



Doppel-Jubiläum in Warnemünde

(Seite 31)



Titelbild: Die BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde begeht in diesem Jahr ihr 50. Jubiläum als Modelleisenbahngruppe und ihren 20. Jahrestag als BSW-Gruppe. Gruppenmitglieder vor ihrem bisherigen Domizil im alten Stellwerk B 3 Warnemünde (Baujahr 1903). Hier sind die Tage gezählt, der Umzug hat begonnen (s. unser Beitrag auf Seite 31).



Gemälde „Viadukt Oschütztal“, Acrylfarbe 50 x 70 cm – von Christine Poser, Frießnitz, Ortsteil der Gemeinde Harth-Pöllnitz, Landkreis Greiz in Ostthüringen (www.christineposer-malerei.de)

Der Viadukt überspannt das Oschütztal zwischen Bf Weida und Bf Weida-Altstadt, 1884-1983 in Betrieb. Er stellt heute ein technisches Denkmal dar und gehörte zur Bahnstrecke Weida—Mehltheuer, die dieses Jahr das 130. Jubiläum begeht (s. unser Beitrag auf Seite 36).

Auf dem Viadukt posiert die Dampflok 50 1849-4 (Krauss-Maffei München 1941/16058, 1'E h2, Betr.-Nr. 50 849 von 1940 bis 1970, heute DB Museum Nürnberg, stationiert bei der BSW-Gruppe IG Traditionsdampflok 58 3047 in Glauchau



Notgeldschein mit Tscherschlichbrücke zwischen Zeulenroda unt. Bf und Zeulenroda ob. Bf.

Die Brücke ist ein Wahrzeichen von Zeulenroda (7 Bögen, 120 m lang, 13 m hoch und 6 m breit). Auch sie gehörte zur Bahnstrecke Weida—Mehltheuer, genauer zur abzweigenden Stadtbahn, die Zeulenroda unt. Bf mit dem ob. Bf. verband (s. unser Beitrag auf Seite 36).

1921 verewigte die Stadt Zeulenroda dieses Motiv auf einem ihrer Inflations-Notgeld-Scheine. Auf dessen Rückseite steht:

O MENSCH, BETRACHT MICH EINE WEIL,
DAS NOTGELD GEHT MIT MIR ZU ENDE.
DIE NOT NOCH NICHT - TUST DU DEIN TEIL,
DASS AUCH DES LANDES NOT SICH WENDE.



Fotos: Sammlung BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde, Sammlung Frank Sellke (www.brueckenweb.de)

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

Als Hauptbeauftragter unseres Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Stiftung Bahn-Sozialwerk möchte ich mich heute dem Thema „Stiftung Bahn-Sozialwerk und Deutsche Bahn Stiftung gGmbH“ widmen.

Was bedeutet die Deutsche Bahn Stiftung für die Arbeit der BSW-Kulturguppen?

Im März dieses Jahres gründete die Deutsche Bahn die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH. Viele BSW-Förderer waren, vermutlich durch die Rechtsform „Stiftung“, verunsichert und fragten sich, welche Auswirkungen die neue Stiftung auf die Leistungen und Angebote der Stiftung BSW haben könnten.

Die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH bündelt das gemeinnützige gesellschaftliche Engagement der Deutschen Bahn. Sie verfolgt als eigenständige Institution des weltweit agierenden Logistikunternehmens

die ideelle und materielle Förderung der Allgemeinheit unter anderem in den Bereichen Klima- und Umweltschutz, Integration und Fürsorge sowie humanitäre Hilfe. Die Bahn engagiert sich seit Jahren in unterschiedlichen gemeinnützigen Projekten mit Maßnahmen, weltweiten Aktionen und Spenden. Mit der Stiftung will sie bestehende Projekte bündeln und weiter ausbauen.

In ihrem Engagement für die Allgemeinheit unterscheidet sich die neue Stiftung von den Stiftung BSW und EWH. Sowohl das BSW als auch der EWH erbringen ihre Leistungen für die Beschäftigten im Konzern sowie für die ehemaligen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und deren Angehörige. Die Stiftung Bahn-Sozialwerk bleibt also weiterhin der Sozialpartner für die DB AG unter anderem in den Bereichen Kulturförderung, Gesundheitsvorsorge, Kinder- und Jugendreisen und hält mit ihrem sozialen Engagement die Eisenbahnerfamilie zusammen.

Das DB Museum, bisheriger Teilbetrieb der DB Mobility Logistics AG, wurde am 1. April 2013 der Deutschen Bahn Stiftung gGmbH übertragen. Um einen juristischen sauberen Übergang zu gewährleisten, wurde der Übernahme des bestehenden Kooperationsvertrages zwischen DB Museum und der Stiftung BSW zugestimmt. Für die Vertragspartner treten keine inhaltlichen Veränderungen ein, sodass die BSW-Gruppen auch weiterhin zur Pflege der übergebenen Fahrzeuge und Exponate bestellt sind. Ich wünsche diesen Gruppen und allen anderen Mitgliedern unseres Kulturbereichs auch im nächsten halben Jahr gutes Gelingen und etwas mehr Engagement für unser Fachblatt Bahn&Modell.

Ihr Lars Naumann

In eigener Sache

zur Gestaltung, Auflage und Verteilung unseres Fachblatts Bahn&Modell

Helga und Lothar Kuhne, Redaktion

Unser Fachblatt Bahn&Modell erfreut sich seit nunmehr 14 Jahren einer hohen Akzeptanz. Bereits im letzten Heft 29 hatten wir ein modernisiertes Layout umgesetzt, das gut angenommen wurde. Nun wollen wir mit dem Heft 30 eine weitere Modernisierung wagen:

Wir werden durchgehend farbig! Dabei soll kein quietsch buntes Magazin entstehen, sondern die Farbe soll uns neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen. Die historischen Fotos sind schwarz-weiß, die neueren bleiben farbig. Damit hält auch bei uns das gewohnte bunte Leben Einzug und reduziert sich nicht mehr nur auf die vier Umschlagseiten.

Von Gruppen und Einzelpersonen erreichten uns auch Anfragen zu Stückzahlen und Versandanschriften. Die meisten wünschen mehr Exemplare oder sind umgezogen. Einige wenige benötigen weniger oder lösen sich auf. Viele lesen unser Fachblatt in Gemeinschaft oder erhalten es auf Umwegen, d. h. sie holen es sich bei einer befreundeten Gruppe ab oder lassen es sich von dieser zuschicken. Unsere halbjährliche Auflage liegt gegen-

wärtig bei rund 2 800 Stück. Sie war aber schon mal höher. Wir sind bisher von der Lieferformel „Halbe Gruppenstärke“ ausgegangen, die nicht immer konsequent umgesetzt wurde.

Die Redaktion würde daher gern den realistischen Bedarf bedienen, damit alle Gruppen unseres Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn ausreichend versorgt sind und Gastleser wunschgemäß beliefert werden können.

Daher rufen wir auf diesem Wege alle Gruppenleiter auf, ihrem BB die gegenwärtige Lieferzahl und die Wunschstückzahl für Bahn&Modell zuzuarbeiten. Die BB summieren bitte, fügen ihren Eigenbedarf hinzu und teilen das Ergebnis bis zum 31. Dezember 2013 der Redaktion unter E-Mail info@bahn-und-modell.de mit. Ob wir der jeweiligen Wunschstückzahl entsprechen können, wird sich dann anhand der Gesamtstückzahl zeigen. Auf alle Fälle möchten wir alle Interessenten erreichen und damit auch den hohen zeitlichen Aufwand für das jeweilige Heft rechtfertigen. Neue Autoren aus unseren Gruppen sind jederzeit willkommen.

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, E-Mail: hans.kirsche@arcor.de

Inhalt

Berichte/Meldungen

BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart	4
Die Modelleisenbahnanlage im Museum	7
Deutsches Technikmuseum Berlin	10
Hat der ET 25 eine Zukunft?	14
Technikmuseum Seilablaufanlage RANGIERBAHNHOF CHEMNITZ-HILBERSDORF	15
Kurznachrichten	18

Porträts

Der rührige Rainer Hübl aus dem Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck	22
Rolf Schnabel – Sächsische Schmalspur-Modelle nicht von Pappe	23
Olaf Teubert und seine Leidenschaft für die legendäre Dampflokomotive 01 150	26

Jubiläen

50 Jahre Modelleisenbahn Warnemünde	31
130 Jahre Vierländerbahn Weida—Mehltheuer im Thüringer Vogtland	36

Erfahrungsaustausch

Festenburger Modellbautage 2013	39
Modelleisenbahn: Automatische Signalsteuerung für Modulanlagen mit Dreileiter-Wechselstromsystem	40

Bahnhistorie

Jetzt schlägt ´s „13“ – Bahnzeit im Wandel	43
Das KURSBUCH	45
Die Deutsche Reichsbahn 1949-1993	50
Blitzzüge zwischen Berlin und Köln	59
Die Beamtenlaufbahnen bei der Deutschen Bundesbahn	63

Serien

„Als die Eisenbahner Kuchenbretter und Quarkschnitten trugen“	67
Wo liegt eigentlich Brüheim-Sonneborn?	70
100 Jahre in Kleinbasel an der Schwarzwaldallee	74

Rezensionen

Günter Scheibe – Dampflokfotos	78
Gerhart Liedeband – Mit Volldampf voraus	79

Post

86

Unsere Gruppen

89

BSW-Bezirksbeauftragte für Eisenbahnerbe (EBE) und Modelleisenbahn (MEB)	58
--	----

Impressum

96

BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart

Peter Berger, Kornwestheim, und Rainer Beer, Stuttgart – *BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart*

In der Stuttgarter Schwabstraße gibt es einen Ort, an dem historische Fernmelde-technik wieder zum Leben erweckt wird. Ein Team aus vier bis sechs Personen restauriert, repariert und archiviert eine bis heute wachsende Sammlung an technischen Geräten und bewahrt damit eine faszinierende Technik für die Nachwelt.

Kennen Sie eigentlich die Herren Pupa und Pinkert? Auf diese Frage antworten viele Menschen mit einem ratlosen Schulterzucken. Beide haben sich für die analoge Nachrichtentechnik verdient gemacht. Dem Diplom-Ingenieur Hans Schwab, damals Fernmeldedezernent der Bundesbahndirektion Stuttgart, war es deswegen wichtig, dass der anlogischen Nachrichtentechnik nicht das gleiche Schicksal widerfährt. Bereits Anfang der 1970er Jahre erteilte er seinen Mitarbeitern den Auftrag, bei jedem technischen Generations-

wechsel mindestens ein Exemplar der zu erneuernden Technik für kommende Generationen zu archivieren. Peter Krusch, seinerzeit örtlicher Personalrat der Fernmeldemeisterei (Fm) Stuttgart, nahm sich dieser Aufgabe mit viel Leidenschaft an. In einem Kellergewölbe, tief unter dem Stuttgarter Hauptbahnhof, legte er eine lose Sammlung von unterschiedlichsten Geräten an und betreute die Exponate über viele Jahre hinweg gemeinsam mit seiner Familie. Nach und nach unterstützten ihn interessierte Kollegen der Fm Stuttgart, darunter u. a. Peter Berger (ab 1994), Rainer Beer und Martin Strauß (ab 1995). Das Interesse an der Sammlung wuchs bei den Kollegen der Fm Stuttgart, sodass am 26. April 1995 bei der Gründungsversammlung die bereits bestehende Fernmeldemuseumsgruppe offiziell in eine BSW-Freizeitgruppe umgewandelt



Zugbahnfunkzentrale beim Fahrdienstleiter (rechts) mit Lokstation (links) Die Deutsche Bundesbahn gab der Industrie den Auftrag, ein Funksystem zu entwickeln, das es ermöglicht, auf mehr als 90 Prozent der Strecken einen Sprechkontakt vom Fahrdienstleiter zum Triebfahrzeugführer zu gestatten. Ferner konnten neben Gesprächen auch Meldungen wie zum Beispiel „kürzeste Fahrzeit einhalten“, „Zug beobachten“ vom Fahrdienstleiter zum Triebfahrzeugführer oder umgekehrt gegeben werden. Dieses Zugbahnfunk-System wurde erst vor zehn Jahren durch ein wesentlich effektiveres GSM-R-System abgelöst.

Peter Berger und Martin Strauß an der Basa-Lehranlage mit Namensgeber

Hier kann der Wählvorgang und somit der Aufbau einer Gesprächsverbindung direkt gezeigt werden. Da die Gesprächsvermittlung an einer Handvermittlung recht zeitaufwändig war, wurde bereits um 1920 die so genannte Selbstwähltechnik, also die Basa-Technik (Bahnselbstanschlussanlage), entwickelt und eingeführt. Die Selbstwählanlagen der damaligen Reichsbahn waren technisch ausgereifter als die Selbstwählanlagen der damaligen Reichspost.

wurde. Die Freizeitgruppe nannte sich in der Folge „BSW-Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart“. Die Mitglieder des Museums machen es sich zur Aufgabe, die gesammelten Exponate zu reparieren, zu restaurieren und die historischen Geräte dadurch wieder funktionstüchtig zu gestalten. Darüber hinaus wurden Dienstvorschriften, technische Planunterlagen, Fachliteratur, Fahrpläne und vieles mehr in einem umfangreichen Archiv angelegt. Bedingt durch die Planung des Projekts „Stuttgart 21“ zog das Museum 2003 in neue Räumlichkeiten im S-Bahnhof „Stuttgart Schwabstraße“ um. Der Umzug dauerte ein halbes Jahr und wurde tatkräftig von einer kleinen Gruppe immer dienstags und samstags bewältigt. Dieser Umzug war Startschuss für ein ambitioniertes Museumprojekt, denn beim Aufbau der Fernmeldeanlagen in den neuen Räumen stand das Konzept des Deutschen Museums Pate. Die Geräte sollten von Besuchern folglich nicht nur betrachtet, sondern auch in ihrer Funktion bewundert werden können. Bei Führungen werden folglich Telegramme und Gespräche von Raum zu Raum verschickt, Läuterwerke geschlagen und eine Fahrkarte am Automaten für die Museumsreise gelöst.

Die zwischenzeitlich große Zahl faszinierter Besucher bestärkt uns in unserer



Philosophie, in dem Museum Exponate zum Leben zu erwecken und die Sammlung ständig zu erweitern. Beim Betreten und Führen des Fernmeldemuseums ist schließlich der Weg das Ziel. Das Projekt wird daher nie abgeschlossen sein. Zu den wichtigen Sammelgebieten gehören die Morsetechnik, die Lätowerke, die Fernsprecheinrichtungen für Dienstgespräche, die Uhrzeit-Systeme, die Zugbahnfunktechnik und die Nachrichtenübertragung über Freileitung.

Liebe Leserinnen und Leser, während einer Führung durch die Museumswelt erhalten Sie eine Übersicht über die Geräte, die durch das engagierte Team ihre ursprüngliche Funktion wiedererlangt haben. Dies sind Fahrkartenautomaten, Schranken-Wechselsprechanlagen, Allfernsprecher Typ Af 55, Schalterbasa, Kleinbasa 2/10, Edelmetallmotordrehwähler Basa (Eisenbahnbautechnik VI),



Einzel - und Wechselsprechanlagen (EL/LW-Anlagen), Glimmlampenschrank, übertragungsfähige Freileitung mit eingebauter Kreuzung und Platzwechsel nach Pinkert, Brandmeldecomputer von der Firma Fritz Fuß mit Brandmelder und

Uhrenzentrale

Die Bahn bezieht und bezog ihren Uhrenimpuls von der Technisch-Physikalischen-Anstalt in Braunschweig. Dieser Uhrenimpuls wurde über Frankfurt am Main auf die ehemaligen Bundesbahndirektionen verteilt (München, Stuttgart, Nürnberg, Köln, Hamburg usw.). Die Bundesbahndirektionen wiederum verteilten über Uhrenzentralen den Uhrenimpuls an die Mutteruhren entlang der Strecke. Der Uhrenimpuls wird von beiden Endpunkten der Uhren-Fernsteuerstrecke auf die Uhrenleitung gegeben. Bleibt ein Impuls aus, beispielsweise bei Leitungsunterbrechung, werden die Uhren trotzdem auf der gesamten Strecke gestellt.

