Eisenach ins innerstädtische Schloss Friedrichsthal nach Gotha um. Es schien wie ein „Aufstieg“, doch die Räume waren viel schlichter, und uns fehlte der Auslauf. Dafür durften wir ins Erdgeschoss des Schlosses ein „Eisenbahnbetriebsfeld“



Eisenbahnbetriebsfeld über das gesamte Erdgeschoss im Schloss Friedrichsthal



Dozenten-Kollegium 1981 ohne Uniform, da ab 1968 alle Verkehrszweige bedient wurden, erste Reihe links Direktor Reichsbahn-Direktor Erich Oberthür

einbauen, das noch heute mit richtiger Stellwerkstechnik einen Modellbahnbetrieb über mehrere Räume realisiert.

Das Konzept dazu erarbeitete 1958 Klaus Oschmann, Berlin, als seine Ingenieurarbeit. **Die Anlage wurde betriebstechnologisch so konzipiert, dass sie den Regelbetrieb und auch Besonderheiten in der Betriebsführung in allen gängigen Sicherungstechniken abbilden kann.** In der Broschüre „Schuljubiläum 2005“ liest sich das so: „Zum Zwecke der Veranschaulichung von Betriebsführungsprozessen der Eisenbahn und zum praxisgerechten Training bahnbetrieblicher Handlungen wurde Mitte der 1960er Jahre durch den Lehrkörper und Studenten ein Eisenbahnbetriebsfeld entwickelt und aufgebaut. Darin sind alle typischen Sicherungsanlagen der Eisenbahn integriert.

Die Trainingsanlage diente und dient auch weiterhin zur Simulation von Zugfahrprozessen, rangierdienstlichen Arbeiten und Eisenbahnbauzuständen. Sie wird für die wissenschaftliche Systembetrachtung im Eisenbahnbetrieb einerseits und als Trainingsanlage zur Ausbildung von Fähigkeiten und Fertigkeiten bei der Nutzung von Stellwerkstechnik andererseits eingesetzt. [...]“

Die ersten Fach-Dozenten der IBV Gotha waren hochgebildete Eisenbahnpraktiker und Lehrer aus anderen Eisenbahn-Lehreinrichtungen. Später kamen Absolventen der Hochschule für Verkehr „Friedrich List“ Dresden hinzu, die sich inhaltlich und methodisch Prof. Dr.-Ing. Potthoff verpflichtet fühlten.

Unser BuV-Studium war vielleicht auch deshalb das technischste der nicht-

technischen Fachrichtungen. In Technischer Mechanik lernten wir die Kräfte kennen, die Brücken stehen oder einstürzen lassen. In Fahrzeugkunde berechneten wir die Bremskraft, damit ein Waggon rollt oder steht. In Bahnanlagen lernten wir die Kraft Psi-Ruck kennen, die beim Fahren von der Geraden in einen Bogen auftritt. In Sicherungs- und Fernmelde-technik rüsteten wir fiktive Strecken mit Signalen, Streckenblock und Indusi aus. Im Fach Betriebslehre führte die Streckendurchlassfähigkeitsberechnung als enormes Handlungs-Puzzle zu maximalen Zugzahlen. Ja selbst im Reiseverkehr ging es nicht nur um Entfernungen und Tarife, sondern auch um das ideale Steigungsverhältnis von Treppenstufen für Auf- und Abgänge.

Wir lernten nicht die Vorschriften, sondern erlernten, wie man diese macht.

Kaum hatten wir zwei Jahre unsere Urkunden als Ingenieur für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik in den Händen, wurde die IBV Gotha am 1. September 1969 in Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik (IngSt) umbenannt und dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR unterstellt. Es kamen neue Ausbildungsrichtungen wie Kraftverkehr, städtischer Nahverkehr, Umschlag/Lagerhaltung und die Anfänge der Informatik hinzu, und man verabschiedete sich von der Eisenbahner-Uniform.

30 Jahre nach unserem Studienbeginn, am 1. September 1994, fusionierte die IngSt mit der ortsansässigen Fachschule für Bauwesen zur Staatliche Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha. Mit dem politischen Umbruch in der DDR, dem Beitritt zur Bundesrepublik und der

Vereinigung der beiden Staatsbahnen zur DB AG passte die Ingenieurschule nicht in das Ausbildungskonzept der Bahn und auch nicht des Verkehrsministeriums. Die Fusion mit der traditionsreichen Gothaer Bauschule war daher eine sinnvolle Lösung, um das Ausbildungspotential auf dem Gebiet des Verkehrswesens zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Fachrichtung Verkehrstechnik behielt ihren Sitz im Schloss Friedrichsthal und betreibt das modernisierte Eisenbahnbetriebsfeld weiter: Es besteht noch immer aus ca. 80 Kilometern Streckenlänge, verteilt auf drei Strecken, sieben Bahnhöfe, zwei Blockstellen und einer Abzweigstelle, alles im Längenmaßstab 1:200. Es nennt sich jetzt „Technologisches Labor Eisenbahnbetrieb (Betriebsfeld)“ und ist im Internet unter www.ebf-gotha.de zu verfolgen.

Seit 2000 betreut der Labortechniker Lutz Meister die Anlage, die an drei Tagen in der Woche für die Bachelor-Ausbildung genutzt wird. Die angehenden Praktiker kommen viermal im Jahr für eine Woche ins Betriebsfeld. Zur Ausbildung gehören Betriebsstörungen, Bauzustände und Abweichungen, wie sie im Eisenbahnbetrieb vorkommen. Deutschlandweit gibt es fünf weitere ähnliche Ausbildungsstätten: das Freiluft-Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt (DB Training/TU Darmstadt), das Integrierte Eisenbahnlabor an der TU Dresden (ehemals Hochschule für Verkehr), das Signallabor an der RWTH Aachen, das Virtuelle Betriebslabor am Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung der TU Braunschweig und das Eisenbahnbetriebsfeld der Brandenburgischen TU Cottbus (Fakultät 2, Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen). Während heute viel mit Computersimulation gearbeitet wird, ist in Gotha reale Hintergrundtechnik

vorhanden. Hier kann man noch erleben, welche Funktion eine „frühauslösende Tastensperre“ hat, wie sich jeder Arbeitsgang an der Hebelbank oder am Stelltisch praktisch auswirkt. **Lutz Meister stellt fest:** „Im Dezember 1966 wurde das Betriebsfeld in Betrieb genommen. Bis zum Start der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 wurden hier weit über 10.000 Studenten der Deutschen Reichsbahn, von Anschlussbahnen, Industrie- und Hafenbahnen sowie der öffentlichen Verwaltung im Verkehrssektor ausgebildet. **Auch heute ist es notwendig, die vorhandene Laboranlage ständig in einem technischen**

Zustand zu halten, der einen ungestörten Übungsbetrieb zulässt.“

Uwe Zerbst, ein begeisterter Gothaer Bürger, berichtet im Internet über Familientage im Eisenbahnbetriebsfeld, das er „Ein Kleinod Gothas“ nennt.

Der letzte reguläre Ingenieur-Jahrgang war die Matrikel 38Id, die 1993 die Schule verließ. Seit 1992 führt die Ausbildung in der Fachrichtung Verkehrstechnik zum Abschluss „Staatlich geprüfter Verkehrstechniker“. Anfang 2013 veröffentlichte die Thüringer Landesregierung ein Gutachten zur Verwaltungs- und Gebietsreform, in dem die Trägerschaft der Fach-

Zeittafel

1953	Beginn der Ausbildung zum BuV-Ingenieur im fünfjährigen Fernstudium an der Außenstelle Erfurt der Fachschule für Eisenbahnwesen Dresden (vermutlich auch Beginn der Matrikel-Nummerierung)
1955	Außenstelle Erfurt in selbständige Fachschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik umgewandelt, erstes dreijähriges Direktstudium, Träger: Rbd Erfurt
1956	Umbenennung in Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik (IBV), Träger: Deutsche Reichsbahn, Direktor: Kurt Gollasch, Ing.
1958	Umzug der IBV von Erfurt nach Gotha ins Schloss Friedrichsthal
1962	neuer Direktor: Erich Oberthür, Dipl.-Ing. u. pädag. Zusatzstudium (s. auch Porträt auf Seite 21)
1968	Umstrukturierung zur Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik (IngST), Träger: Ministerium für Verkehrswesen der DDR
1983	neuer Direktor: Heinz Kottucz, Dr.-Ing.
1988	neuer Direktor: Gunther Muder, Dipl.-Ing.
1990	neuer, alter Direktor: Heinz Kottucz, Dr.-Ing.
1994	Umstrukturierung zur Staatliche Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr, Träger: Land Thüringen, Trützschlerplatz 1, 99867 Gotha
2004	neuer Direktor: Wilfried Höhne, Dipl.-Ing. Abteilungsleiter Wirtschaft, Verkehr, Logistik: Dr. Krause Bereich Friedrichstr. 5-7 (Haus F = Schloss Friedrichsthal) Fachrichtungsleiter Verkehrstechnik: Rolf Zeranski, Dipl.-Ing.

schule in Frage gestellt wird (Thüringer Landeszeitung vom 5. Februar 2013).

Die Studienergebnisse bis 1990 wurden vom Ministerium für Wissenschaft und Kunst des Landes Thüringen als Fachhochschulabschluss bewertet und auf Antrag nachträglich mit Dipl.-Ing (FH) beurkundet. Ein vergleichbares Studium

findet seit 1995 an der Fachhochschule Erfurt und der Brandenburgischen TU Cottbus statt.

Wir danken Klaus Oschmann, Günther Walter und Günter Groth für die zeitgeschichtlichen Zusarbeiten, ohne die auch uns einiges verborgen geblieben wäre wie z. B. die Anfangszeit in Erfurt.

Serie Eisenbahnuniformen:

Aufsichtsbeamter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925

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

Mit der Abschaffung der Monarchie am Ende des Ersten Weltkriegs verloren die Ländereisenbahnen ihren „Königlichen“ Vorsatz. Beispielsweise wurden für die nächsten zwei Jahre aus den K.Sächs. Sts.E.B. die Sächsischen Staatseisenbahnen. Die Krone über dem Flügelrad fiel weg. Verschiedentlich wurde sie sogar aus den Treuemedaillen herausgebrochen, doch die Beamten trugen ihre Uniformen natürlich weiter. Auch nach dem Übergang der Ländereisenbahnen zu den Reichseisenbahnen (1. April 1920) verblieb ein Durcheinander in der Dienstbekleidung der Eisenbahner, das letztlich auch durch die damalige Krisen- und Inflationszeit bedingt war.

Erst die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) erließ am 9. Mai 1924 eine neue Dienstkleidungsordnung (D.K.O.), veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt Nr. 20 vom 16. Mai 1924, die mit sofortiger Wirkung in Kraft trat. Damit galten im gesamten Bereich der DRG einheitliche Bestimmungen für die Form und Ausstattung der Dienstkleidung. Übergangsbestimmungen sahen allerdings das „Auf-

tragen“ (heutiger Begriff: Abtragen) der bisherigen Uniform einschließlich Mütze bis zu fünf Jahren nach Inkrafttreten vor. Bisherige Kragen- und Mützenabzeichen sowie Knöpfe mit dem königlichen Wappenschild waren jedoch binnen Halbjahresfrist zu entfernen bzw. auszutauschen. Auch Achselstücke, Dienstausszeichnungsschnüre und Degen durften zur neuen Dienstkleidung nicht mehr getragen werden.

Die D.K.O. bestimmte die zum Tragen verpflichteten sowie berechtigten Beamten und Lohnbediensteten. Eine spezielle Kleiderkassen-Ordnung regelte die Beschaffung und den Bezug der Bekleidung, bestehend aus Joppe, Hose, Mantel und Mütze. Alle vier gab es in unterschiedlichen Ausführungen:

Joppe einreihig:

Tuch aus dunkelblauer Wollserge (französisch: hochwertiger strapazierfähiger Wollstoff), verdeckte Knopfleiste mit fünf flachen schwarzen Knöpfen, Stehumlegekragen ohne Vorstoß (eingenähter Stoff als Kantenabschluss) aus gleichem Material, zwei gerade untere Seitentaschen

mit Klappe, eine Innentasche, Ärmel ohne Aufschläge, Rücken glatt ohne Riegel, jedoch mit Schlitz, Joppe das Gesäß bedeckend, Futter bei Sommerjoppen aus Baumwolle, im Winter aus Schafswolle.

Rechts und links an den Ecken des Stehumlegekragens waren rotumrandete Kragenspiegel aus schwarzem Samt mit Rang- und Spartenabzeichen aufgenäht. Die Rangabzeichen richteten sich nach der Besoldungsgruppe.

A I: ein Winkel aus 5 mm breiter goldfarbener Tresse

A II: ein Winkel aus 8 mm breiter goldfarbener Tresse

A III: zwei Winkel aus 5 bzw. 8 mm breiter goldfarbener Tresse

A IV: ein vierzackiger, gelbmetallener Stern

A V: zwei vierzackige, gelbmetallene Sterne

A VI: drei vierzackige, gelbmetallene Sterne

A VII: ein goldgesticktes Eichenblatt

A VIII: ein goldgesticktes Eichenblatt mit einem vierzackigen, gelbmetallinen Stern

A IX: ein goldgesticktes Eichenblatt mit zwei vierzackigen, gelbmetallinen Sternen

A X: zwei goldgestickte Eichenblätter

Das Spartenabzeichen aus Messingblech symbolisierte den Dienstzweig:

- Flügelrad für den betrieblichen Fahrdienst
- Spurmaß mit Winkel für die Bahnunterhaltung
- Eisenbahnrad mit Zirkel für Bahnmeister
- Eisenbahnrad mit aufliegendem R im Rangierdienst
- Flügelrad mit drei Blitzen für Triebwagenführer
- Personenwagen für den Wagendienst
- Dampflokomotive für das Lokpersonal
- zwei gekreuzte Blitze für den Sicherungs- und Telegrafendienst

Kasten Modellbahnschau Ergänz. einfügen



Aufsichtsbeamter der DRG im Bundesland Preußen, um 1925 mit Wintermantel, einreihiger Joppe, Hose und roter Mütze

Joppe zweireihig:

Gleiches Tuch, Klappenüberschlag mit zwei gleichlaufenden Knöpfreihen zu je fünf gelben blanken Metallknöpfen mit Reichsadler (Ø 20,5 mm), zwei schräg gestellten Seitentaschen mit Klappe, sonst wie einreihig.

Waschjoppe:

Wie einreihige Joppe, Material schwarzes Waschzeug (strapazierfähiges Leinen), ungefüttert. Die Waschjoppe diente

nur als Arbeitsbekleidung und durfte im Publikumsverkehr nicht getragen werden.

Hosen:

Material aus schwarzem Strumpftrikot oder leichtem dunkelgrauem Wollstoff, zwei Seitentaschen mit geradem (senkrecht) Einschnitt, Uhrtasche und Gesäßtasche. Auch gab es eine Waschhose aus naturgrauem oder schwarzem Waschzeug mit zwei Seitentaschen und aufgesetzter Uhrtasche. Die seitlichen Vorstöße an der Hosennaht waren entfallen.

Mäntel:

Der Wintermantel bestand aus schwarzem oder dunkelgrauem Tuch mit Klappenüberschlag, zwei gleichlaufenden Knopfreiheiten mit je sechs goldfarbenen Knöpfen mit Reichsadler wie bei zweireihiger Joppe, allerdings Ø 24 mm, Umschlagkragen ohne Vorstoß, Oberseite aus blauem Tuch. Rückenteil ohne Quetschfalte, dafür mit zweiteiligem Gurt (Riegel) mit zwei seitlichen Knöpfen, und in der Mitte verbunden durch einen dritten Knopf, mit Rückenschlitz, Ärmel ohne Aufschläge, zwei Taschen mit Klappe, eine innere Tasche, Abfütterung mit Wollflanell. Daneben gab es noch einen Regenmantel aus leichtem schwarzgrauem und wasserdichtem Wollstoff.

Mützen:

Die Schirmmütze bestand aus blauem Tuch in Militärform, das Mützenband aus schwarzem Samt mit beiderseitigen roten Vorstößen und schwarz lackiertem Schirm. Am Mützenband wurde die schwarz-rot-goldene Reichskokarde getragen, darüber die Landeskokarde und oben das Flügelrad. 1924 trug man die

hochgestellte Mützenform wie zu Kaisers Zeiten, ab 1929 kam die so genannte Klappform auf (vorn höher, hinten über das Mützenband herab hängend), wie sie bis 1990 bei der DR Verwendung fand. Aufsichtsbeamte trugen eine rote Mütze.

Im Paragraph 3 der D.K.O. war die Verpflichtung und Berechtigung zum Tragen der Dienstkleidung geregelt. Neben den trageverpflichteten Beamten gab es Besoldungsklassen und Lohnbedienstete mit Trageberechtigung der Joppen, jedoch Mützentraegepflicht. Wer nicht zum Tragen einer Mütze verpflichtet war, besaß immerhin die Trageberechtigung. Bei andauernder Beschäftigung im Innendienst ohne Publikumsverkehr waren die Beamten von der Uniformtragepflicht befreit. Für weibliches Personal gab es keine Dienstkleidung.