Service-Drucker und allen Peripheriegeräten, Fernschreiber (Zusammenspiel Typ 34 und Typ 100), Fahrkartendrucker und noch einige Geräte mehr. Auch möchten wir auf eine sehr umfangreiche Sammlung von mobilen analogen Funkgeräten hinweisen. Vom Teleport 2 aus den 1950er Jahren bis hin zum 11.111 Teleport 9 in vergoldeter Ausführung können Sie alles in unserem Museum bewundern. Sollten wir mit diesem Artikel Ihr Interesse geweckt haben, so besuchen Sie uns, wir freuen uns auf Sie. Also: Bis bald!

Webseite:

www.fernmeldemuseum.stuttgart.de

E-Mail: h.p.a.berger@t-online.de bzw. rainerbeer@arcor.de

Die Modelleisenbahnanlage im Museum

Ein Erlebnis für die ganze Familie

Martina Richter, Dresden – Verkehrsmuseum Dresden

Mit fünf Reisezugwagen im Schlepptau zieht die „Weiße Lady“ den Städteexpresszug „Elbflorenz“. Was eher nach einer Romanfigur klingt, ist eine E-Lok der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahr 1982, die durch ihr attraktives Äußere –

weiß mit roten Streifen – auf diesen Spitznamen getauft wurde. Im Mini-Maßstab fährt der Prototyp 212 001-2 der späteren Baureihe 243 auf der Modelleisenbahnanlage Spur 0 des Dresdner Verkehrsmuseums. Sie gehört mit 325 qm zu den

Foto: Roland Manschatz

größten betriebsfähigen Schauanlagen Europas im Maßstab 1:45.

Die speziell für das Verkehrsmuseum gefertigte „Weiße Lady“ ist die jüngste Anschaffung für den Schienenfahrzeugpark der Anlage, der nun auf 150 Lokomotiven, Reise- und Güterzugwagen insgesamt angewachsen ist. Sie halten die Zeitgeschichte der Eisenbahn von der ersten deutschen betriebsfähigen Lokomotive SAXONIA bis in die 1990er Jahre lebendig. Darunter befindet sich so manche technische Meisterleistung wie der legendäre Schienenzeppelin aus dem Jahr 1930. Ähnlich wie bei einem Flugzeug trieb ein Propeller den stromlinienförmigen Versuchswagen an. Damit kam er am 21. Juni 1931 zwischen Berlin und Hamburg auf seinerzeit unvorstellbare 230 km/h – ein Weltrekord, den keine andere Lok für die nächsten 24 Jahre brechen sollte. Danach fristete der von Franz Kruckenberg entwickelte Schienenzeppelin, der nie in den Linieneinsatz ging, nur noch ein kümmerliches Dasein und wurde 1939 verschrottet.

Die meisten der 27 einsatzbereiten Züge stellen die Zeit der Deutschen Reichsbahn in der DDR dar, aber die Modellbahnanlage des Verkehrsmuseums fährt keine reine Epoche. Zur Sammlung gehören auch frühere und neuzeitliche Schienenfahrzeuge. Eine Attraktion aus der Vorkriegszeit ist der erfolgreiche Henschel-Wegmann-Zug mit der vorgespannten stromlinienförmig verkleideten Dampflokomotive 61 002. Er erreichte mit vier leichten Wagen im Schlepp eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h und revolutionierte Mitte der 1930er Jahre den Städtesschnellverkehr. Von Juni 1936 bis August 1939 fuhr der Zug zwischen Berlin und Dresden und brauchte für die 176

Kilometer lange Strecke nur 100 Minuten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Wagen im Fernschnellzug „Blauer Enzan“ zwischen Hamburg und München eingesetzt und 1962 verschrottet.

Auf der Modellbahnanlage ist auch der VT 18.16 05 als Fünfteiler unterwegs. Er hält die Erinnerung an den Nobelzug der DDR wach, den dieselhydraulischen Schnelltriebwagen VT 18.16 Bauart Görlitz. Von 1963 bis 1968 produziert, verkehrte er auf den prestigeträchtigen Strecken im internationalen Verkehr nach Dänemark, Österreich, Schweden, Ungarn und in die Tschechoslowakei. Geradezu berühmt war der Zuglauf als Vindobona nach Wien, der 1979 zum letzten Mal fuhr.

Jedes der Schienenfahrzeuge auf unserer Spur-0-Anlage ist entweder ein Unikat oder wurde in Kleinserie gebaut. Die Loks, Reisezug- und Güterwagen stammen größtenteils aus den 1960er und 1970er Jahren und sind spezielle Einzelanfertigungen für die Modellbahnanlage des Verkehrsmuseums oder dienten als Präsentationsmodell auf richtigen Eisenbahnmessen. So wurden sämtliche ehemalige sozialistischen Staaten mit den E-Loks „Made in GDR“ beliefert. Eine Sonderserie fertigten die VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ sogar einmal für Algerien. Insgesamt 32 Elektroloks der Baureihe EL 104 im markanten Orangefarbtönen gingen an die damalige algerische Staatsbahn SNCFA. Doch im Gegensatz zu den deutschen Strecken, die mit 15 000 Volt Wechselstrom betrieben wurden, arbeitete der Wüstenstaat mit Gleichstrom. Deshalb stattete man im Eisenbahnwerk Hennigsdorf die Loks mit 3 000-Volt-Gleichstrom-Motoren aus.



Die Modellbahnanlage im Verkehrsmuseum Dresden gehört zu den größten betriebsfähigen Schauanlagen in der Nenngröße 0.

Viele der kleinen Loks sind nur im Verkehrsmuseum Dresden zu erleben, was die Attraktivität der historischen Spur-0-Anlage noch erhöht. Mit einer Laufleistung von 150-200 Kilometern pro Lok im Jahr ist diese Modellbahnanlage eine der laufleistungsstärksten Europas in ihrer Nenngröße. Dabei ziehen die kleinen „Energiebündel“ bis zu 35 Kilogramm schwere Züge, der längste misst mit neun Wagen 1,70 Meter. Durch ihre solide Bauweise, die schwerste (BR 45) wiegt 4,5 Kilogramm, haben die Loks eine hohe Eigenmasse, die jedoch im Fahrbetrieb einen erheblichen Verschleiß verursacht. Die Züge gleichen ihrem Original fast bis in jedes Detail. Während normale Modellbahnlokomotiven starr über die Gleise fahren, verfügen die alten Messemodelle sogar über Stoßdämpfer. Auch im Inneren überrascht eine Detailtreue, was man zum

Beispiel an einem komplett ausgestatteten Mitropa-Schlafwagen erkennt. Die Hersteller konnten den Messebesuchern die Inneneinrichtung über aufklappbare Dächer zeigen.

Von Größe, Vielfalt und Schauwert der Anlage sind Eisenbahnfreunde immer wieder beeindruckt. Über insgesamt 785 Meter Gleis, 99 Weichen, fünf Bahnhöfe, darunter auch ein Güterbahnhof mit Ablaufberg, durch Tunnel und über zehn Brücken rollen Lokomotiven aller Entwicklungsstadien und Traktionsarten der Eisenbahn. Dem Besucher wird computergesteuert ein fast vorbildgerechter Fahrbetrieb gezeigt.

Mit 625 Metern Gleislänge nimmt die Regelspur (Vorbild: 1 435 mm, Modell: 32 mm) den größten Teil der Anlage ein. Eine der Harzquer- und Brockenbahn nachempfundene Schmalspurbahn (Vor-

Foto: Verkehrsmuseum Dresden

bild: 1 000 mm, Modell: Spur 0m = 22,5 mm) befährt eine 150 Meter lange Gleisstrecke. Sie kann von den Besuchern per Hand selbst bedient werden. Schließlich befindet sich auf der Anlage noch eine kleine Feldbahn in der Nenngröße 0f mit 12 Millimetern Spurweite.

Seit mehr als 40 Jahren wird die Anlage immer wieder erneuert und ergänzt. Die Modellbahnlandschaft ist dem Harz und seinem Vorland nachempfunden. Liebevoll gestaltete Gebäude, Einkaufsstrassen, Hochhäuser, Wald, Wiesen und Bauerngehöfte, ein Sägewerk und Fahrzeughöfe sorgen für eine abwechslungsreiche Szenerie. Eine kleine eingebaute Kamera in einem Triebwagen macht es möglich, dass der Besucher seine Fahrt am Bildschirm miterleben kann.

Man entdeckt immer wieder etwas Neues auf der vielgestaltigen Anlage und erlebt sie mit allen Sinnen. Da dreht sich ein Wasserrad, dort ein Windrad, Vogelgezwitscher hängt in den Bäumen, von Weitem ist eine Sirene zu hören und aus dem Kuhstall muht es. Eine Vielzahl von Autos, Lkw, Bussen, Feuerwehren, Polizei- und Krankenwagen, Kränen, Baggern, Traktoren und vielem mehr im Maßstab 1:45 haben ihren Platz auf der Anlage und schaffen reale Abbilder unserer Lebenswelt.

Als eigentlicher Grundstock der heutigen Spur-0-Anlage gilt ein 1956 gebautes Modellbahn-Diorama, das zur 750-Jahr-Feier Dresdens unter dem Namen „Königstein“ in der ersten Sonderausstellung des Verkehrsmuseums: „120 Jahre sächsische Verkehrsgeschichte“ ausgestellt war. Ein Jahr später entstand eine 40 Meter lange, aber sehr schmale Anlage, die schon damals ein Besuchermagnet in der Vorweihnachtszeit war.

1959 hatte das Verkehrsmuseum von der Industrie eine für Werbezwecke gebaute und genutzte Spur-0-Anlage übernommen und damit auch den Fuhrpark erweitert. Zwischen 1971 und 1981 erhielt die jetzige Modellbahnanlage endgültig ihren Standort und das Erscheinungsbild als reine Schauanlage, die Betriebsvorgänge des großen Vorbildes wirklichkeitsnah vorstellt.

Nach über 25 Jahren Fahrbetrieb musste Mitte der 1990er Jahre die Modellbahnanlage dringend überholt und modernisiert werden. Der Einbau eines computergestützten Steuerungssystems in Verbindung mit einer neuen elektronisch stabilisierten Fahrstromversorgung entspricht nun den Anforderungen an eine moderne Modellbahnanlage dieser Kategorie. Die modellgerechte Geschwindigkeitsregelung der Triebfahrzeuge erfolgt über den PC durch eine Impulsbreitenregelung.

Die enorme Belastung speziell der Triebfahrzeuge lässt auf dieser technisch interessanten, aber sensiblen und betreuungsaufwändigen Anlage leider keinen Dauerbetrieb zu. So sind Vorführungen der Modellbahnanlage immer ein Höhepunkt im Veranstaltungsangebot des Verkehrsmuseums.

Öffnungszeiten mit Fahrbetrieb:

- Mittwoch: 10.30-11.15 Uhr und 16.30-17.15 Uhr
- Sonnabend und Sonntag: 10.30 -11.15 Uhr, 13.30-14.15 Uhr und 16.30-17.15 Uhr
- im November wegen Wartungsarbeiten geschlossen

Verkehrsmuseum Dresden,
Augustusstraße 1, 01067 Dresden,
Tel.: 0351 8644-0; Fax: 8644-110,
www.verkehrsmuseum-dresden.de

Deutsches Technikmuseum Berlin

Klaus Oschmann, Berlin – BSW-Förderer



Außenfassade des Deutschen Technikmuseums Berlin, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin-Kreuzberg

Das *Deutsche Technikmuseum Berlin* überrascht seine Besucher, noch bevor sie die Gebäude betreten haben. Vom Tempelhofer Ufer aus erscheint es als ob auf der Hausfassade ein Flugzeug startet. Es ist das Original einer DC 3, einem amerikanischen Transportflugzeug – hier in der militärischen Version C 47. Diese Präsentation ist Dank und Erinnerung an die alliierte Lufttransportflotte, die Westberlin während der sowjetischen Blockade 1948/1949 mit allen lebensnotwendigen Gütern über eine weltweit einmalige Luftbrücke versorgte.

Das Museum selbst ist im Vergleich mit anderen ähnlichen Museen sehr jung. Es wurde im Dezember 1983 als Museum für Technik und Verkehr gegründet und in den 1990er Jahren gewandelt in die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin. Auf mehr als 25 000 Quadrat-

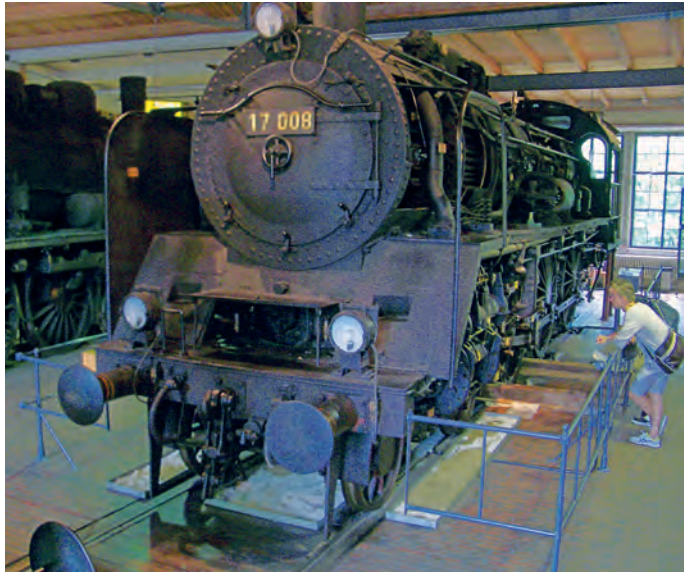
metern zeigt es Exponate zum Verkehrswesen, neben Schifffahrt und Flugwesen, mehr als 40 Originale von Schienenfahrzeugen, Lokomotiven und Wagen aus der Zeit von 1843 bis 1985, dazu Signale und Koffer, Uniformen und Fahrkarten, Reiseandenken und Speisewagensgeschirr, außerdem

viele Modelle, meist in den Maßstäben 1: 5 und 1:10.

Das Museum hat zwei bemerkenswerte, viel ältere Wurzeln, die die Grundlage für die museale Qualität bilden. Die erste Wurzel war das 1906 eröffnete *Verkehrs- und Baumuseum* des Eisenbahn-, Wasserbau- und Hochbauwesens. Im ehemaligen Hamburger Bahnhof in der Invalidenstrasse, einem Kopfbahnhof, der 1847 eröffnet und bereits 1884 wieder geschlossen wurde, richtete die preußische Staatsbahnverwaltung ein Institut ein, das die Fortbildung jungen Eisenbahnpersonals als Ziel hatte. Zu diesem Zweck standen die damals modernsten Apparate zu Übung und Weiterbildung bereit. Erst als 1935 die Jahrhundertfeier der Deutschen Eisenbahn anstand, wurde eine Traditionsschau daraus. Wichtige Exponate waren u. a. die Schnellzuglokomotive S 10, die Tenderlok TO, Personenwagen von 1842

und viele gut gearbeitete Modelle im Maßstab 1:5. Das Gebäude und damit eine Vielzahl der Ausstellungstücke wurden im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt. Andere Exponate, die vorsorglich ausgelagert worden waren, gingen verloren. Die Deutsche Reichsbahn, die nach dem Zweiten Weltkrieg den Eisenbahnbetrieb – einschließlich S-Bahn – auch in Berlin (West) betrieb, verwaltete zwar auch den ehemaligen Hamburger Bahnhof, sie war aber nicht berechtigt, ein Museum zu betreiben. So blieb die Ausstellung für viele Jahre geschlossen. Erst die „S-Bahn-Vereinbarung“ von 1983*) brachte einen Wandel. Das in Berlin (West) in der Trebbiner Straße vorhandene *Museum für Verkehr und Technik* konnte die Verwaltung des ehemaligen Verkehrs- und Baumuseums übernehmen und bekam Zugriff auf die Ausstellungstücke. Das Gebäude „Hamburger Bahnhof“ wurde danach bis 1987 denkmalgerecht restauriert und beherbergt seitdem das *Museum der Gegenwart* als Zweigstelle der Neuen Nationalgalerie. Die zweite Wurzel des *Deutschen Technikmuseums Berlin* bildet der ehemalige Anhalter Bahnhof. Im Herbst 1874 provisorisch in Betrieb genommen, bestand der neue, 1880 eröffnete Bahnhof aus dem Personenbahnhof (Kopfbahnhof) und einem Güterbahnhof, dem so genannten Außenbahnhof, auf der östlichen Seite der großen Gleisanlagen.