Der im Bild dargestellte DRG-Aufsichtsbeamte aus dem Jahr 1925 mit Befehlsstab und roter, hochgestellter Schirmmütze trägt den zweireihigen Wintermantel mit je sechs Messing-Reichsadlerknöpfen. Darunter schaut die einreihige Joppe mit den zwei Kragenspiegeln hervor, jeweils mit zwei goldfarbenen Winkeln als Rangabzeichen der Besoldungsgruppe A III. Ein Spartenabzeichen war für den Aufsichtsbeamten nicht vorgesehen, er galt als „Generalist“. Die rote Mütze hatte, wie bei allen Eisenbahnern eines Reichsbahndirektionsbezirks in Preußen, unter dem Flügelrad die schwarz-weiße preußische Landeskokarde.

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

Serie Eisenbahnregionen: Untermain

Wo liegt eigentlich Heusenstamm?

Klaus Rein, Martin Söhngen und Martin Bläß – BSW-Gruppe Miniaturbahn-Club
„Stellwerk“ Offenbach am Main

Wer heute zwischen Hamburg und Basel, zwischen München und Berlin einem ICE Heusenstamm begegnet, wird ziemlich ratlos auf den Ortsnamen schauen. Am 20. März 2009 wurde der ICE 1 (Triebzug 171) auf die hessische Klein-stadt Heusenstamm getauft. Sie liegt wenige Kilometer südlich von Offenbach (Main) in der Region Untermain, bis 1937 Provinz Starkenburg.

Erstmals wurde Heusenstamm im Jahr 1211 erwähnt, als Gottfried von Eppstein beurkundete, dass er das Dorf „Huselstam“ samt Burg an Eberhard Waro von

Hagen-Heusenstamm verließ. Die Burg war der Stammsitz des Adelsgeschlechts „Herren von Heusenstamm“, und der Wehrturm der Burg hinter dem Heusenstammer Rathaus-Schloss ist noch heute erhalten. 1661 ging der Besitz an die Familie von Schönborn über.

Um 1870 stellten mehrere Gemeinden der hessischen Provinz Starkenburg den Antrag, auf Staatskosten eine Bahn von Offenbach (Main) nach Dieburg in den Rodgau zu bauen. Als Zubringer gab es bereits seit 1848 die Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn (später Lokalbahn). Mit der Frankfurt-Bebraer-Bahn entstand 1873 der Hauptbahnhof Offenbach, von dem man nun hätte bequem abzweigen können. Doch die Mühlen im Großherzogtum Hessen mahlten langsam. Erst 23 Jahre später kamen die eingleisigen Rodgaubahnen. Zum 30. Oktober 1896 bauten die Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen die Strecke, die von Offenbach Hbf über Offenbach Ost, Oberroden (Hessen), Dieburg nach Reinheim (Odenw.) führte. In Bieber b. Offenbach zweigte eine knapp 14 Kilometer lange Stichbahn über Heusenstamm nach Dietzenbach ab. Eröffnet wurde diese am 1. Dezember 1898 als „Sekundärbahn“. Die Bedeutung beider Strecken lag dabei insbesondere im Pendlerverkehr aus dem Umland in die aufstrebende Lederwaren- und Kreisstadt Offenbach (Main).

Heusenstamm bekam 1959 mit 5.500 Einwohnern das Stadtrecht zugesprochen, und die Einwohnerzahl stieg stetig an



Das alte Empfangsgebäude Heusenstamm wurde 2005/2006 zum Restaurant umgebaut. Verblieben sind zwei Richtungsbahnsteige mit Glaskasten und Fahrkartenautomaten.



(heute über 18.000). Auf der Strecke nach Dietzenbach verkehrten damals 25 Zugpaare, die sich gegen die zunehmende Konkurrenz der Bahnbusse nicht dauerhaft wehren konnten. In den 1970er Jahren betrug die „bahneigene Konkurrenz“ von Dietzenbach in Richtung Frankfurt (Main) rund 50, in Richtung Offenbach (Main) ca. 40 Bus-Paare. Es fuhren immer weniger Züge. Nach dem Ende der Dampftraktion verkehrten eine V 36 in Kombination mit einem oder mehreren VS 145-Steuern, später eine V 100 mit Umbau-Dreieckern. Auf der eigentlichen Rodgaubahn kam der Personenverkehr zuerst zum Erliegen, am 28. Mai 1965 zwischen Dieburg und Reinheim. Bis Groß Zimmern fand noch bis 1970 ein bescheidener Güterverkehr statt.

Auf der Stichbahn zwischen Offenbach-Bieber und Heusenstamm/Dietzenbach fuhren 1978 werktags nur noch fünf Personenzug-Paare, an Sonn- und Feiertagen ruhte auch der Güterverkehr. 1982 wurde der Personenverkehr ganz eingestellt. Der verbliebene Güterverkehr sorgte dafür, dass die Strecke nicht stillgelegt und abgebaut werden konnte. Anschlussstellen der Brückenmeisterei und des Fernmeldezeugamtes der Bundespost in Heusenstamm und ein Industriegleis-

Anschluss in Dietzenbach mussten bedient werden.

Bereits in den 1960er Jahren plante die Deutsche Bundesbahn im Rhein-Main-Gebiet ein weitläufiges S-Bahn-Netz, das sternförmig auf Frankfurt (Main) ausgerichtet war. Die Planungen begannen 1962, die Finanzierungsverträge wurden 1968 abgeschlossen. Die Linien-Endpunkte sollten Main/Wiesbaden im Westen, Friedberg/Bad Homburg im Norden, Hanau/Offenbach im Osten und Darmstadt im Süden sein. Zu dieser Zeit fand auf der Strecke nach Heusenstamm/Dietzenbach noch reger Personenverkehr statt, der eine S-Bahn sinnvoll erscheinen ließ. Doch ebenso langwierig wie Planung und Bau der ersten Rodgaubahnen erwiesen sich die Planung und Inbetriebnahme einer S-Bahn am Untermain. Während das S-Bahn-Kernstück, die „Stammstrecke“ von Frankfurt Hbf (tief) bis zur Station Hauptwache, 1978 in Betrieb ging, ruhten die Planungen in Richtung Darmstadt und Offenbach/Hanau fast völlig. Nach über 20 Jahren geschah dennoch das Wunder. 1998 begann der Umbau der Rodgau-

242a Lokalbahn Frankfurt (M)–Offenbach (Hb)											
Süd						Nord					
180	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
0 18	0 40	7 18	7 40	7 50	8 15	8 15	8 40	9 15	9 40	10 15	10 40
0 20	0 50	7 20	7 50	8 00	8 25	8 25	8 50	9 25	9 50	10 25	10 50
0 24	0 54	7 24	7 54	8 04	8 29	8 29	8 54	9 29	9 54	10 29	10 54
Frankfurt (M) Hbf						Offenbach (Hb)					
11 41 Frankfurt (M) Hbf						11 41 Offenbach (Hb)					
12 11 Frankfurt (M) Hbf						12 11 Offenbach (Hb)					
12 41 Frankfurt (M) Hbf						12 41 Offenbach (Hb)					

Auszug aus Reichs-Kursbuch Ausgabe Nr. 2, 1. Juli 1927 – herausgegeben von der Reichspost und der Reichsbahn

bahnen zur zweigleisig, elektrifizierten Hauptbahn mit zwei Streckenteilen:

- VzG^{*)}-Streckennummer 3661, Kursbuchstrecke 645.1 Offenbach Hbf – Rödermark-Ober Roden
- VzG-Streckennummer 3662, Kursbuchstrecke 645.2 Offenbach-Bieber – Dietzenbach

Seit 14. Dezember 2003 sind die Rodgaubahnen in das S-Bahn-Netz des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eingebunden als :

- Linie S1 Wiesbaden–Frankfurt (Main) Hbf–Offenbach-Bieber–Rödermark-Ober Roden
- Linie S2 Niederhausen (Taunus) –Frankfurt (Main) Hbf–Offenbach-Bieber–Heusenstamm– Dietzenbach.

Seit 24. März 2003 darf sich Dietzenbach „Kreisstadt“ nennen, obwohl die Verwaltung bereits 2002 von Offenbach nach Dietzenbach umzog. 2008 nutzten täglich rund 22.500 Fahrgäste die beiden S-Bahnen-Linien, 14.000 die S1 und 8.500 die S2.

Die 8,5 Kilometer von Rödermark-Ober Roden bis Dieburg scheiterten an der

fehlender Wirtschaftlichkeit und wurden nicht ausgebaut. Diesen Abschnitt befährt heute die aus Dreieich-Buchschlag kommende Dreieichbahn in Diesel-Traktion. In Dieburg bestehen Umsteigemöglichkeiten zur elektrifizierten Rhein-Main-Bahn nach Darmstadt bzw. Aschaffenburg.

An der S-Bahn-Station Offenbach Ost der Linien S1/S2 befinden sich der ehemalige Güterbahnhof und die Güterabfertigung. Der Keller der Güterabfertigung ist seit über 40 Jahren Domizil und Heimat unserer BSW-Gruppe „Miniaturbahn-Club ‚Stellwerk‘ Offenbach am Main“ (www.stellwerk-offenbach.de).

Sehenswürdigkeiten in Heusenstamm:

Heusenstamm bietet zwei bedeutende Objekte für einen lohnenden Tagesausflug: erstens das Heusenstammer/Schönborner Schloss, das die Stadt 1979 kaufte und als Rathaus nutzt; zweitens das Museumsdepot der Deutschen Post AG. In diesem Depot warten abertausende Exponate darauf, in wechselnden Ausstellungen der Postmuseen in Berlin, Nürnberg und Frankfurt (Main) gezeigt oder in Vorort-Führungen besichtigt zu werden. Auf 15.000 Quadratmetern Depotfläche stapeln sich ca. 375.000 Objekte, angefangen bei historischen Postkutschen über Kraftfahrzeuge (auch von der Deutschen

^{*)} VzG: Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten, dient u.a. als „Gesamt-Streckenverzeichnis

Auszug aus Streckenkarte
Hessen, DB AG 1912

Post der DDR), Motor-
räder, Telefone, Telefon-
anlagen und Gemälde,
Uniformen, Orden und
Medaillen bis hin zu
Fernsehern, Kameras, Ra-
diogeräten und Computern.
Es gibt auch Technikvor-
führungen an einer voll
funktionierenden Tele-
fon- und Wähleranlage,
und man kann erfahren, wie früher mittels
Zählerfotografie die Telefonrechnungen
erstellt wurden. Führungen durch das
Post-Museumsdepot in der Philipp-Reis-
Straße 4-8 dauern rund 90 Minuten und
finden an jedem 1. Freitag im Monat um
14 Uhr statt. Der Eintritt kostet 5,- Euro.
Eine Anmeldung ist vorab erforderlich.

Als besonderes Erlebnis beginnt der
eigentliche Depotbesuch aber bereits 13
Uhr in Frankfurt (Main), unmittelbar am
Museum für Kommunikation (Schau-
mainkai 53). Von April
bis November bringt
ein historischer Deut-
sche Automobil Aktien-
Gesellschaft (DA AG)-
Postbus aus dem Jahre
1925 die Besucher zum
Museumsdepot nach
Heusenstamm und wie-
der zurück. Die Fahrt
im ältesten fahrberei-



ten Bus Deutschlands versetzt zurück in
eine Zeit, als Autofahren noch ein echtes
Abenteuer war. Wir können diese Fahrt
nur empfehlen, denn sie ist ein einmaliges
Erlebnis und kostet für Erwachsene 13,-
Euro (Kinder 7,50 Euro) – der Eintritt fürs
Depot ist darin bereits enthalten.

Für Gruppen sind selbstverständlich
Sonderfahrten /-führungen möglich, alle
dafür notwendigen Hinweise und Kon-
taktaten finden Sie unter www.historischer-postbus.de.



DAAG-Postbus von 1925
als Zubringer zum Muse-
umsdepot der Deutschen
Post AG in Heusenstamm
im Jahr 2012

Serie Eisenbahnbauten:

Frankfurt (Main) Hauptbahnhof

Im vorigen Heft 29, S. 82, stellten wir in der selben Rubrik den Leipziger Hauptbahnhof vor, der gern mit Frankfurt (Main) Hbf verglichen wird. Während Leipzig Hbf sein 100-jähriges Jubiläum erst 2015 begehen wird, kann Frankfurt (Main) Hbf bereits 2013 auf 125 Jahre zurückblicken. Das war uns Anlass, Annemarie Buley als neue Autorin zu gewinnen und ihr ein Bedürfnis, einen sehr persönlichen Beitrag zu schreiben.

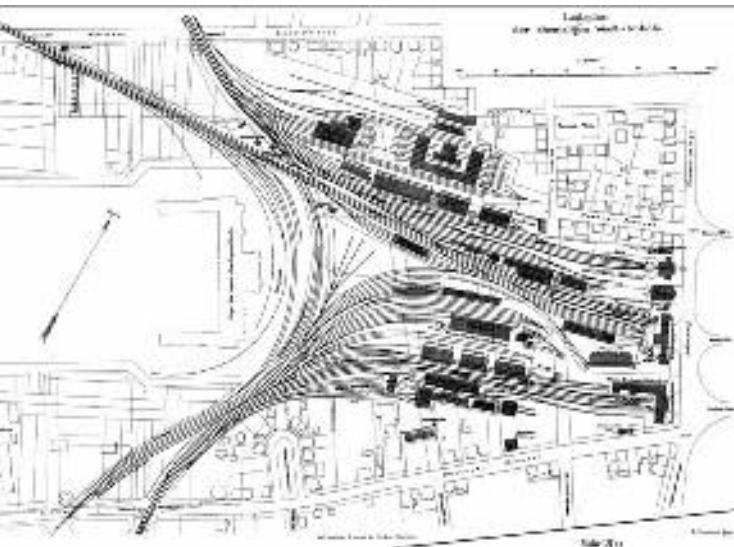
Annemarie Buley, Frankfurt (Main)

Wenn ein besonderer, ein verdienter Ehrentag ins Haus steht, wird der Termin erst einmal ins Auge gefasst. Es wird ein Resümee gezogen und dann trifft man Vorbereitungen, damit der Tag unvergesslich bleibt. Und man plant auch, wie wohl die Zukunft aussehen könnte. So ist es bei lebendigen Wesen, aber erst recht bei Gebäuden, Brücken und auf jeden Fall beim Bahnhof eines Ortes. Das alles hält solchen Betrachtungen stand. Um es gleich voranzustellen, ich lebe nun schon seit über 53 Jahren in Frankfurt am Main. Von Anfang an war mir der Hauptbahnhof ein ganz großer Freund. Zusammen mit meinem frisch angetrauten Mann war ich

damals von Dresden hierher übersiedelt – natürlich mit dem Zug.

Alle meine Freunde, Bekannte und Verwandte waren zurückgeblieben. Ich war mit Eisenbahndampf, Lokgeruch, dem Rhythmus des fahrenden Zuges, dem Pfeifen, Läuten und allem, was zum Bahnwesen gehört, getauft. Wir waren Nichtbesitzer eines Individualtransportmittels auf vier Rädern – und die Strecken Frankfurt (Main)—Bebra—Leipzig—Dresden oder auch über Erfurt—Glauchau—Chemnitz gehörten bald zu meinem Leben. Ein Jahr wohnten wir nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof entfernt. Wir wären auch gern dageblieben, aber die Frankfurter

City war schon zu jener Zeit so turbulent, dass wir allein schon wegen der Kinder an den Stadtrand zogen. Das Be-



1885 – Der Lageplan zeigt die ehemaligen Frankfurter Westbahnhöfe der Taunus-Bahn (1839), der Main-Neckar-Bahn (1848) und der Main-Weser-Bahn (1848) sowie den eingezeichneten Entwurf des geplanten Centralbahnhofs. Der Abriss der Westbahnhöfe erfolgte um 1889, anschließend die Bebauung mit Bahnhofsviertel und Kaiserstraße.

1888 ■ Vorplatz des neuen Centralbahnhofs Frankfurt am Main bereits nach der Einweihung. Im Vordergrund liegt noch das Gleismaterial der Westbahnhöfe. Vor dem Empfangsgebäude stehen jede Menge Pferdedroschken.



wusstwerden der Großartigkeit dieses Kleinodes „Frankfurt am Main Hauptbahnhof“ kam erst später. Fast jeder Frankfurter war stolz und bestätigte, dass der Hauptbahnhof wohl der architektonisch schönste in Deutschland, wenn nicht sogar Europas, sei. Er war ein Ort der Eile, der Bewegung, des schnellen Wechsels von Personen und Gütern – ein Zugang zu einer großen Stadt. Auch nach 53 Jahren, trotz großer Veränderungen, besteht bei mir noch immer dieser Eindruck.