*) „S-Bahn-Vereinbarung“ von 1983 – Kern des Abkommens war die Überführung des S-Bahnbetriebs im Westteil der Stadt von der DR in die Verantwortung der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG)



Preußische Schnellzuglokomotive 17 008, Berliner Maschinenbau-AG BMAG vormals L. Schwartzkopff, 1911/4760, 2'C h4, + 10/1934
– Zur Demonstration ist der Kessel teilweise aufgeschnitten. Das Triebwerk kann in Funktion gezeigt werden.

In diesem Bereich lagen auch zwei Ringlokschuppen, die im Zweiten Weltkrieg, wie die gesamte Anlage, sehr stark zerstört worden waren. Auf Grund der Zerstörungen und der veränderten Verkehrsbedürfnisse in der geteilten Stadt wurde der gesamte Bahnhof im Juni 1952 stillgelegt und 1980 freigegeben. Dieser Zustand ließ ab diesem Zeitpunkt in Berlin (West) den Wunsch entstehen, „ausgewählte Aspekte aus Geschichte und Technik des Eisenbahnwesens an ihrem historischen Ort darzustellen.“ (1). Obwohl die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs nach 1945 in West-Berlin stark zurück ging, gab es im Westteil der Stadt schon nach 1960 Pläne für ein neues Verkehrsmuseum, in dem der Eisenbahn breiter Raum eingeräumt werden sollte. Diese Vorstellungen

konnten auf der Grundlage der nunmehr vorhandenen Voraussetzungen in konkrete Pläne umgesetzt werden. Der Wiederaufbau der beiden Ringlokschuppen wurde mit ganz erheblichem Aufwand bis 1988 vollendet. Hier stellt heute das *Deutsche Technikmuseum Berlin* überwiegend Eisenbahn-Exponate aus. Der trotz der Bombenschäden reichhaltige Bestand des alten, über viele Jahre unzugänglichen Bestands im Hamburger Bahnhof bildete den Grundstock für die neue Ausstellung. Zugleich wurden schon frühzeitig zusätzliche Schienenfahrzeuge erworben oder von der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung gestellt. Zum Museumsbestand gehörten bis 1980 schon die Dampflokomotive „Die Pfalz“, die Schnellzuglok 01 173, eine Treidelok vom Teltowkanal, die Elektrische Rangierlok Nr. 2 der Landespostdirektion Berlin, die Rangierlok der Gattung T3 von den Berliner Gaswerken (Gasag), die Steilrampenlok 97 504 mit Zahnradtriebwerk, die Hanomag-Lok namens „Kiel“ von 1872, zwei feuerlose Dampfloks, die Schnellfahrlokomotive E 19 01 und die Elektrolok E 71 28 sowie einige andere.“ (2) Die meisten dieser Fahrzeuge blieben aber in Depots in der Bundesrepublik.

Mit Vollendung des Wiederaufbaus, bei der festlichen Eröffnung des zweiten Lokschuppens im Oktober 1988 war – in damals noch Berlin (West) – auch die legendäre Dampflok 02 0201 der Deutschen Reichsbahn zu Gast. Das relativ reichhaltige Platzangebot für Schienenfahrzeuge machte die Durchsetzung eines für Eisenbahnmuseen ungewohnten Konzeptes der Aufstellung der Großfahrzeuge in chronologischer Anordnung möglich. So sind im ersten Ringlokschuppen (21 Stände) Fahrzeuge der Jahre 1835 bis 1920

zu sehen. Nach dem Jahrgang 1880 folgt eine Grünschneise, die an die Überwucherung des gesamten Geländes bis 1980 erinnern soll. Der zweite Ringlokschuppen (19 Stände) beherbergt die Exponate von 1920 bis zur Gegenwart. Dieser lange Zeitraum von bald 200 Jahren ließ sich nicht durchgehend darstellen. Eines der jüngsten Exponate ist die Versuchsdiesellok DE 2500 von 1973 (Umbau 1980/85) von Henschel-BBC. Ein Depot, das über das Gleisnetz der DB AG an das Museum angebunden ist, erlaubt den gelegentlichen Wechsel der Ausstellungsobjekte. Im zweiten Ringlokschuppen steht auch ein betriebsfähiges Modell des gesamten ehemaligen Anhalter Bahnhofs in der Spurweite H0.

Das *Deutsche Technikmuseum Berlin* beschreitet neue Wege im Restaurierungskonzept. Gebrochen wurde mit der Praxis „frische Farbe auf alte Teile“ (3). Man versucht dem Ansatz „Konservierung statt Rekonstruktion“ zu folgen und den Betriebszustandes, in welchem eine Lok, z. B. eine P 8 von 1906, das Museum erreicht, auch auszustellen. Die Ölkruste und der Geruch von alten Maschinen, stoßen nicht bei allen Besuchern auf Verständnis, werden aber einfühlsam weiter praktiziert.

In vielfältiger Weise stellt das Museum den Zusammenhang zwischen Eisenbahntechnik und dem Alltag der jeweiligen Epoche in Politik und Wirtschaft her. Zur Nazizeit geschieht das durch „die deutliche Erwähnung der Mitwirkung der Deutschen Reichsbahn an der Vernichtung der europäischen Juden zwischen 1941 und 1945 im unmittelbaren Zusammenhang mit der allgemeinen bahnhistorischen Darstellung“ (4). Zum 30. Jahr seines Bestehens hat das Muse-

Fotos K. Oeschmann (3x)

um eine Sonderausstellung organisiert: 20 Biografien von Männern aus jüdischen Familien, deren Leben und Wirken mit den Exponaten des Museums eng verknüpft sind, darunter die Reichsbahndirektoren Ernst Spiro (Reichsbahn-Zentralamt) und Paul Levy (Bau der Hedschasbahn).

Das Depot beherbergt noch eine Stellwerkssammlung und Teile eines Gleismuseums. Beide könnten Platz im früheren Güterschuppen an der Möckernstraße in unmittelbarer Nähe zur Hauptanlage des Museums finden. Auch wenn diese Technik heute fast vollständig ausgedient hat, wären an diesen Objekten die Logik und Entwicklung des Eisenbahnsicherungswesens, die Sicherung des Fahrwegs und das Fahren in festen räumlichen Abständen verständlich demonstrierbar. In naher Zukunft wird diese Technik dem interessierten Besucher sicher vorenthalten bleiben.

Ergänzt wird die großartige Ausstellung durch eine Bibliothek und ein Historisches Archiv. Die Bibliothek umfasst ca. 500 000 Bände. Ein Lesesaal und eine Freihandbibliothek bieten dem Besucher sehr gute Arbeitsmöglichkeiten. Ausleihe ist nicht möglich. Das Historische Archiv verfügt über umfangreiche und einzigartige Quellen zur Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte.



Seit an Seit von hinten – Ungewöhnlicher Blick durch den Ringlokschuppen

Literatur:

Züge, Loks und Leute. Eisenbahngeschichte in 33 Stationen. Ein Katalog

Alfred Gottwald, Museum für Verkehr und Technik Berlin / Nicolaische Verlagsbuchhandlung, 1990

(1) und (2) ebenda Seite 10

(3) ebenda Seite 12

(4) ebenda Seite 13

Hat der ET 25 eine Zukunft?

Redaktioneller Beitrag von Helga Kuhne, Dresden – nach einer Zuarbeit von Wolfgang Hugenschmidt, Haltingen

Die obige Frage stellten wir auf der Titelseite unseres letzten Heftes 29 zum historischen Triebzug ET 25 – Standort Haltingen, Ortsteil der Stadt Weil am Rhein, im Landkreis Lörrach, Baden-Württemberg.

Die eine Hälfte des vierteiligen Triebzuges ET 25 015 a/b, der Triebwagen ET 25 015 b (ex. eT 1801 a/b), war 1999 verunfallt und ist seitdem nicht mehr einsatzfähig. Der vom Land Baden-Württemberg als Kulturdenkmal eingestufte Museumstriebzug steht heute geschützt im 100-jährigen Loksuppen des Bw Haltingen. Während einer Besprechung mit dem DB Museum und DB Simm im Februar 2013 wurden drei Varianten zur Wiederaufarbeitung diskutiert:

1. Keine Aktivitäten, mittelfristig nicht haltbar
2. Rollfähige Aufarbeitung, vorstellbare Alternative
3. Betriebsfähige Aufarbeitung, gegenwärtig nicht realisierbar

Für die Variante 2 wurde in einem ersten Schritt ein Konzept für eine mecha-



Helga Kuhne und Wolfgang Hugenschmidt vor dem Modell des ersten badischen Zuges im Entré der Ausstellung „Gleis 50/51“ im Museum am Lindenplatz in Weil am Rhein

nische Reparatur von der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen erarbeitet. Dieses 31-seitige Reparaturkonzept liegt seit Mai 2013 vor und umfasst einen Finanzaufwand von insgesamt rund 250 000 €, zuzüglich rund 60 000 €, die die BSW-Gruppe in Eigenleistung erbringen könnte. Eine Entscheidung wird im Herbst 2013 von der DB Mobility Logistics AG Stiftung erwartet.

Wir, die Redaktion von Bahn&Modell, besuchten Mitte Juni 2013 die Örtlichkeiten im Bw Haltingen und die Ausstellung „Gleis 50/51“ zu 100 Jahre Bahnbetriebswerk Haltingen und Rangierbahnhof Basel Bad Rbf im Museum am Lindenplatz in Weil am Rhein. Wir bleiben am Ball und berichten über den weiteren Fortgang.

Wolfgang Hugenschmidt, Leiter der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen und Schriftleiterin Helga Kuhne vor dem ET 25 im Bw Haltingen



Technikmuseum Seilablaufanlage RANGIERBAHNHOF CHEMNITZ-HILBERSDORF

Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf hat einen interessanten Nachbarn bekommen

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Seit 1992 gibt es im ehemaligen Bw Chemnitz-Hilbersdorf die BSW-Gruppe Sächsisches Eisenbahnmuseum (SEM) mit einer großen Sammlung von historischen Fahrzeugen und Exponaten rund um die Eisenbahn. Angrenzend an das Museumsgelände lag der Rangierbahnhof Chemnitz-Hilbersdorf mit einer Seilablaufanlage. Letztere hat sich nun museal verselbstständigt.

Am 5. Juni 2013 wurde unter Beisein der Sächsischen Landesstelle für Museumswesen, der Sparkasse Chemnitz, von Eisenbahnfreunden, Bundesfreiwilligen und BSW-Förderern das Technikmuseum Seilablaufanlage RANGIERBAHNHOF CHEMNITZ-HILBERSDORF eröffnet.

Bis zur Wende rollten hier täglich 90 Regel- und bis zu zehn Bedarfs-Güterzüge über den Ablaufberg. 3 250 Wagen waren die durchschnittliche Tagesnorm. Auf Schublokomotiven konnte verzichtet werden, da eine Seilablaufanlage Baujahr 1930 bis zum 31. Mai 1991 ihren Dienst tat. Sechs Ablaufgleise überspannte ein Reiterstellwerk (Befehlsstellwerk 3), von dem aus die Seilablaufanlage gesteuert und die Weichen zu den Richtungsgleisen gestellt wurden. In jeweils zwei Gleisen lief ein Endlosseil mit zwei Seilwagen, von dem je einer hochgeklappt den Zug von hinten schob. Die drei Endlosseile trieben drei Elektromaschinen in einem Antriebshaus an, das in Zuglänge vom Ablaufpunkt entfernt stand und vom Befehlsstellwerk 3 ferngesteuert wurde. Ab-

lauf- und Richtungsgleise einschließlich Seilablaufanlage wurden ab 1997 komplett zurückgebaut. Nur das Befehlsstellwerk 3, das Maschinenhaus und die drei Seilspanntürme blieben in schlechtem Zustand erhalten. Hier setzten die EISENBAHNFREUNDE „Richard Hartmann“ Chemnitz e.V. an.

Im August 2008 konnte aus dem 24,5 ha großen Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs eine 8 000 m² Fläche heraus gekauft werden, die das Areal der Seilablaufanlage ausmachte. Wo einst reger Rangierbetrieb herrschte, wuchs nun reichlich Unkraut. Zum großen Glück erkannten nicht nur die Eisenbahnfreunde, sondern auch staatliche Stellen und private Sponsoren den musealen Wert der Anlage, die teilweise schon Vandalen zum Opfer gefallen war. Der Bund, das Land Sachsen und die Sparkasse Chemnitz stellten Fördermittel zur Verfügung, da Chemnitz als Zentrum für Technik und Kultur im Freistaat Sachsen gilt. Die Stadt Oelsnitz (Erzgeb) steuerte zwölf Gleisjochs bei, die von Bundesfreiwilligen und einem Oberbau-Ingenieur a.D. zu zwei Demo-Ablaufgleisen, einem Bahnsteig und einem Verbindungsgleis zum benachbarten SEM verbaut wurden. Die EISENBAHNFREUNDE restaurierten das Befehlsstellwerk 3, sodass hier wieder die zwei Seilablauf-Bedienpulte, die elektromechanische Weichenbank und zusätzlich viel Fotomaterial zu besichtigen sind.



**Befehlsstellwerk 3 über den Ablaufgleisen
im Juli 2013**

**Neuerrichtete Demonstrations-Ablaufgleise
mit Seilwagen im Gleis**



Anlässlich der Eröffnung demonstrieren die EISENBAHNFREUNDE vor ca. 80 Besuchern den Ablauf von drei Güterwagen, die statt von Gleisbremsen wie früher mit Hemmschuhen aufgehalten wurden. Der Anfang ist gemacht, doch viel Arbeit und mancher Euro sind noch nötig bis das Antriebshaus und die Spanntürme rekonstruiert und wieder mit der Seilablaufanlage verbunden sind.

Katja-Margarethe Mieth von der Sächsischen Landesstelle für Museumswesen stellte in einer kurzen Eröffnungsrede fest: „Der Schwung, der aus dieser Gruppe kommt, ist beeindruckend“. Die beiden Initiatoren Jochen Schubert vom Förderverein und Wolfgang Vogel als Vereinsvorsitzender – beide ehemalige Eisenbahner und BSW-Förderer – sind für ihr Engagement bereits vom sächsischen Minister für Wissenschaft und Kultur geehrt worden. Sie werden nicht müde, auf die Einzigartigkeit und das Alleinstellungsmerkmal der Chemnitzer Seilablaufanlage in Deutschland hinzuweisen. „Es gab ab 1928 eine Erstlingsanlage in Dresden-Friedrichstadt. Auch diese hatte der aus

Fotos: Lothar Kuhne (4)



Restauriertes Bedienpult der Seilablaufanlage auf dem Befehlsstellwerk 3

Leipzig stammende spätere Bundesbahn-Chef Edmund Frohne entworfen. Leider fiel die Dresdner Seilablaufanlage den sowjetischen Reparationsleistungen nach 1945 zum Opfer“, berichtete Wolfgang Vogel.

Für uns als Redaktion von „Bahn&Modell“ wäre es gut vorstellbar, wenn auch das neue Technikmuseum Seilablaufanlage als BSW-Gruppe in unserem Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn organisiert würde. Für die BSW-Gruppe SEM und das Technikmuseum könnte das BSW zu einer Klammer werden, die zu einer verstärkten Zusammenarbeit und einer eventuellen Fusion beitragen könnte.

Das Technikmuseum Seilablaufanlage Chemnitz, Ebersdorfer Straße 2, 09131 Chemnitz ist

von April bis August sowie Oktober jeweils am 1. Samstag im Monat von 9 bis 14 Uhr bzw. nach Vereinbarung geöffnet. September: Sonderöffnungszeiten. Der Eintritt kostet 1,50 Euro.