Konstrukteur des Empfangsgebäudes war Hermann Eggert aus Straßburg. Seine Handschrift hat er an Sakralbauten und vielen französischen Bahnhöfen hinterlassen. Der Berliner Architekt Johann Wilhelm Schwedler entwarf die Bahnhofshalle. Er wirkte auch später am Leipziger Hauptbahnhof mit. Frankfurt (Main) Hauptbahnhof war 1888 im Neorenaissance-Stil errichtet, später im neoklassizistischen Stil erweitert worden. Ich hätte gern damit gepunktet, dass er der älteste Centralbahnhof Deutschlands war. Aber den Verhältnissen Rechnung tragend – schließlich fuhr die erste Bahn zwischen Nürnberg und Fürth – gab es da schon Vorläufer, z.B. den ältesten Großstadtbahnhof ab 1846 in Augsburg. Auch große Bahnhöfe in London und Paris waren schon vor Frankfurt da.

Frankfurt (Main), zentral in West-Deutschland gelegen, war seit Jahrhunderten Handelsstadt, aber auch Kunst-

und Mäzenenstadt. Um 1850 gab es hier noch Postkutschenbetrieb, der die Westbahnhöfe in der Metropole anfuhr und miteinander verband: Taunus, Main-Neckar und Main-Weser sowie im Umland Frankfurt-Offenbach und Frankfurt-Hanau. Die Bahnhöfe waren isoliert. Es gab auch noch keine Basa oder andere schnelle Kommunikationsmöglichkeiten. Handel und Messe forderten aber ihr Tribut. Die Planungen für den Centralbahnhof begannen daher schon lange vor 1883. In die bestehende Stadt konnte man nicht bauen. Im Frankfurter Stadtteil Gallus, am südwestlichen Ende des Alleenrings, lag ein großes, weites Feld, nicht nur Platz für einen neu zu errichtenden Personenbahnhof, sondern auch für einen Güterbahnhof, der genauso in alle Himmelsrichtungen ausstrahlen sollte. Dort wurde von 1883-1888 der Hauptbahnhof gebaut. Zu dieser Zeit lag Frankfurt (Main) im Königreich Preußen, Provinz Hessen-Nassau, Regierungsbezirk Wiesbaden.

Bis zur Vollendung des Leipziger Hauptbahnhofs 1915 war Frankfurt (Main) Hbf die größte Bahnstation Europas. In der Broschüre zum 100-jährigen Jubiläum des Frankfurter Hauptbahnhofs, herausgegeben von der Bundesbahndirek-

tion Frankfurt (Main), ist nachzulesen, dass damals alle Schwerpunktarbeiten von der Frankfurter Baufirma Philipp Holzmann & Co. ausgeführt wurden. Ich

kann mich rühmen, dass ich in den 1970er Jahren genau für diese Firma gearbeitet habe. Leider gibt es diese großartige Firma „dank“ der Globalisierung nicht mehr.

Zeittafel:

- 1860-80** In den drei Frankfurter West-Bahnhöfen, westlich vor den Wallanlagen, führen schon in den 1860er Jahren acht Linien ein. Schon damals wurden die Kapazitätsgrenzen der Bahnanlagen erreicht. Deshalb beschäftigten sich die Preußischen Staatseisenbahnen gemeinsam mit der Hessischen Ludwigsbahn ab 1872 mit den Vorarbeiten zu einem Bahnhofsneubau. Das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten genehmigte Ende 1879 den Neubau eines „Central-Personen-Bahnhofs“ und den zweier Güterbahnhöfe. Während mit dem Bau der Gleisanlagen sofort begonnen wurde, entschied ein 1880 ausgelobter Architektenwettbewerb über die Ausführung des Empfangsgebäudes.
- 1883-88** Bau des „Centralbahnhof Frankfurt a. M.“ als Kopfbahnhof im Neurenaissance-Stil mit 270 m breitem Empfangsgebäude, drei 28 m hohen Bahnsteighallen á 6 Gleisen, zusammen 18 Richtungs-Bahnsteige, eröffnet an einem Traumdatum: 18.8.1888
- 1889** Abriss der Westbahnhöfe, Bahnhofsviertel und Kaiserstr. entstehen
- 1900** Frankfurt (Main) Hbf passieren täglich 358 Züge
- 1914** Anbau einer 4. Bahnsteighalle abgeschlossen, insgesamt 666 Züge täglich
- 1920** Anbau einer 5. Bahnsteighalle abgeschlossen
- 1924** An- und Umbau abgeschlossen, insges. 24 Gleise, 276 Züge täglich, davon 50 Schnellzüge
- 1939** 965 Züge mit 60.000 Reisenden täglich
- 1941-44** Luftangriffe mit nur geringen Zerstörungen, besonders Glasdächer, teilw. Holzdächer bis 2002
- 1955-57** Elektrifizierung, Bau des neuen Gleisbild-Zentralstellwerks „Fpf“, mehr als 1.200 Züge täglich
- 1971-78** Bau des viergleisigen U-Bahnhofs, darunter ab 1978 viergleisiger S-Bahnhof
- 1988** 100-jähriges Jubiläum, das meist begangene Gebäude Deutschlands, ca. 250.000 Reisende täglich, 1.800 Zugfahrten, rund 5.000 Eisenbahner am Dienstort
- 1991** Umbau der Bahnsteige für den ICE-Betrieb
- 1996** Projekt "Frankfurt 21" vorgestellt, 2002 endgültig fallengelassen. Damit blieb Frankfurt (Main) ein verkehrspolitisches Drama wie in Stuttgart erspart!
- 2002-06** Sanierung der Bahnhofshallen nach Denkmalschutz-Gesichtspunkten, Holzabdeckung entfernt, Dächer neu verglast
- 2005** Elektronisches Stellwerk löst das Zentralstellwerk von 1957 ab
- 2012** Frankfurt (Main): Hessens größte Stadt, 690.000 Einwohner, 18 zulaufende Eisenbahnstrecken, 342 Fernzüge, 290 Regionalzüge, 1.100 S-Bahnen, 350.000 Reisende täglich



1953 – Gesamtansicht Frankfurt (Main) Hbf noch vor der Elektrifizierung und mit alten Stellwerken an den Bahnsteigenden

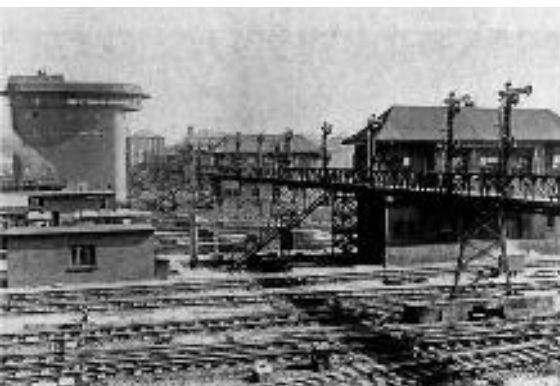
Lässt man die 125 Jahre gedanklich an sich vorüberziehen, sind einige Höhen und Tiefen zu erwähnen, die Frankfurt (Main) Hbf mit vielen anderen Bahnhöfen deutschlandweit gemeinsam hatte. Bei Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg wurde das Bahnhofsgebäude beschädigt, auch Anlagen zerstört, aber bei weitem nicht so wie bei den Dresdner oder Berliner Bahnhöfen. In Frankfurt (Main) war mehr Hoffnung, es erneut mit einem Wiederaufbau zu versuchen. Schon 1946 war der Bahnhofsvorplatz wieder so wun-

derschön und einladend wie eine Parkanlage. Auch die Schäden am Bahnhofsgebäude waren bald ausgemerzt.

Auf der Dachmitte des Hauptportals steht eine Plastik der griechischen Sagengestalt Atlas, welcher die Weltkugel auf den Schultern trägt, gestützt von den Symbolfiguren von Dampf und Elektrizität. Diese 6,50 m hohe Figurengruppe soll die besondere Bedeutung des Bahnhofs betonen. Der Atlas ist schon mehrere Male erklimmt worden, weniger aus Suizidabsichten, mehr als mal etwas Besonderes getan zu haben. Es ging immer gut aus!

Bis Mitte der 1960er Jahre zog der Duft mancher Dampfflock noch durch die Hallen. Aber bereits 1957 hielt die Elektrifizierung Einzug, und das Gleisbildstellwerk „Fpf“ ging in Betrieb.

1956 – Die alten Stellwerke und die Signalbrücke stehen noch. Das neue Stellwerk „Fpf“ zwischen Gleis 9/10 ist rohbaufertig (links); 1957 – Das zentrale Gleisbildstellwerk Fpf geht in Betrieb - die Gleisbildtische stehen ganz vorn an der Scheibe. 2005 wird es durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt (rechts).





1984 – Ansicht „Bankfurt“ vom Gleisfeld aus.

Ab 1971 wurde der unterirdische U-Bahnhof eingerichtet, unter dem Main gegraben. Auch die S-Bahnen gingen ab 1978 viergleisig unter die Erde.

Und was hat es denn nun mit dem Frankfurter Hauptbahnhof auf sich? Seine von ihm ausgehenden Strecken verbanden während der bitteren Jahre der Teilung Deutschlands den Osten mit dem Westen, Thüringen mit Hessen. Das ist meine persönliche Erfahrung und viele Erinnerungen knüpfen sich daran. Auf Frankfurt (Main) Hbf kamen aber auch unzählige Gastarbeiter an, die keine Vorstellung von Deutschland hatten, die nur Geld verdienen wollten. Deren trüben und faden Alltag in Deutschland und deren Befinden besang Connie Froboess 1962 im Schlager von den zwei kleinen Italienern:

„Zwei kleine Italiener, am Bahnhof, da kennt man sie. Sie kommen jeden Abend zum D-Zug nach Napoli. Zwei kleine Italiener, die schauen hinterdrein...“

Frankfurt war und ist der Treffpunkt verschiedener Nationalitäten. Von hier

aus führen die Fernzüge durch Deutschland und ganz Europa, und sie fahren heute noch als TGV, CNL, EC, EN, IC und die meisten als ICE. Auch im Regionalverkehr ist alles vertreten: RB, RE, RJ und die S1-S6, S8, S9.

Mal ein kleiner Vergleich: Berlin hatte seit Anfang des 20. Jahrhundert alles. Dresden hat noch heute ein total optimales Straßenbahn- und Busnetz. In Frankfurt war alles beengt, man musste unter die Straßenflächen gehen, wenn man Neues erschaffen wollte.

1988, zum 100. Jubiläum war weitgehend alles angelegt. Ab da wurden Strecken verlängert und erweitert im weiten Umkreis.

Und man ist ja noch nicht fertig. Etwas ist ja auch seit langem in der Vorplanung und bitter nötig: die Regionaltangente. Sehr wünschenswert wäre, wenn der Baubeginn bald starten würde. Vielleicht anlässlich des 125-jährigen Jubiläums. Der Flughafen wuchs, die Messe erweitert sich noch immer. Wir haben nun auch ein Europaviertel auf dem gesamten Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Alle Betriebsanlagen verschwanden dafür. Die Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) löste sich auf. Die Bahn ist völlig umorganisiert. Was bleibt, sind die Erinnerungen und natürlich „Bankfurt“.

Unsere neue Autorin: Annemarie Buley, 1936 in Chemnitz geboren, lernte Bauzeichnerin bei der Brückenmeisterei Dresden, studierte von 1953-1956 Brückenbau an der Fachschule für Eisenbahnwesen in Dresden und arbeitete bis 1959 im Neubauamt sowie Entwurfs- und Vermessungsbüro in Dresden, siedelte 1959 nach Frankfurt (Main) über, fand aber als Brückenbau-Ing. bei der Deutschen Bundesbahn keine adäquate Anstellung, ging in die Bauwirtschaft und wirkte ehrenamtlich in der Interessengemeinschaft Schienenverkehr mit, aktive Bahnnutzerin. Im nächsten Heft wird der letzte Frankfurter Dienststellenleiter Gerhard Liedbrand vorgestellt.

Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland Band 3

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Band 3: Die Deutsche Reichsbahn, Teil 1 – 1947 bis 1960

von Peter Glanert/Thomas Scherrans/Thomas Borbe/
Ralph Lüderitz; 1. Auflage 2012; 240 Seiten, gebunden, zahlreiche Abbildungen mit CD-ROM (Zusatzmaterial); 49,90 EUR; Oldenbourg Industrieverlag München 2012, ISBN 978-3835-6321-9-6

Band 3: Die Deutsche Reichsbahn, Teil 2 – 1960 bis 1993

von Peter Glanert/Thomas Scherrans/Thomas Borbe/
Ralph Lüderitz; 1. Auflage 2012; 260 Seiten, gebunden, zahlreiche Abbildungen mit CD-ROM (Zusatzmaterial); 49,90 EUR; Oldenbourg Industrieverlag München 2012, ISBN 978-3835-6335-3-7

Vor uns liegen zwei gewichtige Bände eines Reichsbahn-Reports der besonderen Art. Es handelt sich hier um einen speziellen „Wirtschaftskrimi“ oder ein Loblied auf die dem Mangel an edlem Material und den Zwängen der DDR-Planwirtschaft entspringende Improvisationskunst der Planer, Techniker und Ingenieure – oder wie man es auch immer nennen mag.

Der Einstieg in den Teil 1 beschreibt auf rund 50 Seiten die Situation nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die Kapitelüberschrift „Elektrische Lokomotiven auf Abwegen“ bringt es trefflich auf den Punkt. Geht es doch einerseits um die an die Sowjetunion als Reparationsgut abzugebenden Lokomotiven und Ausrüstungen und andererseits etwa um die bei den Herstellerwerken AEG und SSW verbliebenen Fahrzeuge. Ausführlich dargestellt wird, was mit ihnen in den ersten Jahren im Nachkriegsdeutschland auf Anweisung oder Befehl der verschiedensten Behörden geschah.

Betrachten wir das erste Kapitel mal als Prolog, dann

setzt mit dem zweiten und dritten Kapitel der eingangs erwähnte „Krimi“ ein. Die Autoren spiegeln in ihrer ausführlichen Darstellung mit vielen Zitaten aus zeitgenössischen Originaldokumenten die Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes in Mitteldeutschland wider. Dabei reicht das Spektrum der behandelten Themen von der Notwendigkeit der elektrischen Zugförderung, um ältere Dampfloks zu ersetzen, die nun mit Braunkohlenbriketts befeuert werden mussten, weil Steinkohle aus Schlesien und von der Ruhr nicht mehr zur Verfügung stand, bis zum Aufbau der Bahnstromanlagen und der Instandsetzung der Altbaueloks. Nicht zu verschweigen, dass sich all diese Bemühungen vor dem Hintergrund der Ost-West-Konfrontation im aufziehenden Kalten Krieg und den mannigfaltigen Fährnissen der Planwirtschaft in der jungen DDR vollzogen.

Die zweite Hälfte des ersten Bandes widmet sich dem Beginn der Wiederelektrifizierung, den Planungen für Neubaueloks der Deutschen Reichsbahn, den Projekten der DDR-Schienenfahrzeugindustrie für andere Stromsysteme, weiteren Inbetriebnahmen von elektrifizierten Strecken und Lokomotiven sowie der Aufarbeitung und ersten Ausmusterungen von Altbauelok bis etwa 1960.

Der Teil 2 des dritten Bandes über den Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR liest sich dann wie eine ostdeutsche Wirtschaftsgeschichte an Beispielen aus



dem Eisenbahnwesen. Zunächst wurde optimistisch in die Zukunft geschaut, und es gab ehrgeizige Pläne für den weiteren kontinuierlichen Fortschritt des Fahrens unter Fahrdraht im Einklang mit den Erfordernissen der Volkswirtschaft. Dann gab es einen Paradigmenwechsel, es wurde auf eine rasche Verdieselung, forciert von robusten Großdiesellokomotiven aus Lokomotivfabriken der UdSSR, angetrieben von noch billigem sowjetischem Erdöl, gesetzt. Bis die „Ölkrise“ der 1970er und 1980er Jahre auch die DDR erreichten. Danach wurde die Elektrifizierung mit allen (verfügbaren) Mitteln vorangetrieben, gar zum zentralen Jugendobjekt der FDJ (Freie Deutsche Jugend, staatliche Jugendorganisation der DDR, d. A.) erklärt. Dabei gelang es den eingangs erwähnten Improvisations-



künstlern manchen Engpass mit der Verwirklichung von teils ungewöhnlichen Lösungen zu umschiffen.

Bereichert wird der zweite Teil der DR und DDR-Elektrifizierungsgeschichte durch Kapitel über den 50-Hz-Inselbetrieb von Blankenburg nach Königshütte im Harz. Weitere Kapitel beleuchten die letzten Jahre der Altbau-lokomotiven, die Bahnstromversorgung, den Fahrleitungsbau, Neuentwicklungen von Triebfahrzeugen, den Betriebseinsatz

von E 11 und E 42 Ost sowie die letzten drei Reichsbahnjahre nach 1990.

Unser Fazit: Für Fachleute von damals und heute und den einen oder anderen speziell interessierten Eisenbahnfreund ein relativ teures, aber faktenreiches und sensible Wertungen beinhaltendes zweibändiges Werk.