Telefon: 0371 53 08 840 o. 0172 37 01 179

Fax: 0371 53 08 841,

E-Mail: eisenbahnfreunde-chemnitz@web.de. Weitere Infos stehen im Internet unter www.eisenbahnfreunde-chemnitz.de.



Drei Seil-Antriebsmaschinen von 1930 und das umgebende Gebäude warten noch auf Sponsorengelder und Rekonstruktion

Kurznachrichten

1. Region Ost, Ortsstelle Greifswald

Dieter Grusenick informiert, dass im Herbst 2013 das Jubiläum zu „150 Jahre Eisenbahn Angermünde—Stralsund“ begangen wird. Dazu finden am 12./13. Oktober ein großes Bahnhofs-fest in Stralsund und vom 1. bis 3. November 2013 eine Ausstellung in Greifswald, Langestr. 49/51 (St. Spiritus, Sozio-kulturelles Zentrum), statt.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete den Personen- und Güterverkehr in zwei Etappen:

Angermünde—Anklam am 16. März 1863

Anklam—Stralsund am 1. November 1863.

Der Abschnitt Berlin—Angermünde gehörte zur Berlin-Stettiner Eisenbahn und wurde bereits 21 Jahre zuvor, am



Empfangsgebäude des Bahnhofs Stralsund zur Droschkenkutschenzeit um 1905

15. November 1842, in Betrieb genommen. Bahn&Modell berichtete schon im Heft 28, ab Seite 43, darüber (Autor Rudi Buchweitz, Pasewalk).

2. Region Ost, Außenbüro Leipzig

Knut Hoffmann vom MEC **St. Egidien** vermeldet, dass die BSW-Gruppe anlässlich ihres 25-jährigen Bestehens im Oktober 2012 die vorläufig letzte Modellbahnausstellung mit gutem Erfolg durchgeführt hat. Wegen der zurzeit unsicheren Mietverhältnisse ist die Phantasieanlage komplett und die Anlage „Bahnhof St. Egidien 1989“ teilweise abgebaut und für einen eventu-

Bildausschnitt der Modelbahnanlage Bahnhof St. Egidien



Fotos: Knut Hoffmann, Sammlung Dieter Grusenick

ellen Umzug vorbereitet worden. Die aus zwei Modulen bestehende H0m-Anlage „Selketalbahn“ ist noch einsatzbereit. „Jetzt treffen wir Vorbereitungen für den

Bau eines Bahnbetriebswerkes aus drei Modulen, die wir bei einem eventuellen Umzug problemlos transportieren können.“

3. Region Süd, Regionalbüro Nürnberg

Dieter Ferlau, BSW-Gruppe E 44 119 Bw Lichtenfels, berichtet von einer Exkursion zur und mit der Ilztalbahn:

Schon früh am Morgen (5:34 Uhr) trafen wir uns auf dem Bahnhof Lichtenfels zur Bahnfahrt nach Freyung im Nationalpark Bayerischer Wald, der Endstation der Ilztalbahn. Da der Weg noch weit und die Zeit bis zum Erreichen des Ziels noch lang war, wurde den Mitreisenden vom Organisator ein kleines „Sektfrühstück“ gereicht. Die Stimmung zeigte, trotz der frühen Stunde, damit einen deutlichen Aufwärtstrend. Mit dem RE 4149 erreichte die Gruppe um 6:49 Uhr den Bahnhof Nürnberg Hbf und mit dem RE 59275 um 9:28 Uhr den Bahnhof Passau Hbf. Aus dem vollbesetzten, von seiner ersten Tour zurückkehrenden VT 15 der Ilztalbahn, sprudelte u. a. eine aufgeregte Horde Kleinkinder, die ihre Freude über die erlebte Fahrt fröhlich und lautstark zum Ausdruck brachte.

Auch der um 9:45 Uhr in Richtung Freyung startende Zug war voll besetzt. Die Ilztalbahn, deren Bau 1886 von Ludwig II. genehmigt wurde, ist 49 Kilometer lang und überwindet 400 Höhenmeter. 1982 stellte die DB den Personenverkehr



Mitglieder der BSW-Gruppe E 44 119 Bw Lichtenfels vor dem gelb-grünen VT 15 der Ilztalbahn

auf der Strecke ein. Der 700 Mitglieder starke Förderverein begann 2011 mit der Reaktivierung der landschaftlich romantischen, aber auch technisch anspruchsvollen Bahnstrecke. Bereits 2012 konnte man ein gelungenes „comeback“ feiern. Die Betriebsführung liegt bei der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn (RSE).

Kurz nach dem Verlassen des Bahnhofs Passau überquert der Zug die Donau und erreicht nach etwa neun Kilometern den Ort Tiefenbach und danach das Ilztal. Nach Fischhaus und Kalteneck verlässt die Bahn, kurz vor Fürsteneck, das Ilztal,

um in das Tal des Osterbachs zu wechseln. Nach dem Haltepunkt Röhrnbach folgt der Bahnhof Waldkirchen. Der 1890 erbaute Bahnhof ist die Zentrale der Ilztalbahn. Elf Kilometer später erreicht der Zug um 11:00 Uhr sein Ziel, den Bahnhof Freyung. Die Mitglieder der Gruppe hatten nun bis 15:30 Uhr Zeit, die zahlreich vorhandenen Sehenswürdigkeiten der Stadt und ihrer Umgebung zu erkunden (z. B. Schloss Wolfstein,



Schramlhaus, Maria Himmelfahrtskirche oder den 1 300 m langen Baumwipfelpfad mit dem 44 Meter hohen Baum-Ei).

Pünktlich 15:30 Uhr trat die Gruppe die Rückfahrt an. Nach mehrmaligem Umsteigen, mit kurzen Aufenthalten in Plattling, Regensburg und Nürnberg, erreichten die Ausflügler kurz nach 22 Uhr den Ausgangsbahnhof Lichtenfels. Ein schöner, aber anstrengender Tag ging zu Ende.

4. Region West, Frankfurt (Main)

Annemarie Buley berichtet aus der Eisenbahner-Siedlung Frankfurt am Main–Nied:

Und wieder einmal zeigt es sich: „Man sieht nur das, was man weiß.“ Im Heft 29, S.18 ff, konnte sich der Leser über die schnellste Lokomotivführerin Europas, über Siegrid Zscherneck, informieren. Fast zur gleichen Zeit, im April 2013, erschien in der DB WELT Nr. 04, auf Seite 5, Siegrid Zscherneck als Model und stellte unter „Mitarbeiter machen Mode“ neue Schnitte und Stoffe der Unternehmensbekleidung vor. Und da aller guten Dinge bekanntlich drei sind, begegnete ich neulich Siegrid Zscherneck in unserer Eisenbahner-Siedlung Frankfurt am Main–Nied, wo auch sie jetzt wohnt. Dieses historische Viertel möchte ich hiermit den Lesern kurz vorstellen:

1909 erwarb der preußische Fiskus ein landwirtschaftliches Areal zwischen Griesheim und Höchst für den Bau einer Eisenbahnwerkstätte und einer dazugehö-

rigen Wohnsiedlung. Baubeginn für die Siedlung – hufeisenförmig mit Marktplatz, umgeben von Doppel- und Reihenhäusern – war 1916. Sie wurde 1928 nach Frankfurt am Main eingemeindet. Bereits 1914/15 entstand ein kleiner Bahnhof. 1918 eröffnete die Eisenbahn südlich des Rödelheimer Wegs (Oeserstraße) die Königlich-Preußische Lokomotivhauptwerkstätte. 1920 wurden auf der anderen Seite des Rödelheimer Wegs die ersten Häuser einer Eisenbahner-Siedlung bezogen. Das Lokomotiven-Ausbesserungswerk hatte 1937 fast 1 000 Beschäftigte. Es wurde 1967 geschlossen. Zurück blieb ein 18 Hektar großes Gelände, das jahrelang weitgehend ungenutzt blieb, bis Ende der 1980er Jahre ein Bebauungsplan eine wohnwirtschaftliche Nutzung ermöglichte. Wo einst ausgedehnte Werksanlagen und Verwaltungstrakte das Bild prägten, entstanden im Laufe der Zeit mehrstöckige Wohngebäude. Gegenüber dem ehemaligen Ausbesserungswerk blieb jedoch der



Wie ein Tor zu einer anderen Welt ist der enge Durchgang (erbaut 1921), durch den man in die Eisenbahner-Siedlung Frankfurt am Main-Nied hineinläuft.

alte Kern der Eisenbahner-Siedlung aus den 1920er Jahren fast unverändert erhalten. Deswegen wurde 1984 die gesamte Anlage unter Denkmalschutz gestellt. Die Erinnerung an die ehemalige Arbeits- und Wohnstätte der Bewohner sollte bleiben, hatte doch das Werkgeschehen den Ort über Jahrzehnte hinweg nachhaltig geprägt. Darüber informiert der Heimat- und Geschichtsverein Nied wie folgt:

„1935 hatte die Eisenbahner-Siedlung bereits 424 Wohnungen mit 1 678 Bewohnern. Zu jeder Wohnung gehörten ein Gartenanteil sowie ein Stall für Kleintierhaltung. Zur Versorgung der Bewohner

dienten Einzelhandelsgeschäfte. Für den Bau der öffentlichen Einrichtungen war nach Reichssiedlungsgesetz die DRG verpflichtet. Sie baute 1931 eine Schule, die viele Jahre die modernste Schule im Frankfurter Raum war. Auch zwei Kirchen entstanden hier. Bei einem Luftangriff 1944 wurden durch Brandbomben einige Werksgebäude beschädigt und die katholische Dreifaltigkeitskirche völlig zerstört. In der Nachkriegszeit stieg der Bedarf an Wohnraum stark an, sodass viele neue Häuser entstanden. Heute wohnen in der Eisenbahner-Siedlung Frankfurt am Main-Nied ca. 3 000 Menschen.“

5. Region Nord, Regionalbüro Hannover

Dieter Birnstein, Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden, kündigt folgende Veranstaltungen an:

– 2. November 2013, 10-17 Uhr, das alljährliche Eisenbahneruniformsammlertreffen im Bürgerhaus Delitzsch, Securusstr. 34, 04509 Delitzsch

– 16. März 2014 im Preußenmuseum Minden, Simeonplatz 12, 32427 Minden, die 15. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf. Statt des bisherigen Automaten-Bistros ohne Service gibt es jetzt hier ein Museumsrestaurant. Standanmeldungen hierzu bitte unter Telefon 05731 1531051 oder 0175 7130608.

Der rührige Rainer Hübl aus dem Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck

Lothar Wissler und Günter Ackermann – BSW-Gruppe Kirchheim unter Teck, Baden-Württemberg

Das Schwabenland ist seine Heimat, genauer gesagt Kirchheim unter Teck, südöstlich von Stuttgart. Bei einer 1985 stattgefundenen Modellbahnausstellung im Bahnhof Ötlingen des Modelleisenbahn-Clubs Kirchheim unter Teck, gegründet am 1. Oktober 1976, interessierte sich Rainer Hübl (geb. 1957) für den Club und trat in ihn ein. Von Anfang an war er tatkräftig und mit viel Freude bei der Gestaltung und Ausführung der H0-clubeigenen Anlage dabei. Nach ein paar Jahren der Mitgliedschaft brauchte die Gruppe einen neuen Kassierer. Rainer stellte sich im Februar 1996 zur Verfügung. Er wurde von allen Mitgliedern zum neuen Kassierer gewählt. Dieses Amt begleitet er bis heute mit voller Bravour.

Im Jahre 2000 musste der Club vom Bahnhof Ötlingen in das Gebäude der

Güterabfertigung im Bahnhof Kirchheim unter Teck umziehen. Beim Aufbau der neuen H0-Zweileiteranlage war Rainer wieder tatkräftig dabei. Er baute zu Hause fast ein Jahr lang eine Steinbogenbrücke mit Gleiswendel, dazu noch in einem Radius verlaufend, und brachte sie dann zum Club. Die Freude war groß, bereichert sie doch erheblich die Anlage.

Seit einigen Jahren engagiert er sich auch als Reiseleiter für die Gruppe bei Mehrtagesreisen in die Schweiz (3x), nach Dresden, Paris und Hamburg. Jeder einzelne Tag wurde von Rainer für Ausflüge und Besichtigungen geplant. Bis heute hat alles wunderbar geklappt. Dazu organisiert er auch noch eintägige Sonderfahrten mit Dampflokomotiven. Dessen nicht genug, stellt er im Sommer seinen Garten für unsere gemeinsamen

Grillabende zur Verfügung. Beim 30-jährigen Jubiläum des Modelleisenbahn-Clubs Kirchheim unter Teck im Jahre 2006 haben Rainer und seine Frau dazu beigetragen, dass wir die Feierlichkeiten im Gemeindehaus begehen konnten und gut bewirtet wurden.

Wir wünschen Rainer noch viele Jahre im Club. Und uns wünschen wir, dass er noch öfters tolle Reisen organisiert.

Rainer Hübl vor seiner selbst angefertigten Gleiswendel



Foto: G. Ackermann

Rolf Schnabel – Sächsische Schmalspur-Modelle nicht von Pappe

Das seltene Hobby eines Bastlers – vormals Weinböhla b. Dresden, heute Altenburg

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Rolf Schnabel (Jahrgang 1961) faszinierte schon seit frühester Kindheit die 750 mm-Schmalspurbahn. Bei einem Opa, der als Dienstvorsteher des Bahnhofes Radeburg auch noch im Empfangsgebäude wohnte, bestimmt kein Wunder. Wann immer eine Dampfreise mit der Lößnitztalbahn von Radebeul Ost nach Radeburg anstand, war seine Freude groß. Schon als er in den Kindergarten ging, war es seine Lieblingsbeschäftigung, Knetmasse in Dampfloks und Wagen zu verwandeln. Die Knetmasse diente ihm noch lange danach als Werkstoff. Zu Weihnachten 1967 erhielt er seine erste elektrische H0-Modelleisenbahn, eine BR 80 mit zwei Personen- und zwei Güterwagen, die noch mit zwei Flachbatterien betrieben wurde. Die Genauigkeit dieser PIKO-Modelle war natürlich besser als die der Knetmodelle, aber es waren eben keine Schmalspurwagen von „seiner“ Radeburger Schmalspurbahn. Also blieb die Knete weiterhin Favorit beim Bau von sächsischen Schmalspurfahrzeugen. Die H0-Modellbahn wurde umgebaut und erweitert, wie es eben in einer normalen Wohnung möglich war. Der Fahrzeugbestand wuchs jeden Geburtstag und jedes Weihnachten an. Irgendwann mit 13 oder 14 Jahren versuchte er sich auch am Selbstbau von Gebäuden und an den ersten eigenen Wagen. Auf alte H0-Wagenunterteile setzte er neue Wagenkästen aus Karton. Die Wagen wurden mit Farben aus dem Farbkasten bemalt und mit einem weißen Stift beschriftet. Irgend-



Rolf Schnabel 2013 an seinem Arbeitstisch

wann bekam er mal einen zweiachsigen Rungenwagen geschenkt, der entfernt einem Schmalspurwagen ähnelte. Für diesen wollte er ein besonderes Ladegut basteln, eine Schmalspurlokomotive sächs. IV K aus Karton als Standmodell. Es war der 31. Dezember 1977, als er begann, den Plan in die Tat umzusetzen. Eine winzige Zeichnung in einem alten „Modelleisenbahner“ und ein Foto der 99 1583-6 waren die Grundlagen für das Modell. Ende Ja-

nuar 1978 war die Lok fertig und so schön geraten, dass er unbedingt noch ein paar passende Wagen dazu bauen wollte. So entstanden 1978 zunächst ein vierachsiger Packwagen, später zwei Personenwagen mit Traglastabteilen, ein vierachsiger gedeckter Güterwagen und ein Rollfahrzeug. Allesamt waren sie Standmodelle. Zu dieser Zeit hatte sein Vater in Dresden 100 Stück PIKO-N-Achsen erstanden, und so kam der Tag, an dem der GGw 97-12-18 als 13. Wagen endlich auch rollen konnte. Außer den Achsen war alles selbst gemacht. Der Wagen ist heute noch erhalten. Nach und nach wurden so 25 verschiedene Schmalspurwagen aus Karton und Papier gebaut. In jedem Modellbahngeschäft war er nun auf der Suche nach weiteren PIKO-N-Achsen. Schon am 29. Juni 1981 war der 100. Wagen fertig. Zwischendurch absolvierte Rolf Schnabel den Grundwehrdienst und studierte anschließend Tagebautechnologie an der Bergakademie Freiberg (Sachs). Dennoch blieb er seinem Hobby treu. Der 200. Wagen wurde am 2. Juli 1987 fertig, der 300. am 20. Januar 1996 und der 400. verließ am 15. Juni 2005 den häuslichen Arbeitstisch,

den „Stammbetrieb der Sächsischen Lokomotiven- u. Wagenwerke“. Der bis jetzt letzte Wagen datiert vom 19. November 2012 und hat die Seriennummer 477.

Nach der Wende war es möglich, die Wagen mit besseren Radsätzen auszurüsten, und es gab den Zugang zu Erzeugnissen der Firma Bemo, besonders natürlich zur sächs. VI K (BR 99). Noch 1990 hatte Rolf Schnabel zwei VI K-Fahrwerke für stolze 165,- DM/Stück erstanden. Am 1. November 1990 drehte auf einem Gleisoval aus PIKO-N-Gleisen die 99 648 ihre ersten Runden, die 99 703 folgte am 1. Dezember 1990. Auf die Fahrwerke kamen Aufbauten aus Karton, Holz und Draht. Auf dem Web-Portal www.rolf-schnabel.de kann man noch eine dieser alten Loks bewundern. 1997 begann der Umbau der fünf vorhandenen sächs. VI K-Loks auf Faulhabermotoren und neue Getriebe. Damit passten die alten Aufbauten nicht mehr auf die Fahrwerke. 2004 wurden drei zu Standmodellen umgebaut. Mittlerweile sind es zwölf sächs. IV K-Loks, 14 sächs. VI K-Loks, drei sächs. VII K-Loks, einige Triebwagen und Dieselloks, die auf einer 20 Quadratmeter großen Schmalspuranlage zum Einsatz kommen. Alle sächs. VI K-Loks erhielten in den Jahren 2005 bis 2011 Aufbauten aus Bemo-Teilen und wurden von der Firma *Modellbau kreativ Chemnitz* lackiert und gealtert.

Die heutige Modellbahnanlage von Rolf Schnabel hat den Schmalspur-Bahnhof Garsebach (Kreis Meißen) des sächsischen



Knete-Modell der Schmalspurdampfloks sächs. IV K von Rolf Schnabel als Kind geformt

Fotos: L. Kuhne

Schmalspurnetzes zum Vorbild, auf dem bis zum 21. Mai 1966 die Originalfahrzeuge verkehrten. Außer Fahrzeugen hat er dafür noch zahlreiche Gebäude, Brücken und Gittermastsignale aus Karton und Papier gebastelt. Heute zieren hauptsächlich Viessmann-Signale die Modellbahnanlage. Sie sind robuster als die Pappkameraden. Die beeindruckendsten Brücken sind die beiden Stützengrüner Viadukte, die noch einen „Vorläufer“ aus dem Jahre 2000 haben. Im Jahre 2005 begann der Einstieg in die großen Nenngrößen. In Spur IIe baute der Hobby-Bastler bisher 21 Wagen, in der etwas kleineren Spur 0e sind es schon 50 Wagen, die seit 2005 fertig geworden sind. Heute streicht er die Wagen mit Modellbaufarben und beschriftet sie mit Decals-Abziehbildern. Nur die eigenen H0-Wagen werden noch mit der Hand, mit Ziehfeder und weißer Tusche, verziert. Die Zukunft gehört der Modellbahnanlage, denn außer dem Unkrautvertilgungszug hat er eigentlich alle Wagentypen gebaut.

Schmalspur-Packwagen K 2009 Dresden, früher auch Zugführerwagen genannt – Karton-Modell Rolf Schnabel 2009, Seriennummer 324
Das Original wurde 1899 von den Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz mit der Nummer K.495 ausgeliefert. Er gehörte zu einer Serie von insgesamt 55 Wagen, welche unter der lfd. Nr. 752 in den Fahrzeugpark der sächsischen Schmalspurbahnen eingereiht wurden. Noch im Jahr seiner Auslieferung erfolgte die Umzeichnung in 1495K. Bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft erhielt er im August 1927 die Nummer K 2009 Dresden.



Schmalspurlok 99 713, Original 1927, Modell Rolf Schnabel 1991 – Karton-Aufbauten auf einem Bemo-Fahrwerk, Dampfdom und Läutewerk aus Lindenholz, Leitungen und Rohre aus Kupferdraht

Bereits im August 2001 erschien ein ausführlicher Bericht in der Modellbahnzeitschrift MIBA unter dem Titel: „Rolf Schnabel, Meister des Kartonmodellbaus – Keineswegs von Pappe ...“

Mit nunmehr 52 Jahren benötigt Rolf Schnabel jetzt eine Brille, doch solange es Augen und Hände zulassen, will er seine Freude am Modellbahnbau genießen.



Olaf Teubert und seine Leidenschaft für die legendäre Dampflokomotive 01 150

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Anfang Juni 2013 erreichte mich ein Anruf aus Bielefeld vom BSW-Förderer Edwin Rolf. Er machte mich auf die Übergabe der 01 150 im Dampflokwerk Meinigen am 23. Mai 2013 aufmerksam. Was beim Recherchieren zu diesem Thema an Persönlichem zum Vorschein kam, soll den Lesern unseres Fachblattes nicht vorenthalten werden.

„Die lange Geschichte der klassischen deutschen Schnellzuglokomotive 01 150 beginnt in Kassel...“. So eröffnet Olaf Teubert seine Aufschreibungen über diese Maschine, die ihn seit 1973 nicht mehr losgelassen hat. Ich jedoch starte diese Story mit dem Menschen, dem außergewöhnlichen und hartnäckigen Lokomotivführer.

1936 geboren, verbrachte er seine Kindheits- und Jugendjahre in Leipzig. Nach Ende der Gundschule begann er am 1. September 1950 als Maschinenschlosser seine Lehre im RAW „Einheit“ Leipzig-Engelsdorf. Dort beschäftigte er sich erstmals mit Dampflokomotiven und fuhr ab 1953 auf diesen als Indizier- und Probefahrtschlosser mit. Das hieß, Lokomotiven der BR 38 und 57 nach der Fertigmontage anzuheizen und an den Probefahrten im 50-Kilometer-Umkreis teilzunehmen. Seine Vorgesetzten erkannten seine ausbaufähige Freude an dieser Tätigkeit und schlugen ihm vor, sich um einen Studienplatz an der Fachschule für Eisenbahnwesen in Dresden zu bemühen. An den Vorprüfungen

zum Studium nahm er zwar teil, aber vor Beginn des Studiums sollte er freiwillig Wehrdienst bei den Nationalen Streitkräften leisten. Das lehnte er ab. Sein Vater war als Soldat vermisst, die Mutter schon 1950 gestorben. Da war er erst 14 Jahre alt. Er erkannte für sich keinen Sinn im Wehrdienst. Der Jungeisenbahner schnürte

sein Ränzchen und verließ den Osten in Richtung Bielefeld, wo Verwandte von ihm lebten. Das war am 25. Dezember 1955.

Am 6. Januar 1956 bewarb er sich bei der Bundesbahndirektion Hannover um die Aufnahme in die Lokomotivführerlaufbahn, bestand alle Eignungsprüfungen und „fand das große Glück beim Bw Bielefeld“ (Zitat) im Dampflokfahrdienst. Zuerst musste er sich als Heizer seine Sporen verdienen und durchlebte körperlich schwere Jahre. Für eine Fahrt von Bielefeld nach Braunschweig waren sieben Tonnen Kohle zu schippen. Aber bald hat-

te er seine Lokführerprüfung bestanden. Nun konnten andere statt seiner Kohlen schaufeln. „Die Fahrten als Lokführer auf



Olaf Teubert am 23. Mai 2013 im Dampflokwerk Meinigen vor „seiner“ betriebsfähigen 01 150



Die 01 150 nimmt an der Fahrzeugparade zu 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen in Nürnberg teil.

Olaf Teubert (links) und Jochen Pook im September 1985 im Bw Nürnberg Hbf vor der 01 150

einer Dampflokomotive waren eigentlich meine schönsten Berufsjahre. Es ist ein tolles Gefühl, eine solche Maschine zu bewegen“, stellt der pensionierte Eisenbahner fest. Er erinnert sich aber auch an Güterzugdienste, die 32 Stunden mit ungeheurer körperlicher und geistiger Anstrengung währten, was heute überhaupt nicht mehr vorstellbar ist. Und noch etwas blieb ihm im Gedächtnis: Er war inzwischen verheiratet, seine Tochter war noch klein. Es war an einem Heiligabend. Er musste um 19 Uhr zum Dienst. Da fragte ihn das Kind, ob er denn jetzt gerne arbeiten gehen würde – ausgerechnet am Weihnachtsabend. Auf des Vaters spontanes „Ja, klar!“ erwiderte die Kleine nur: „Mama, der Papa ist verrückt.“

1967 war für Olaf Teubert ein bemerkenswertes Jahr. Er wurde beauftragt, an einem E-Lok-Lehrgang teilzunehmen und machte sich mit den interessanten Details der neuen Baureihe E 10 (ab 1968 BR 110 mit Unterbaureihen 112-115) vertraut. „Das war schon ein erhabenes Gefühl, einen schweren Interzonenzug in Bielefeld zu übernehmen, nach der Weiterfahrt zu beschleunigen und nach nur vier Kilome-

tern in der Steigung mit 140 Sachen durch den Bahnhof Brackwede zu rauschen“, schwärmt Teubert. Trotz der weiteren E-Lok-Baureihen 139, 140, 141, 150 und 151 blieb seine Liebe zu den Dampflokomotiven ungebrochen. So war er auch während seiner E-Lok-Zeit viele Jahre Mitglied bei der Museumseisenbahn Minden, restaurierte dort die Tenderlokomotiven T 3 und T 13.

Dann, am 3. November 1973, traf die 001 150-2 im Bw Bielefeld ein (bislang Bw Hof). 1935 war diese Lok von der Firma Henschel & Sohn in Kassel als 01 150 an die DRG, Bw Bebra, ausgeliefert worden. Etwa 2 300 PS wuchteten die beiden Dampfzylinder über Stangen auf die drei Treib- und Kuppelachsen mit zwei Meter hohen Rädern, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h sorgte. Rund 180 Tonnen betrug das Dienstgewicht der Lokomotive mit gefülltem Tender. Auf zehn Kilometern setzte der Kessel einen Kubikmeter Wasser in Dampf um, sodass die 32 Kubikmeter Wasser im Tender für ca. 300 Kilometer reichten. Eine gewaltige Maschine und trotzdem war ihr Endlichkeit beschert. Am 29. September 1973 hatte sie ihre letzte Planleistung vor einem Personenzug von Regensburg nach Hof gefahren. Der aktive Dienst war für die Lok beendet. Sie wurde nach 38 Dienstjahren ausgemustert. Olaf Teubert hatte sie bis dahin niemals gefahren.



Russalka Nikolov, Direktorin DB-Museum Nürnberg, Rainer Balzer, Treuhänder der Stiftung Deutsche Eisenbahn und Olaf Teubert vor der 01 150 am 23. Mai 2013 im Dampflokwerk Meiningen

Aber das war doch so eine tolle Lokomotive. Viel zu schade, um sich von ihr für immer zu trennen. Das empfand auch der Bielefelder Textilfabrikant Walter Seidensticker. Er kaufte sie der Deutschen Bundesbahn im November 1973 zum Schrottpreis von 23 000 DM ab. Danach stand sie sieben Jahre im Schuppen des Bw Bielefeld. „Mein Angebot, diesen seltenen Renner betriebsfähig aufzuarbeiten, nahm der Eigentümer an.“ Olaf Teubert erinnert sich, dass Walter Seidensticker dazu sagte: „Ich kann wohl Hemden verkaufen, aber solch eine große Lok aufzuarbeiten, dazu bin ich nicht in der Lage.“ Mit drei weiteren Fans, dem Lokomotivführer Manfred Diener, dem Postbeamten Martin Hahlborn, dem Studenten Jochen Pook, und vielen anderen ehrenamtlichen Helfern machte Olaf Teubert sie von 1980-1982 tatsächlich wieder betriebsfähig. Am 18. März 1982 wurde sie angeheizt der Öffentlichkeit präsentiert. Danach fanden Sonderfahrten mit Olaf Teubert als Lokführer statt, jedoch wegen

des damaligen Dampflokkverbotes auf DB-Gleisen nur bei Privatbahnen.

1985 wurde das Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen gefeiert. Die Fahrzeug-Paraden am 7./8. und 14./15. und 21./22. September 1985 in Nürnberg-Langwasser führten die Dampfloks „Adler“, „Phoenix“ und die 01 150 an. Olaf Teubert stand wieder am Regler. Er erinnert sich gut daran: „Eure Lok ist eine der schönsten“, hatten die Besucher festgestellt. Sie waren beeindruckt von der „bulligen Dynamik“ der Maschine. Schon beim 100. Eisenbahn-Jubiläum am 8. Dezember 1935 in Nürnberg hatte die 01 150 die Fahrzeug-Parade angeführt. Damals war sie ganz neu und gerade ins Leben gerollt.

Nachdem die Deutsche Bundesbahn 1985 das Bw Bielefeld aufgeben hatte, waren die Gebäude und technischen Anlagen dem Verfall preisgegeben. Nach der sukzessiven Aufhebung des Dampflokkverbots entdeckte die Deutsche Bundesbahn im Juli 1987, dass man mit Dampflokomotiven wieder Geld verdienen kann und kaufte die 01 150 für das DB Museum zurück. „Am 17. Januar 1988 überführte ich mein Lebenswerk bei großer Kälte nach Nürnberg, gezogen von einer Diesellok BR 211. Angehängt war dabei ein mit wertvollen Ersatzteilen gefüllter Güterwagen. Die Seitenwände waren mit dem Text versehen „Wir fahren nach Nürnberg und machen wieder Dampf“. Nach einer Hauptuntersuchung im AW Offenburg lief die Maschine bis zum Fristenablauf und blieb schließlich im Museumslokschuppen des Bw Nürnberg Hbf.

Aber dann trat 2005 die Katastrophe ein. Nach Dacharbeiten am Ringlokschuppen in Nürnberg-Gostenhof brannte es am 17./18. Oktober lichterloh. Die-



selkraftstoff und Kohle der abgestellten historischen Loks bildeten ein explosives Gemisch. Nicht nur die 01 150 fiel den Flammen zum Opfer, sondern auch der Nachbau des legendären „Adler“ und 22 weitere Lokomotiven und Wagen. Olaf Teubert hat damals sehr gelitten. Vor allem „seine“ Lok, in die er so viel Zeit und Arbeit investiert hatte, stand nun vermeintlich vor dem Aus. Mehr als 3 000 Stunden hatten die Bielefelder Freunde von 1980 bis 1988 für den technischen und optischen Zustand mit Herzblut in die Dampflokomotive investiert.

Die Konzernleitung in Berlin unter Führung von Hartmut Mehdorn teilte ihm mit, dass man bereit sei, 300 000 € für eine museale Aufarbeitung einzuplanen. „Ich äußerte aber den Wunsch, dass ich auf eine betriebsfähige Aufarbeitung großen Wert legen würde“, erinnert sich Teubert. Dagegen hatten die Verantwortlichen nichts einzuwenden, vorausgesetzt, er sei bereit, die dazu nötigen weiteren 500 000 € bereitzustellen. Damit nichts falsch verstanden wird: Die Lokomotive gehörte nicht Olaf Teubert, sondern der DB AG.