Post an die Redaktion

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

„Als Uniform-Kenner ist mir natürlich auf S. 75 (im Heft 28, d.R.) bei der Bildunterschrift aufgefallen, dass der G.h. Oldenburgische Stationsvorsteher keine Litewka ("Litauische Jacke"), sondern den Waffenrock 1 trägt.“

Heiko Müller, Leiter der BSW-Freizeit- und Wandergruppe Sonneberg,

sandte uns folgende E-Mail: „Durch einen Zufall bekam ich dieser Tage ein Exemplar der Zeitschrift Bahn&Modell in die Hände. Ich bin so begeistert von der

Aufmachung und den Themen, dass ich gern diese Zeitschrift abonnieren möchte. Zugleich hätte ich noch gern - sofern möglich - ein Exemplar von allen noch verfügbaren Ausgaben der Vergangenheit. Bis jetzt kannte ich diese Zeitschrift nicht, obwohl ich mich seit Jahren mit der Eisenbahn und ihrer Geschichte beschäftige. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn das möglich wäre. (natürlich trage ich die Kosten). Herzliche Grüße aus Thüringen.

Antwort-E-Mail der Redaktion:

„Bitte senden Sie uns Ihre Adresse zu, wir werden Ihnen ein paar Restexemplare zusenden und Sie vsl. zukünftig in den Verteiler aufnehmen.“

Anmerkung: Laut Impressum erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs das Fachblatt kostenlos, alle anderen können es gegen Einsendung von 2,90 € in Briefmarken (5x 0,58 € oder 2x 1,45 €) bei der Redaktion bestellen und werden dann in den Verteiler aufgenommen. Alle zurückliegenden Exemplare können ab sofort im Internet unter www.bahn-und-modell.de nachgelesen und heruntergeladen werden.

Wolfgang List, Stendal

Durch Zufall bekam ich von einem Hobbyfreund das Heft 28 zugesandt und fand unter vielen anderen interessanten Beiträgen auch "Vom Nadeltelegrafen zum Internet" von Wilfried Rettig und Martin Bläß. Der hat mich insofern besonders interessiert, weil es darin auf den Seiten 58/59 auch um die elektromechanischen Eisenbahnläutewerke geht. Das ist mein spezielles Hobby- und Sammelgebiet. Ich habe seit 1985 insgesamt 22 verschiedene elektromechanische Läutewerke aus Deutschland, Holland, Österreich, Ungarn und der Schweiz zusammengetragen und kann sie betriebsfähig vorführen. Darüber hinaus habe ich über das Thema gemeinsam mit meinem Freund Hans-Wolfgang Harden aus Wremen-Hülsing bei Bremerhaven das Buch "Die elektromechanischen Läutewerke der Eisenbahnen" geschrieben (Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin; s. u. www.altmarkschiene.de/Publikationen).

Zudem sehr anschaulich geschriebenen Text ist jedoch eine Anmerkung notwendig. Die Autoren begründen die Verwendung von Läutewerken mit mehr als einer Glocke so: "Lediglich wenn mehrere Signalbegriffe notwendig wurden, fanden Werke mit zwei Glocken unterschiedli-

chen Klanges Anwendung." Das stimmt so nicht, und im Interesse der Information für historisch interessierte Leserinnen und Leser möchte ich das richtigstellen. Die Läutewerke informierten die Bahn- und Schrankenwärter über den Zuglauf auf der Strecke mit Hilfe von Läutesignalen, in Deutschland waren es nach der einheitlichen Signalordnung von 1875 das

- Abläutesignal für die Fahrtrichtung von A nach B (einmal 5 oder 6 Schläge),
- Abläutesignal für die Fahrtrichtung von B nach A (zweimal 5 oder 6 Schläge),
- Rücknahme- bzw. Ruhesignal (dreimal 5 oder 6 Schläge) und
- Gefährtsignal (sechsmal 5 oder 6 Schläge).

Die Anzahl der jedesmal angeschlagenen Glocken spielte dabei keine Rolle. Nach jeder Ingangsetzung (Auslösung) des Läutewerks ertönte eine "Gruppe" zu fünf oder sechs Schlägen. Bestand das Läutesignal aus zwei, drei oder gar sechs Gruppen, war die mehrmalige Auslösung mit jeweils drei Sekunden Pause zwischen den Gruppen nötig.

Die Anzahl der angeschlagenen Glocken ergab sich lediglich aus Gründen der Unterscheidung für den Fall, dass mehr als eine Strecke am Posten vorbeilief, um klarzustellen, welches Läutewerk für welche Strecke galt, egal ob es sich um ein Strecken-, Bahnsteig- oder Zimmerläutewerk handelte. Dazu wurde jeder Strecke ein bestimmtes "Klangbild" zugeteilt, z. B. für die erste Strecke ein Läutewerk mit einer Glocke, für die zweite eines mit zwei Glocken. Oder sie unterschieden sich durch die Bauform: an einer Strecke stand die tonnenförmige Mantelbude, an der anderen das schlanke Spindelläutewerk. Sie konnten sich bei gleicher Bauform auch durch die Anzahl der "Gruppenschläge" unterscheiden: das eine ließ fünf, das an-

dere sechs Schläge pro Gruppe ertönen. Aber sogar zweiglockige Läutewerke waren noch im Klangbild zu unterscheiden: Eines hatte einen gleichmäßigen Schlag, das andere einen hinkenden; oder bei einem ertönte erst der hohe, dann der tiefe Ton, beim anderen war es umgekehrt. Technisch möglich waren bei den sogenannten Räder-Läutewerke bis zu drei Glocken.

Alle Typen können nach vorheriger Terminabstimmung in der deutschlandweit einmaligen Sammlung zwischen April und Oktober besichtigt werden.

Zum alljährlichen "Tag des offenen Denkmals" ist meine Sammlung ohne Voranmeldung zwischen 15 und 17 Uhr für Besichtigungen und Vorführungen geöffnet, [in Stendal, Weberstraße 22](#).

Berichtigung der Redaktion

Wer daran zweifelte, im Heft 28 auf Seite 10 „Conny Richter“ zu erkennen, tat Recht daran. Sie war zwar im August 2012 Mitgestalterin des Bahnhofsfestes in Wernigerode, aber ihr Foto lag der Redaktion nicht vor. Auf dem abgedruckten Foto ist Frau Jakobasch zu sehen, die Ehefrau des BB für Modelleisenbahn von Sachsen-Anhalt.

In diesem Heft nun ist die Außenbüroleiterin Cornelia Richter auf dem Foto von Seite 9 wirklich zu sehen. Sie ist die Dritte von rechts. Neben ihr, Zweite von rechts, steht Claudia Romanow, die Nachfolgerin von Dieter Schindelhauer in Leipzig.

Wir entschuldigen uns für das Versehen.

Funkgerät Teleport 9 findet einen Ehrenplatz im BSW-Museum

November 2012 - Symbolische Übergabe von nostalgischen Funkgeräten durch Werner Karl, ehemaliger Mitarbeiter des Bundesbahn Zentralamtes für analogen Bahnfunk (links), an Rainer Beer (Mitte) und Hans-Peter Kuban (rechts) vom BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart



Vom BSW-Museum für Fernmeldetechnik konnten bei dieser Gelegenheit noch diverse weitere Funkgeräte übernommen werden, so z. B. Teleport 6 (10.000. Gerät in durchsichtiger Ausführung), Teleport 7, Teleport 8, mobile Rangierfunkgeräte, Zugfunkgeräte, Datenfunkgeräte mit Zubehör und Handbüchern.

Durch diese teilweise einmaligen Exponate wird der Bereich Funktechnik des BSW-Museums, bezüglich der bei der DB von 1950 bis heute eingesetzten analogen Geräte und Anlagen, wesentlich bereichert. Bahn&Modell stellt das BSW-Museum im nächsten Heft 30 ausführlich vor.

Unsere Gruppen

In dieser Rubrik werden alle bei der Schriftleitung bis zum Redaktionsschluss eingegangenen Termine unserer BSW-Gruppen Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn (EBE/MEB) veröffentlicht. Die Redaktion bittet alle BSW-Gruppen um rechtzeitige Mitteilung ihrer Veränderungen zu Sitz, Ansprechpartner, Veranstaltungen, wöchentlich/monatliche 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

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 Lademann, Tel. 0335-533780 oder 0160-97453212, E-Mail: ladeuwe@aol.com.

Schwerin

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

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.