Trotzdem, ab diesen Zeitpunkt kämpfte er unermüdlich für die erneute Instandset-

zung der Dampflokomotive. „Im November fing ich damit an, handgeschriebene, niemals fotokopierte Briefe zu verschicken. Empfänger waren u. a. Firmen, Banken, Politiker, Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens. „Das Handgeschriebene wirkte überzeugender.“ Nach sieben Jahren Tätigkeit am Schreibtisch stand die Summe. Rund eine halbe Million Euro hat er im Alleingang von ca. 300 Privatpersonen, Institutionen und Firmen zusammenbekommen. „Ein Privatmann hat sogar 35 000 Euro gespendet, und ein großer Betrag kam von der Firma Märklin“, berichtet der enthusiastische Mann. Auch Kurt Biedenkopf, der ehemalige Ministerpräsident von Sachsen, gehörte zu den großzügigen Spendern.

Im August 2008 überführte man die Lok nach Meiningen. Dort wurde im Dampfloswerk mit der Aufarbeitung der Lokomotive und dem Bau eines neuen Kessels begonnen, als nachweislich die von Teubert zu erbringende Summe von 500 000 € auf dem Konto war. Für die Dampfloswerker war dieser Auftrag eine große Herausforderung. Sie haben die 01 150 rundum erneuert. Olaf Teubert lobt die Meiningen: „Die Lok läuft wie ein



23. Mai 2013 in Bielefeld:

Drei Bundesbahner 1960 und ein Reichsbahner 1970 der Historischen Uniformgruppe Minden vor dem Führerhaus der 01 150, im Fenster Lokomotivführer Olaf Teubert

Uhrwerk und hat einen satten Auspuffschlag, was auf eine optimale Leistung bei relativ geringen Dampf- und Kohleverbrauch schließen lässt.“

Am 23. Mai 2013 wurde die 01 150 im Dampflochwerk Meiningen feierlich an den neuen Betreiber, die private Stiftung Deutsche Eisenbahn, übergeben. Alle Beteiligten hielten kurze Ansprachen, Olaf Teubner leider als Letzter, obwohl es ohne ihn die betriebsfähige Lok nicht gäbe. „Da die Maschine 15 Jahre im Bw Bielefeld (seit 1972 BD Essen – d. Autor) stationiert war und wir diese zu jener Zeit betriebsfä-

hig aufgearbeitet haben, legte ich großen Wert darauf, dass die 01 150 nun mit der Beschriftung „BD Essen, Bw Bielefeld“ am Führerhaus unterwegs ist. Zu mindestens diesen Wunsch hat man mir erfüllt“, erklärt Olaf Teubert. Noch am selben Tag zog die wiedererstandene 01 150 den Sonderzug DPE 150 von Meiningen nach Nürnberg. Später dampfte sie allein weiter zum Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn, ihrem neuen Heimatstandort. Auf dem Gelände des ehemaligen Bw Heilbronn befindet sich ein Ringlokschuppen mit funktionierender Drehscheibe sowie eine große Wagenhalle. Dort können Dampf- und Diesellokomotiven gewartet und versorgt werden.

Bleiben da noch ein paar interessante Nachbetrachtungen:

Olaf Teubert ist natürlich im BSW organisiert. Dass er eine verständnisvolle Ehefrau hat, darf man wohl annehmen. Sieben Jahre harten Kampf zu führen in einem Alter, wo andere sich längst zurückgelehnt haben, ist mehr als außergewöhnlich. Frau, Kinder, Haus und Hof mussten zwangsläufig zurücktreten. Dass er hartnäckig auch den Fortgang der Arbeiten in Meiningen kontrollierte, gefiel den Leuten vor Ort gar nicht. Olaf Teubert war sogar aufgefordert worden, das Werksgelände zu verlassen mit den Worten: „Sie sind doch gar nicht der Eigentümer der Lokomotive.“ Und er fragt sich nach einigen negativen Erlebnissen in der Zeit nach 2005, wieso er überhaupt auf die Idee kam, eine historische Lokomotive betriebsfähig zu retten, die ihm gar nicht gehört.

Geben wir ihm eine mögliche Antwort: „Der Lokomotivführer Olaf Teubert im Ruhestand ist ein moderner Held.“ Und Helden sind nicht immer zu begreifen.

50 Jahre Modelleisenbahn Warnemünde

20 Jahre BSW-Gruppe

Uwe Lindow, Warnemünde – BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde



„Kinder, wo ist die Zeit geblieben?“ Wie oft haben wir schon diesen Satz gehört? Und wie oft haben wir dafür die etwas älteren Semester in unserer Runde belächelt? Erst beim genaueren Hinsehen merken wir, dass wir es inzwischen selber sind, die zu diesem Kreis gehören. Meistens wird diese Weisheit einem aber erst so richtig bewusst, wenn es ein Jubiläum zu feiern gibt wie das des 50. Gründungstages der Modelleisenbahngruppe Warnemünde.

Während ich als Dreikäsehoch – übrigens sehr zur „Freude“ meiner Eltern und unter entsprechender Geräuschemwicklung – einige Briketts hintereinander reihte, um diese durchs Wohnzimmer zu schieben, trafen sich derweilen elf Modelleisenbahnfreunde – einem Aufruf folgend – und besiegelten mit ihrer Unterschrift unter dem Gründungsprotokoll vom 19. März 1963 die Geburt unserer Modelleisenbahngruppe. Den Gepflogenheiten der DDR entsprechend, ging diese als Arbeitsgemeinschaft 8/5 des Deutschen Modelleisenbahn Verbandes

Unsere Jugendgruppe hatte bis 1989 auf dem Warnemünder Bahnhof ihr Domizil. Nicht nur der Eilzug-Büffetwagen war ein Klassiker, auch die jährliche Ausstellung in den Sommerferien.

(DMV) ins Rennen. Für all jene, die mit dieser Zahlenkombination nichts anfangen können, sei kurz erklärt, dass die Flächenstruktur des DMV sich nach denen der Reichsbahndirektionen richtete. So stand die „8“ für die Rbd Schwerin und die „5“ für die fünfte Gruppe in diesem Bezirk seit der Gründung des DMV.

Räume konnten im Klubhaus der Warnowwerft in Warnemünde bezogen werden. Natürlich mit Blick zum Strand, um den uns so mancher Feriengast beneidet hat. Die Arbeiten begannen umgehend mit dem Bau einer 2,20 x 5,00 Meter großen H0/H0m-Anlage. Verlegt wurden die seinerzeit modernen Pilz-Flexgleise, Vorgänger der heutigen Elite-Gleise aus

Nur wenige Fotos unserer ersten Modelbananlage sind erhalten geblieben.

Hier ist sie auf ihrer letzten Ausstellung im Dezember 1985 zu sehen.





Mitglieder der BSW-Gruppe mit Teilansicht unserer derzeitigen Modellbahnanlage.

dem Hause Tillig. Schon 1966 wurde eine Jugendgruppe gebildet, die in den folgenden Jahren eine überaus erfolgreiche Arbeit vorweisen konnte. Sie bekam von der Deutschen Reichsbahn einen ausgemusterten Eilzug-Büffetwagen der Gruppe 28 als Hobby-Raum überstellt, der auf dem Bahnhof Warnemünde stationiert wurde. Nach dem Aufbau einer Modellbahnanlage war es Tradition, diese in den Sommerferien dort auszustellen. Bis zu seiner Verschrottung 1989 kamen ca. 100 000 Besucher in den Waggon. Aber auch die „Alten“ waren nicht müde und präsentierten sich auf fast jährlichen Ausstellungen mit ihren Gemeinschafts- und diversen Privatanlagen.

Wegen Sanierungsarbeiten am Klubhaus der Warnowwerft mussten wir unsere Räume 1979 aufgeben und konnten erst 1984 eine neue Stätte im Stadtteil Schmarl beziehen. Derweilen war die erste Anlage in die Jahre gekommen. Das ständige Reinigen der Gleise mit Glasfaserpinseln rächte sich. Die Züge fuhren mit den – ohnehin nicht vorbildgerechten – Spur-

nie fertig!“

Diese Ausrede hat unsererseits zumindest zwei Ursachen. Die eine liegt zugegebenermaßen daran, dass wir nicht immer fleißig dem zügigen Baufortschritt gedient haben und stattdessen lieber mal dem Schwätzchen und Käffchen frönten. Derlei „Tätigkeit“ hat sich durchaus bewährt und den Zusammenhalt der Gruppe gefördert. Schließlich ist es unsere Freizeit, die wir hier alle mit unserem Hobby verbringen. Da steht an erster Stelle die Geselligkeit, und Mecklenburger sind ohnehin nicht aus der Ruhe zu bringen. Der zweite Grund unserer nie enden wollenden Anlagenbauerei ist der weiteren Geschichte unserer Gruppe geschuldet. Die von allen geforderte Marktwirtschaft hatte natürlich zur Folge, aus dem Schoße des alten Sozialsystems gerissen zu werden. Für 23,90 Mark der DDR war unser 60 m²-Raum nicht mehr zu haben. Abermals ging es auf die Suche nach einer neuen Bleibe. Deren Erfolg führte zurück zu unserer ersten Wirkungsstätte nach Warnemünde. Das alte, 1903 erbaute Stell-

Gerne zeigt sich unser „Baby“ 118 118-9 in Gesellschaft älterer „Damen“ wie hier im Eisenbahn- und Technikmuseum Schwerin mit 91 134, 64 007 und 89 008.

werk B3 am Bahnsteig 6 war nach 85 Jahren stillgelegt worden und stand ungenutzt. Ein besseres Umfeld konnte es für Modelleisenbahner nicht geben. Zumal die alte Hebelbank der Bauart „Stahmer“ noch vorhanden war und in Teilen als Blickfang für die Besucher erhalten bleiben sollte. Das neue Heim, die Auflösung des DMV und der Umstand, dass wir etliche Eisenbahner in unseren Reihen hatten, führten uns in das Bahn-Sozialwerk. Diese Solidargemeinschaft ist bis zum heutigen Tag Heimstatt unserer Modelleisenbahngruppe geblieben. Und deren Aufnahme jährt sich nunmehr auch schon wieder das 20. Mal – „Kinder, wo ist die Zeit geblieben?“

Wer nun glaubt, dass wir jetzt ideale Voraussetzungen zum Weiterbauen an unserer Modellbahnanlage hatten, der irrt. Von ihr konnten wir lange Zeit nur träumen. Der mehrjährige Leerstand des Hauses hatte seine Spuren hinterlassen. Das Dach war undicht, der Strohputz fiel von der Decke, die Fenster kaputt, schief und ohne Farbe und die Elektrik nicht mehr zu gebrauchen. Mitten in die Sanierungsarbeiten platzte dann die Nachricht, dass das Gelände, auf dem unser Stellwerk stand, von der Bahn an die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO), der späteren Reederei Scandlines, verkauft wird. Baustopp für uns, denn deren Planung sah einen neu zu bauenden Fähranleger vor,



der auch die Zukunft unseres Hauses in Frage stellte. Mit der Abschiedsfahrt des FS „Warnemünde“ am 24. September 1995 nach Gedser und der Verlagerung der Fährlinie nach Rostock Seehafen wanderten die Pläne ins Archiv – wir konnten weiterbauen.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich erwähnt, dass die Reederei Scandlines uns in all den Jahren sehr wohlwollend gegenüberstand und unsere Arbeit unterstützte, worüber wir sehr dankbar sind. Jeder von uns, der irgendwo in einer Gruppe aktiv ist, kennt die Sorge, für einen möglichst langen Zeitraum bezahlbare Unterkunft und das Verständnis des Eigentümers für unser Hobby zu finden. Nicht nur am Haus wurde gewerkelt, der Vorgarten bot Platz für einen Signalgarten. Dafür schreckten wir auch nicht zurück, bis ins sächsische Löbau zu fahren, um eines der letzten mechanischen Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger (Zs 106 im Signalbuch der DR) zu holen. Und auch der obligatorische Radatz einer Dampflok wurde angeschafft.

Irgendwann war es dann endlich so weit. Die Modellzüge konnten ihre ersten

Runden drehen. Und so ist es seit rund zehn Jahren bei uns Tradition geworden, zu den Warnemünder Festen wie Strom erwachen, Warnemünder Woche, Hanse Sail und Stromfest Ausstellungen zu organisieren. Bei den jährlich zehn Öffnungstagen begrüßen wir im Durchschnitt 1 000 Besucher. Bis auf die Hanse Sail werden diese Feste ehrenamtlich vom Warnemünde Verein e.V. organisiert, dem wir durch unsere Mitgliedschaft seit dem Jahre 2010 Anerkennung zollen.

Als wären wir nicht ausgelastet, hatte eines unserer Mitglieder vor Jahren die fixe Idee, eine der zahlreich ausgemusterten Dampflokomotiven der BR 50.35 an Land zu ziehen. Fuhren doch derlei einst ausreichend durch unser Revier, und ein musealer Erhalt war durchaus berechtigt. Der trostlose Zustand der letzten verbliebenen Exemplare ließ uns jedoch sehr schnell davon Abstand nehmen. Die Idee hingegen ging nicht mehr aus dem Kopf. In Besinnung auf die Rostocker Verkehrsgeschichte führte der Weg geradewegs zu einer Lok der Baureihe V 180. Nun mag eine Diesellok nicht unbedingt der Vorstellung einer idealen Museumslok entsprechen, doch wer ihre Rostocker Zeiten kennt, der wird mir zustimmen, dass sie es verdient hat, ein Denkmal gesetzt zu bekommen. Ihre Einsätze begannen im Stadtbahndienst zwischen Rostock Hbf und Warnemünde um 1969 und endeten erst 1985 mit der Elektrifizierung der Strecke. Auf diesen rund 15 Kilometern musste neun Mal angehalten und wieder angefahren werden. Im Schlepp stets zwei vierteilige Doppelstockeinheiten vom Typ DBv13. Gefahren wurde im Zehn-Minutentakt. Im Berufsverkehr auf 7,5 Minuten verdichtet, kam sogar eine dritte Wageneinheit hinzu. Und die Züge waren

immer voll. In einer DDR-Statistik konnte man einst dazu lesen, dass die Rostocker S-Bahn nach Berlin das höchste Verkehrsaufkommen vorzuweisen hatte.

Der Zufall wollte es, das just zu jener Zeit unserer Suche die V 180 118 (im EDV-Schema der DR als 118 118-9 bezeichnet) auf ihren letzten Weg – der Verschrottung – im Bw Wismar wartete. Der weitere Zufall wollte es, dass diese Lok genau sieben Jahre in Rostock beheimatet war. Denn die Zahl „7“ ist die Rostocker Glückszahl. So haben wir nicht lange gezögert und entschieden, „Die“ wird es sein. Diese Entscheidung liegt ebenfalls genau 20 Jahre zurück, so lange ist unser „Baby“, wie wir sie seitdem liebevoll nennen, schon wieder Museumslok – „Kinder, wo ist die Zeit geblieben?“. Eine glückliche Fügung wollte es, dass kurze Zeit später eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die nicht betriebsfähige innere und äußere Aufarbeitung organisiert werden konnte. Diese Aufarbeitung fand – wie könnte es trefflicher passen – auf dem Gelände des einstigen Raw Rostock statt. Dieses war zwar 1951 den Reparationsleistungen an die Sowjetunion zum Opfer gefallen, doch die Weiternutzung der Hallen erfolgte durch den neu gegründeten VEB Dieselmotorenwerke Rostock. Und so behaupten wir gerne mit einem Augenzwinkern, dass unsere Lok die letzte sei, die im Raw Rostock aufgearbeitet wurde. Bis 1998 war sie jährlich auf zahlreichen Fahrzeugausstellungen in unserem Bundesland zu sehen, bis derartige Veranstaltungen wegen der zu hohen Überführungskosten nicht mehr stattfanden. Seitdem bereichert unser Baby die Fahrzeugsammlung der Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde Schwerin, welche im ehemaligen Bw Schwerin ein hüb-



Gruppenfoto zum 50. Gründungsjubiläum vor Traditionsstraßenbahnen der Interessengemeinschaft Rostocker Nahverkehr im „Depot 12“

sches Museum und eine feine Sammlung zusammengetragen haben. Das sind auch schon wieder 15 Jahre her – „Kinder, wo ist die Zeit geblieben?“!

Blättern wir in unserer jüngst verfassten Chronik, ist festzustellen, dass wir in den zurückliegenden Jahrzehnten so allenthalben auf die Beine gestellt haben. Unüberschaubar ist die Zahl der Exkursionen, Ausflüge, Fototouren, Streckenbereisungen im In- und Ausland, Besichtigungen von Eisenbahndienststellen, Modelleisenbahnausstellungen und Museen, Grill- und Diaabende, Weihnachtsfeiern, Draisinenfahrten mit Ostereiersuche für die Kinder usw. Mehrfach beteiligten sich einzelne Mitglieder an Internationalen Modellbau-Wettbewerben und veröffentlichten zahlreiche Text- und Bildbeiträge in vielen Eisenbahn- und Modellbahnzeitschriften sowie in Buchprojekten. Auf unsere Initiative hin brachten der Hersteller Piko in H0 und der niederländische Kleinserienhersteller PSK in TT das Modell

eines Bierwagens der Rostocker Brauerei Mahn&Ohlerich heraus. Auch die Modelle unserer Diesellok 118 118-9 von Gützold in H0 und Tillig in TT wurden von uns initiiert.

Unsere Jubiläen feiern wir mit entsprechenden Wochenendausflügen. Nicht nur hier werden auch die Familien mit beteiligt. Unser „Fünzigstes“ führte vor wenigen Wochen mit eigenem Sonderzug zur Museumseisenbahn „Pollo“ in die Prignitz. Eine Jubiläumsfeier gab es zuvor natürlich auch. Das Museum „Depot 12“ der Interessengemeinschaft Rostocker Nahverkehrsfreunde bildete hierfür die würdige Kulisse. Passend zum Alter unserer Gruppe ging es mit einem historischen Lowa-Straßenbahnzug auf Stadtrundfahrt. Groß war die Freude über die Teilnahme zweier unserer Gründungsmitglieder und unseres BSW-Bezirksbeauftragten. Auch die Uraufführung eines 40 Jahre alten Schmalfilmes über die erste Ausstellung von 1972 wurde begeistert aufgenommen.

Doch zurück zu unserer eigentlichen Arbeit, der Modellbahnerei im Stellwerk: Nicht ewig kann einem das Glück hold sein, so jedenfalls die resignierende Zusammenfassung, als wir vor zwei Jahren erfuhren, das die Reederei Scandlines ihr Gelände auf der Warnemünder Bahnhofsinsel verkauft. Viel zu lange hatte das Filetstück an der Hafeneinfahrt, und nur einen Steinwurf vom Kreuzfahrtterminal entfernt, brach gelegen. Der neue Eigentümer – eine Rostocker Wohnungsbau-gesellschaft – begann umgehend mit der Planung für neue Wohnhäuser und einem Architektenwettbewerb. Für unser Stellwerk findet sich in diesen Plänen leider kein Platz – ein Ende ist abzusehen. Ausstellungen werden wir weiterhin dort durchführen, bis das Baurecht erteilt ist,

die Bagger anrücken und wir die Kündigung in den Händen halten.

Vorsorglich haben wir uns schon nach einer neuen Bleibe umgeschaut, denn mit ein paar Tonnen Stahl vor der Tür braucht man Zeit. Einem Geburtstagsgeschenk gleich wurden wir im Vorfeld unseres Jubiläums bei den Rostocker Stadtwerken fündig. Für einen großen ungenutzten Dachboden konnte eine langfristige Nutzungsvereinbarung abgeschlossen und erste Ausbauarbeiten getätigt werden.

Und während Sie, liebe Leser, diese Zeilen lesen, gehen die ersten Umzugskartons auf die Reise. Vielleicht war uns das Glück doch ein wenig hold. So jedenfalls können wir optimistisch die nächsten 50 Jahre angehen.

130 Jahre Vierländerbahn Weida—Mehltheuer im Thüringer Vogtland

Redaktioneller Beitrag von Lothar Kuhne, Dresden – nach einer Zuarbeit von Dietrich Hoffmann, Zeulenroda-Triebes

Auf 35 Kilometern vier Länder zu durchqueren, war auch in der deutschen Kleinstaatserei des 19. Jahrhundert etwas außergewöhnlich. Die Eisenbahnstrecke Weida—Mehltheuer im Thüringer Vogtland verzeichnete diese Besonderheit. Sie begann in Weida, in Sachsen-Weimar-Eisenach*), führte in südlicher Richtung durch das Staatsgebiet von Reuß Jüngere Linie**) (Hohenleuben/Triebes) und durch das Staatsgebiet von Reuß Ältere Linie***)

(Zeulenroda unt. Bf). Schließlich erreichte sie bei Pausa das Sächsische Vogtland. Sie endete in Mehltheuer an der sächsischen Hauptbahn Leipzig—Hof. Deshalb wurden beim Bau Staatsverträge zwischen den vier beteiligten Regierungen und entsprechende Konzessionen notwendig. 1872 konstituierte sich zunächst die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft (MWEG). Diese geriet bereits beim Bau in finanzielle Schwierigkeiten und musste 1876 an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.S.St.E.B) verkaufen. Die „Theure Mehlbahn“ wur-

weiteren Thüringer Staaten erstmals zum Land Thüringen zusammenschloss.

*) Großherzogtum, Residenzstadt: Weimar

**) Fürstentum, Residenzstadt: Greiz

***) Fürstentum, Residenzstadt: Gera – ab 1918 Freistaaten in Verwaltungsunion; 1919 ein Volksstaat Reuß, der sich 1920 mit sechs

de am 15. November 1883 zwischen Weida-Altstadt und Mehltheuer als Sekundärbahn eröffnet. Zwischen Weida-Altstadt und Schüpitz gab es zwei kürzere Tunnel, den Weida/Vipsburg-Tunnel (71 Meter) und den Schüpitz/Valentinsmühlentunnel (101 Meter, 1929 abgetragen). Die Gesamtstrecke wurde ab Werdau kilometriert, da der erste Teil von Werdau über Wünschendorf bis Weida-Altstadt bereits 1876 in Betrieb ging. Nachdem zwischen Weida-Altstadt und Weida der Oschütztaiviadukt und der Weidaer/Osterburg-Tunnel (79 Meter) fertiggestellt waren, erfolgte am 1. Oktober 1884 im Bahnhof Weida der Anschluss an die preußische Hauptstrecke Leipzig—Gera—Saalfeld. Die Preußen wollten die Strecke über einen geschütteten Bahndamm führen und in ihren Teil des Bahnhofs einmünden lassen. Da dieser Damm schon beim Bau ins Rutschen geriet, entschieden sich die Sachsen zum Bau eines Viaduktes über das Oschützta, 185 Meter lang und 28 Meter hoch (s. 2. Umschlagseite oben). So sollte die Strecke in einem Bogen in den sächsischen Teil des Bahnhofs Weida einmünden. Mit der Leitung der Bauarbeiten wurde der Geheime Finanzrat Köpcke beauftragt. Ingenieur Krüger projektierte die Gitterbrücke auf pendelnden Pfeilern. Die Pendelstützen sind gelenkig angeordnet, sodass sie Schwankungen beim Befahren der Brücke oder bei Temperaturänderungen ausgleichen können. Der sächsische Teil

des Bahnhofs Weida hieß ab 1. Juli 1911 Weida Sächs Stb, ab 1. November 1920 Weida Ost und ab April 1922 wieder gemeinsam Weida. Ähnlich erging es Zeulenroda, denn ab 1. September 1914 kam die 3,7 Kilometer lange Stichbahn von Zeulenroda (nunmehr unt. Bf) nach Zeulenroda ob. Bf. hinzu. Die sogenannte Stadtbahn wurde von den Sächsischen Staatseisenbahnen gebaut, um auch die Stadt Zeulenroda direkt eisenbahnseitig anzubinden. Das einzige große Bauprojekt entlang der Stadtbahn war eine Brücke über das Triebestal: die Tscherschlichbrücke, benannt nach einer Häusergruppe, die sich in der Nähe befand. Die Brücke wurde in sieben großen Bögen aus Beton von der Firma Johann Odorico, Dresden errichtet (s. 2. Umschlagseite unten).



Der zunehmende Gütertransport, vor allem aus den Steinbrüchen um Loitsch und durch den Kohleverkehr aus dem Zwickauer Revier, führte teilweise sogar zum zweigleisigen Ausbau. Der Streckenabschnitt Triebes—Zeulenroda erhielt 1913 ein zweites Gleis. Die restliche Strecke wurde in den 1930er Jahren zweigleisig und zur Hauptbahn ausgebaut. Obwohl die Linienführung parallel zur Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn Leipzig—Reichenbach (Vogtl)—Hof (LH-Linie) erfolgte, entwickelte sie sich nicht zu deren Konkurrenz. Als Umleitungs- und Ergänzungsbahn war sie jedoch oft willkommen.

Anfangs kamen sächsische Dampflokomotiven der Gattungen VII TS (VII TSV) und VII TOV von Hartmann Chemnitz zum Einsatz. Um 1914 stieg der Verkehr derart an, dass immer öfter Doppelbespannungen erforderlich wurden. Daher entfernte man von jeweils zwei Lokomotiven die Führerstandsenden und verband sie zu einer Doppellokomotive der Gattung sächs. XVI TV (B+B n4vt). Zwei davon verkehrten als „Max und Moritz“. In den 1920/1930er Jahren kam die Baureihe 91.3–18 von Zeulenroda aus zum Einsatz, danach Dampfloks der Baureihen 75.5 und 86.

Die Schäden durch den Zweiten Weltkrieg hielten sich in Grenzen. Allerdings ging das erst zehn Jahre alte zweite Gleis als Reparationsleistungen an die Sowjetunion und die Strecke wurde wieder zur eingleisigen Nebenbahn, die nicht elektrifiziert blieb. 1972 wurde die Dampflostation Zeulenroda geschlossen und Ende 2001 abgerissen. Dieselloks und Dieseltriebwagen übernahmen alle Leistungen.

1983 hatte der gusseiserne Oschütz-talviadukt seine Grenznutzungsdauer erreicht. Die Strecke wurde verschwenkt und südlich des Bahnhofs Weida in die Hauptbahn aus Richtung Saalfeld eingebunden. Der Viadukt blieb als denkmalgeschütztes Bauwerk erhalten. Nach der Wende brach der Güterverkehr auf der Stadtbahn Zeulenroda unt. Bf—Zeulenroda ob. Bf (KBS 547) weitgehend zusammen. Da auch die Personenzüge kaum besetzt waren, bestellte das Land Thüringen den Reisezugverkehr am 2. Juni 1996 ab. Am 31. Oktober 1997 wurde die Kurzstrecke in ein Nebengleis des Zeulenroda unt. Bf umgewidmet, 1999 stillgelegt und 2001/02 abgebaut.

Bis in die 1970er Jahre verkehrten D-Züge über die Strecke, z. B. der D 145 München—Dresden und das Zugpaar D 308/309 Berlin—München, von 1995 bis 1999 auch ein InterRegio-Zugpaar Gera—Karlsruhe. Für eine dauerhafte Einrichtung mit Halt in Zeulenroda erwies sich der Bahnsteig in Zeulenroda unt. Bf als zu kurz. Bis 2012 verlängerte die DB Netz AG zwar den Bahnsteig und rüstete die gesamte Strecke auf moderne Signal- und Sicherungstechnik um, dennoch verlor sie 2012 eine Ausschreibung, sodass die Strecke heute von der Erfurter Bahn GmbH als Elster-Saale-Bahn (KBS 546) in der Relation Gera—Weida—Mehltheuer—Hof bedient wird.

Literatur:

Theure Mehlbahn: die Eisenbahn Weida—Zeulenroda—Mehltheuer, Lebenslauf einer kleinen Bahn – Horst Siebert, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 1998

Die Eisenbahnlinie Werdau—Weida—Mehltheuer, Rainer Heinrich, Wilfried Rettig; Verlag Kenning, Nordhorn

Festenburger Modellbautage 2013

Bernhard Waterholter, Hannover – BB Region Nord

Vom 12. bis 16. Juni 2013 fanden wieder die alljährlichen Festenburger Modellbautage unseres Kulturbereichs Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn statt. Es war bereits die 8. Veranstaltung in Folge im BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg und insgesamt das 16. Modellbau-Seminar unseres BSW-Kulturbereichs. Die Teilnehmerzahl war mit 15 Modellbahnern aus den Regionen Nord, Ost und West wieder sehr erfreulich. Zwei neue Mitglieder aus Hannover wurden vom gesamten Team herzlich aufgenommen. Außerdem waren sieben Damen dabei, die ihre Männer begleiteten. Nach der Begrüßung und dem gemeinsamen Kaffee am Anreisetag wurde die Modul-Anlage im Tagungsraum aufgebaut. Die im Jahr 2009 begonnene Modul-Modellbahnanlage „Harzer Sektalbahn“ wurde um drei Module und eine Wendeschleife erweitert. Die gesamte Anlage besteht jetzt aus 21 Modulen, ist 7,20 Meter lang und 2,80 Meter breit und weist rundum eine Gleislänge von ca. 24 Metern auf. Am 2. Tag wurde mit dem Modellbau begonnen. Jeder Teilnehmer bekam zwei Modellbausätze eines italienischen Kühlwagens mit „Spitzdach“ mit und ohne Bremserhaus. Die Wagen mussten zunächst zusammengebaut, geklebt und grundiert werden. Danach standen drei verschiedene Farbvarianten zur Auswahl. Nach der Lackierung der Wagenkästen und Dächer wurden noch eine



Beim „Basteln“ der Kühlwagen-Bausätze

Kurzkupplung und weitere Zurüstteile montiert. Einige Kollegen hatten inzwischen die neu gebauten Module und die Wendeschleife der Anlage verdrahtet. Am 3. Tag war eine Exkursion zum Brocken angesagt. Nach dem Frühstück ging es mit dem Pkw zum Bahnhof Eisfelder Tal-mühle. Von dort mit dem Dampfzug der Harzer Schmalspurbahn über Drei Annen Hohne und Schierke zum Brocken hinauf.



Beim Bauen der Wendeschleife

Auf 1 142 m Höhe über N.N. erwarteten uns ein leichter Wind, wenige Wolken und viel Sonne. Nach ca. 1 ½ Stunden ging dann die Fahrt wieder mit einem Dampfbzug zurück nach Eisfelder Talmühle. In den schön restaurierten Räumen des Empfangsgebäudes gab es für alle Teilnehmer wieder Kaffee und Kuchen. Danach fuhrten wir zurück ins BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg, wo uns am Abend noch ein kaltes Büfett erwartete.

Am 4. Tag wurden die angefangenen Wagenmodelle weiter vervollständigt und die Modellbahnanlage mit den neu gebauten und verdrahteten Modulen in Betrieb genommen. Der Bahnhof Mägdesprung

erhielt noch ein neues Stellpult. Der Tag verging wieder mal viel zu schnell, denn die Anlage musste nach dem Abendessen wieder abgebaut und für den Transport am nächsten Morgen vorbereitet werden.

Allen Teilnehmern hat es wieder einmal viel Spaß gemacht, mit gleichgesinnten Kollegen und Modellbahnern ein paar schöne Tage im Harz zu erleben. Alle wollen im nächsten Jahr wieder dabei sein, denn die nächsten Modellbautage finden vom 11. bis 16. Juni 2014 statt, verbunden mit einer öffentlichen Modellbahn-Ausstellung, zu der neben unserer „Harzer Selketalbahn“ noch zwei weitere Modellbahnanlagen präsentiert werden sollen.

Modelleisenbahn: Automatische Signalsteuerung für Modulanlagen mit Dreileiter-Wechselstromsystem

Reinhold König, Arnsberg/Westf – *BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde*

Obere Ruhrtalbahn

Seit einigen Jahren betreiben wir eine Modellbahnanlage in Modulbauweise, die wir bereits mehrfach bei unterschiedlichsten Anlässen der Öffentlichkeit präsentiert haben. Unsere gesamte Anlage wird mit dem Märklin-System komplett analog betrieben. Die zweigleisigen Anlagenmodule sind in jeder Richtung durch ein achtadriges PC-Netzkabel elektrisch miteinander verbunden. Diese Art der Verbindung ist sehr betriebssicher und erlaubt ein schnelles Auf- und Abbauen der Module. Neben Fahrstrom, Lichtstrom und Masse verbleiben fünf Kabel für die Steuerung der Vor- und Hauptsignale. Bisher mussten die Streckensignale vor Ort, das heißt vom nächsten Bahnhof aus, bedient werden. Da dies jedoch stän-

dige Aufmerksamkeit voraussetzt, kamen wir auf die Idee, alle Streckenmodule so umzubauen, dass die Signale von den fahrenden Zügen vollautomatisch gestellt werden.