Wustermark

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

Außenbüro Leipzig

Aschersleben

BSW-Gruppe Eisenbahn Club Aschersleben – jeweils Dienstag und Samstag 15 Uhr Grup-

pentreffen, Info: Roman Neunherz, 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: hopp-bernburg@t-online.de

Brandenburg

BSW-Gruppe Modellbahnclub Bw Brandenburg – jeden Mittwoch von 13-20 Uhr Treffen 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: hiltrud.dahne@web.de, Leiter des Bahnhofsmuseums im Bahnhof Klosterbuch: Andreas Riethig, Tel. 03431-613887

Dresden

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt e.V. – jeden Sonnabend im ehemaligen Bw Dresden-Altstadt, Zwickauer Straße 86, 01187 Dresden von 8 bis 15 Uhr – Tel. 0351-4112185 oder 0162-7583121 oder 0162-7838603; E-Mail: pressesprecher_igbwddresden-altstadt@gmx.de, Internet: www.igbwddresden-altstadt.de Veranstaltungen im Eisenbahnmuseum im Jahr 2013

5. bis 7. April 2013: 5. Dresdner Dampfloktreffen, Sonderzüge und Dampflokmitfahrten sowie Ausstellung im Depot Verkehrsmuseum, 4. und 5. Mai: „Blaulichtfest“; Hilfsorganisati-

onen zu Gast im Eisenbahnmuseum, 11. Mai: Dixielandkonzert mit mehreren Live Bands, 15. Juni: Kinderfest 13./14. Juli: Dresdner Museums Sommernacht – mit Nachtfotoparade 31. August/1. September Familienfest, 12./13. Oktober: Saisonabschlussfest mit Führerstandsmittfahrten sowie Ausstellung im Depot Verkehrsmuseum

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 – Dampflokomotiven 41 1144 und 52 8075 werden gepflegt, Nostalgiefahrten im Auftrag DB Regio und in Kooperation mit der IGE Werratalbahn Eisenach e.V. organisiert – Treffen 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 – Gruppe ist in Auflösung

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 Stadtteil Langenau, Info: H.-J. Krohberger, Tel. 037322-3706; E-Mail: eisenbahnverein-langenau@gmx.de 23. und 24. Februar 2013: Langenauer Modellbahntage, 8. September 2013: Tag des offenen Denkmals. 2013 ist geplant, das Güterbodendach zu erneuern.

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 - jeden Mittwoch ab 18 Uhr, Sonntag ab 10 Uhr im Bf Lichtenstein (Sachs), Info: Frank Kaden, Tel. 037298 - 95762, www.modellbahnclub-lichtenstein.de

Löbau

BSW-Gruppe Historische Lokomotiven Löbau, 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, Oder : 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, 03525 891864

Schwarzenberg

BSW-Gruppe Museumsdampflok 86 001 Bw Aue – Treffen jeden Sonnabend im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg (Erzgeb), Info: Dietrich Flath, Dorfstraße 17c, 09481 Scheibenberg/OT Oberscheibe, Tel.: 037349-7150, E-Mail: dflath@t-online.de

Sonderzüge: Wenn nicht mit Diesellok angekündigt, alle Züge mit 50 3616. 4. Mai: Eisenbahnwelt Erzgebirge (Dresden—Jöhstadt—Schwarzenberg und zurück) mit Diesellok, 11. Mai: Dampfschnupperfahrt nach Waltherdsdorf (Schwarzenberg—Waltherdsdorf und zurück), 18.-20. Mai: Dampf auf der Schiefen Ebene (mehrfach Neuenmarkt-Wirsberg—Marktschorgast), 8. Juni: Mit Zug, Bus und Schiff zum Kloster Weltenburg (Schwarzenberg/Chemnitz—Weltenburg und zurück) mit Diesellok, 24. August: Mit dem Zug zur Floßfahrt auf dem Main (Schwarzenberg—Lichtenfels und zurück) mit Diesellok, 22. September: Bergbaumuseum Oelsnitz (Schwarzenberg—Oelsnitz und zurück), 15. Oktober: Saisonabschlussfahrt, 14. Dezember: Nikolaus- und Lichterfahrt nach Schlettau (2x Schwarzenberg—Schlettau und zurück)

Ausstellungen: 9.-12.Mai: 21. Schwarzenberger Eisenbahntage 7.-8.Sept.: Tag der Sachsen im Eisenbahnmuseum

Sonstiges: April: Fotozüge mit zwei Dampfloks anlässlich „25 Jahre Dampfabschied im Erzgebirge“ 5.- 6. Oktober: Erzgebirgische Aus-

sichtsbahn mit Dampf (je 2x Schwarzenberg—Annaberg und zurück)

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

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 – 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-Rothenkirchen, Tel. 09265-5956.

Lichtenfels

BSW-Gruppe E 44 119 – jeden 1. Donnerstag im Monat Treffen Bahnhofsplatz 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, Tel. 0170-9141051, E-Mail: martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Außenbüro Karlsruhe

Haltingen

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen – jeden 1. Freitag im Monat Klub-

treffen, 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,
100 Jahre Bw Haltingen: bis 29. Juli 2013 Sonderausstellung „Gleis 51/52“, Sa 15-18 Uhr, So 14-18 Uhr im Städt. Museum am Lindenplatz in 79576 Weil am Rhein

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: dirklackemecoog@web.de

Villingen

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
www.die-buegelfalte-110.de

Außenbüro München

Bellenberg

BSW-Gruppe Modellbaclub Bellenberg – jeden Freitag Clubabend 19 Uhr im ehemaligen Bahnhof Bellenberg, Bahnhofstraße 11. Info: Jochen Martin, Uhlandstr. 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, Stainingenstraße 11, 86157 Augsburg. Tel. 0821-542236, E-Mail: werner.meisl@bahn.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.

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

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.

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 (Gehrepp 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 Berger, Bolzstraße 72, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154-5586.

BSW-Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1 – Treffen immer Donnerstag, ab 16 Uhr, Zahn-Nopper-Str. 9, 70435 Stuttgart-Zuffenhausen 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

Ulm

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

REGION WEST

Regionalbüro Duisburg

Arnsberg

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn Arnsberg – jeden 1. Dienstag im Monat Modellbahnarbeiten und alle weiteren Dienstage 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 Internet-seite 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, 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, 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-Osterfeld,

Cheruskerstraße 25, 46045 Oberhausen, Info: Hans Weiß, Tel.: 0208-893140 oder 0174-7143611, E-Mail: mec.oberhausen@aol.com. Samstag Arbeitstreffen im Oberhausener Lokschuppen, 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: kurt-goerres@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, 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 Gießen – jeden letzten Freitag im Monat ab 18 Uhr im Café „Vieracher“, Lahnstr, Gießen,

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 Hauptbahnhof, 34497 Korbach, Info: Helmut Schmidt, Wegen Krankheit neuer Ansprechpartner vorgesehen.

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, Veranstaltungen: 2., 9. und 16.12.2012 Vorführung 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 Güterabfertigung Offenbach/M, Untere Grenzstraße 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, www.stellwerk-offenbach.de

Außenbüro Saarbrücken

Saarbrücken

BSW-Modelleisenbahngruppe Saarbrücken – Montag Gruppenabend ab 16 Uhr im Empfangsgebäude, 4. Etage, Zimmer 448, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken, Info: Sigi Gottschall, Tel. 0681-41625328, E-Mail: siggi.gottschall@gmx.de.

Trier

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

REGION NORD

Regionalbüro Hannover

Arholzen

Fahrkartensammler Stadtoldendorf – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles 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 Bremerhaven MECB – Clubtreffen jeweils Dienstag und Donnerstag ab 19 Uhr und Sonntag ab 10 Uhr in den Clubräumen, Grenzstraße 7 (Nähe Kaufmännische Lehranstalten), 27568 Bremerhaven, Info: Bernd F. Hamann, Tel. 0471-200877, E-Mail: bernd.f.hamann@nord-com.net, www.mecbremerhaven.de

Hannover

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

Minden (Westf)

BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe 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 Nordenham sucht neue Räume – z.Zt. keine Clubabende. Info bitte an Carsten Cordes, Ilsestraße 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-bad-schwartau.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 [anschl. Trennstrich](#)

Impressum

Bahn&Modell
BSW-Bereichs
Nr.29/April 2013
[be/Modelleisenbahn](#)

www.bahn-und-modell.de

Fachblatt des
Eisenbahner-

Herausgeber:	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
Redaktion:	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne Tel./Fax 0 351 2 52 78 96 Immo Hoppe Tel. 0 30 5 34 04 08
Arbeitsausschuss:	Lars Naumann (Hauptbeauftragter), Günter Baum (Eisenbahnerbe), Immo Hoppe (Redaktion Bahn&Modell), Hans-Joachim Kirsche (DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN), Dieter Koschmann (Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente), Helga Kuhne (Schriftleiterin Bahn &Modell), Günter Jazbec (Layout 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. Februar 2013
Satz/Layout:	Günter Jazbec
Druck:	Meiling Druck GmbH, Haldensleben

Eine Zuarbeit mit Text und Foto ist stets willkommen. Beiträge werden als Word-Datei per E-Mail, auf Diskette oder CD-ROM erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bildsendungen übernehmen wir keine Haftung. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut gekürzt oder auszugs-