In der Modellbahnliteratur fanden wir einen Schaltungsaufbau für eine automatische Signalsteuerung, der grundsätzlich unseren Anforderungen entsprach. Ein Zug, der sich einem Vorsignal nähert, schaltet dieses und das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt. Nach Passieren des Hauptsignals schaltet er beide wieder auf Halt. Durch Vorschalten eines Hilfsrelais wird erreicht, dass Vor- und Hauptsignal nur dann auf Fahrt gestellt werden können, wenn der nächste Blockabschnitt nicht belegt ist. Erst beim Passieren des

folgenden Hauptsignals wird der davor liegende Block über das Hilfsrelais wieder freigegeben.

Zunächst musste nun diese Schaltung auf die Erfordernisse der Modulanlage angepasst werden. Nach wie vor muss gewährleistet sein, dass die Module in beliebiger Reihenfolge stehen können. Lediglich eine sinnvolle Abfolge von Vor- und Hauptsignalen muss eingehalten werden. So wurden alle Schaltvorgänge verteilt auf die Vorsignal- und Hauptsignalmodule.

Schaltplan 1: Zwei Module mit Haupt- bzw. Vorsignal – siehe 3. Umschlagseite oben

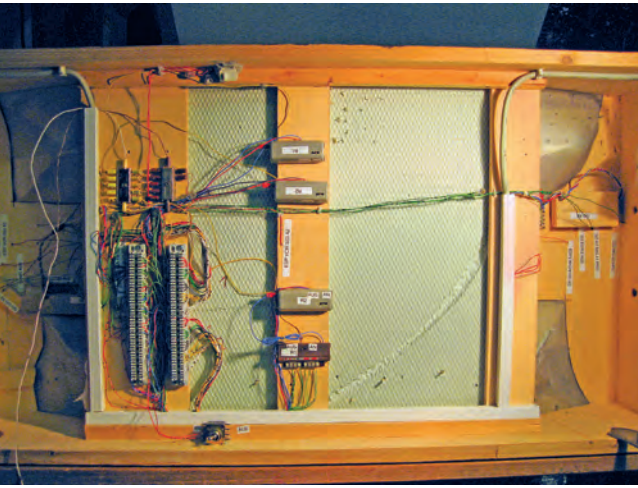
Nach dem Umbau der ersten beiden Module unternahmen wir mit einer Lok einige erfolgreiche Probefahrten. Bei näherer Betrachtung wurde aber ein spezielles Problem des Märklin-Systems deutlich: Da hier jede Achse eines Zuges den Schaltkontakt auslöst, kommt es zu unklaren Schaltzuständen der Signale, wenn ein Signal von einem vorausfahrenden Zug auf Fahrt gestellt und gleichzeitig vom folgenden Zug auf Halt gestellt wird.

Diesen Effekt konnten wir vermeiden, indem wir ein „zweites Relais“ dem Hilfsrelais so vorschalteten, dass dieses nicht zeitgleich in beide Richtungen geschaltet wird. Nach der Vorbeifahrt an einem Hauptsignal schaltet ein Zug beide Relais ab. Bei Erreichen des folgenden Vorsignals wird das zweite Relais wieder eingeschaltet, sodass nach Passieren des nächsten Hauptsignals das zurückliegende Hauptsignal wieder auf Fahrt gestellt werden kann. Der nachfolgende Zug fährt los und schaltet nun wieder beide Relais aus. So werden die Schaltimpulse des



Wir und unsere Modellbahnanlage

vorausfahrenden Zuges blockiert, und das Signal bleibt sicher in Stellung Hp 0. Nun kommt es aber auch auf Modellbahnen vor, dass die Blockabstände so kurz sind, dass ein Haupt- und das Vorsignal des nächsten Blocks in einer Kombination gemeinsam auf einem Modul stehen. Also müssen dort alle Schaltvorgänge eines Vorsignal- und Hauptsignalmoduls zusammengefasst werden. Folgen zwei solcher Module aufeinander, fehlt wieder der Platz für sichere Schaltabstände. Beim Passieren des Hauptsignals eines solchen Moduls wird beim letzten davor liegenden Modul das zweite Relais und auf dem zweitletzten Modul das Hilfsrelais eingeschaltet, sodass ein nachfolgender Zug das Blocksignal auf Fahrt stellen kann. Auf diese Weise ist auch in diesen Fällen eine sichere Schaltung gewährleistet. Allerdings bleibt dann jeder zweite Blockabschnitt unbelegt. Daher sollte man nicht zu viele solcher „Kombinations“-Module hintereinander einplanen.



Schaltplan 2: Zwei Module mit Haupt- u. Vorsignalkombinationen – siehe 3. Umschlagseite unten

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der Abhängigkeit dieser Signale beim Vorbild. Ein Vorsignal und sein zugehöriges Hauptsignal werden gemeinsam auf Fahrt gestellt. Wird aber das Hauptsignal, das in Kombination mit dem Vorsignal steht, auf Halt gestellt, so zeigt auch das Vorsignal Halt an, obwohl sein zugehöriges Hauptsignal auf Fahrt steht.

Zur Umsetzung einer entsprechenden Schaltung setzen wir auf solchen Modulen als Hilfsrelais den Universalfernswitcher von Märklin ein, der neben zwei Ein-/Ausschaltern auch einen Wechselschalter in sich vereint. Auf einem „Kombinations“-Modul folgen hinter dem Vor- und Hauptsignal in kurzem Abstand drei Schaltkontakte. Mit dem ersten Kontakt wird das zweite Relais des Moduls abgeschaltet, um ein erneutes Stellen des Hauptsignals auf Fahrt durch den voraus fahrenden Zug zu verhindern. Der zweite Kontakt schaltet das Hauptsignal und sein zugehöriges Vorsignal auf Halt. Da das

Modulverkabelung im Bau

Hilfsrelais – der Universalfernswitcher – noch eingeschaltet ist, wird das Vorsignal der Kombination über den einen Kontakt des Wechselschalters ebenfalls auf Halt gestellt. Anschließend schaltet der dritte Kontakt das Hilfsrelais aus sowie das zweite Relais bzw. Hilfsrelais der davor liegenden Module ein.

Zu guter Letzt ist nun noch ein Problem zu lösen, das sich aus den zwei möglichen unterschiedlichen Anordnungen eines Vorsignalmodus vor einem Modul mit Hauptsignal bzw. vor einem Modul mit Signalkombination ergibt. Hier wird ein Schalter benötigt, der den Schaltstrom durchlässt, wenn auf das Vorsignalmodul ein Modul mit einem einzelnen Hauptsignal folgt. Folgt dem Vorsignalmodul dagegen ein Modul mit einer Kombination aus Vor- und Hauptsignal, so muss der Schaltstrom in einer Leitung unterbrochen werden, damit das davorliegende Hauptsignal nicht an zwei Stellen auf Fahrt gebracht werden kann. Die Entfernung vom Abschaltbereich vor einem Signal bis zu dem Kontakt, der es auf Halt zurückstellt, muss größer als 25 Zentimeter sein, damit sich der Schleifer einer Lok nicht mehr im Abschaltbereich befindet, wenn das Signal wieder auf Hp 0 geht. 25 Zentimeter genügen nicht nur für alle Schlepptender-Loks, sondern auch für den Akku-Triebwagen in beiden Fahrtrichtungen.

Fazit: Die Schaltung ist sehr aufwändig und verlangt beim Verdrahten der Module volle Konzentration. Versuche sind erst nach dem Umbau mehrerer Module möglich, da immer mehrere Relais

auf ein Signal wirken. Das Ergebnis kann sich aber sehen lassen; die automatische Blocksicherung funktioniert nach vielen Versuchen und Anpassungen inzwischen

einwandfrei. Lediglich das Klappern einzelner Relais stört noch den faszinierenden Gesamteindruck und soll abgestellt werden.

Jetzt schlägt´s „13“ – Bahnzeit im Wandel

Wilfried Rettig, Minden (Westf) – BSW Gruppe HEUM

Mit dem geflügelten Wort „Jetzt schlägt´s 13“ drückt man bis heute seine Verwunderung über etwas Außergewöhnliches aus. Schließlich hat das Uhrenzifferblatt bis heute nur zwölf Zahlen. Für den 24-Stunden-Tag setzten manche Uhrenhersteller neben die zwölf arabischen Ziffern noch zwölf römische, auch zu Beginn des Eisenbahnzeitalters.

Je mehr sich die einzelnen Strecken vernetzten, umso dringender stellte sich das Bedürfnis nach einer einheitlichen Reisezeit heraus. Bis 1893 gab es in Deutschland zehn verschiedene Zeitzonen, die in der geografischen Länge der einzelnen Orte begründet waren, denn die Zeitdifferenz je Längengrad beträgt vier Minuten. So erklärt sich der Rückstand der „Berliner Ortszeit“ gegenüber der „Görlitzer“ von $6 \frac{1}{4}$ Minuten, da die Neißestadt auf dem die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) bestimmenden 15. Meridian liegt. Allerdings rechneten Bahnreisende vor 170 Jahren noch nicht mit Minuten, waren doch die Abfahrtszeiten auf volle Viertelstunden festgelegt. Selbst 1850 finden wir noch als Anmerkung auf dem Fahrplan, dass den Reisenden empfohlen wurde, sich auf den Zwischenstationen mindestens zehn Minuten vor der angegebenen Zeit einzufinden, wenn sie sicher auf Beförderung rechnen wollen.

Zudem besaß nicht jede Personenhaltestelle eine Uhr. Selbst in der Eisenbahn-

Bau- und -Betriebsordnung von 1904 waren sie für Nebenbahnen nicht zwingend vorgeschrieben. Lediglich die Bahnhöfe auf Hauptbahnen mussten mit einer für Reisende sichtbaren Uhr ausgestattet werden. Auf größeren Stationen sollte die Zeitangabe sowohl von der Straßen- als auch von der Bahnseite aus erkennbar sein. Das reisende Publikum richtete sich nach den Perron-Uhren, die in Dreieckform senkrecht zur Wand am Empfangsgebäude angebracht waren und anfangs generell von außen durch Lampen angestrahlt wurden. Man fürchtete, dass sich eine innere Ölbeleuchtung wegen der hervorgerufene Hitze schädlich auf das Werk auswirken könnte.

Bis 1848 stand auf den preußischen Strecken unter dem Zifferblatt der Bahnhofsuhr deutlich sichtbar der Zeitunterschied der Ortszeit zur Berliner Zeit angeschrieben. Erst eine Regierungsverfügung des Finanzministers vom 16. Februar 1848 bestimmte, dass für die einzelnen Bahnen eine einheitliche Zeit zu gelten habe. So wurde z. B. für die Strecke Berlin—Breslau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft durchgängig die Berliner Zeit angeordnet. Gleichzeitig wurde festgelegt, die öffentlichen Stadtuhren nach den Bahnhofsuhren zu normieren, mussten sich doch die Bürger nach den örtlichen Ankündigungen und Fahrplänen richten. Zu diesem Zweck wies man die



Die sogenannte „Nasenuhr“ am Bahnhof Grünbach (Strecke Zwickau—Klingenthal) geht richtig und ist wie das Empfangsgebäude von 1892 in Privatbesitz.

kommunalen Behörden und Polizeiverwaltungen an, den Stadtuhrmacher zur Zusammenarbeit mit dem Verantwortlichen für die Stationsuhr (meistens der Portier) zu beauftragen. Letzterer musste sich mit den Zugführern in Verbindung setzen, die mit einer in Berlin regulierten „Cours-Uhr“ ausgerüstet waren. Nach diesem nummerierten Taschen-Chronometer richtete sich der Fahrtbericht des Zugmeisters, korrigierte man die Stationsuhren und regelte sich überhaupt der gesamte Betrieb.

Seit der Ausrüstung der Strecken mit elektrischen Telegrafen nutzten die Bahnverwaltungen den Morsefernschreiber zur Übertragung der gültigen Zeit. Die Bahnhofsuhr einer Strecke wurden wöchentlich durch einen vertraglich gebundenen Uhrmacher kontrolliert und reguliert. Seit dem 1. April 1893 galt auf den Bahnen des

Deutschen Reichs die MEZ, die bis dahin nur an den Grenzbahnhöfen verbindlich war, während sich die inländischen Strecken nach der Ortszeit (OZ) richteten. So entstanden derartige Kuriosa, dass Züge laut Fahrplan früher auf dem nächsten Zwischenbahnhof abfuhren, als sie überhaupt den Abgangsbahnhof verlassen hatten.

Trotz nunmehr einheitlicher Zeit konnte es vorkommen, dass zwei verschiedene Züge am Tag scheinbar zur selben Zeit verkehrten, denn erst ab 1. Mai 1927 schlug es „13“. An diesem Tag wurde die 24-Stunden-Zählung eingeführt. Bis dahin präziserte man die Uhrzeit durch den Zusatz der Tageszeit (morgens, vormittags, nachmittags, abends). In den amtlichen Fahrplänen unterschied man die Nachtzeiten zwischen 18:00 und 05:59 Uhr durch Unterstreichen der Minutenziffern.

Nach dem Bahnpolizei-Reglement von 1848 mussten „Zugführer, Locomotivführer und Bahnwärter im Dienst beständig eine Uhr bei sich tragen, welche nach einer bestimmten, von der Eisenbahn-Direction ein für allemal festzusetzenden Normal-Uhr reguliert ist.“ Diese Verpflichtung zum Tragen einer richtigzeigenden Uhr wurde in der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung auf alle Eisenbahnbetriebsbeamte ausgedehnt und galt nach den Fahrdienstvorschriften (DV 408, § 2) für jeden Betriebseisenbahner bis in die jüngste Vergangenheit.

Ein Jahrhundert lang gehörte die Taschenuhr an der goldenen Kette zum Statussymbol eines deutschen Eisenbahnbeamten wie dessen Uniform. Noch in der Dampflokzeit der DDR waren die preiswerten „Zwiebeln“ aus dem Uhrenwerk Ruhla zu 7 Mark vor allem bei den Lok-

Weipert-Annaberg-Chemnitz.							Chemnitz-Annaberg-Weipert.								
Entf. km	721 I-IV	713 II-IV	715 II-IV	717 II-IV	729 I-IV	719 II-IV	64		714 II-IV	716 II-IV	726 I-III	718 II-IV	730* I-IV	732* I-III	712 II-IV
—	—	739	1041	143	—	817	ab Weipert . . . M. E. Z. an	1009	116	—	601	—	—	—	649
1,0	—	737	1039	141	—	815	" Bärenstein b. Weipert . O. Z. ab	958	105	—	556	—	—	—	638
5,6	—	750	1052	154	—	828	" Königswalde "	945	123	—	543	—	—	—	625
10,5	—	804	1106	208	—	882	" Cranzahl "	929	1236	—	527	—	—	—	609
13,8	—	814	1116	218	—	892	" Sehma "	919	1236	—	517	—	—	—	593
16,3	—	822	1126	226	—	900	" Buchholz (53) } s. a. "	911	1218	—	509	—	—	—	581
19,0	—	830	1134	234	—	908	an Annaberg (53) } 53 . ab	902	1209	—	500	—	—	—	572

Ausschnitt aus dem Sommerfahrplan 1892, Strecke Weipert (heute Vejprty)—Chemnitz.

Die Weiterfahrt im nächsten deutschen Bf Bärenstein ist nach der Ortszeit früher als die Abfahrt im böhmischen Weipert nach der MEZ. Bei den Nachtzeiten sind die Minutenziffern unterstrichen.

personalen sehr beliebt. Gaben sie ihren Geist auf, wurde eine neue gekauft, und die alte wanderte in die Feuerbüchse.

Im Gesetz über die Zeitbestimmung (Zeitgesetz ZeitG) von 1978 ist die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig zur Darstellung und Verbreitung der „gesetzlichen Zeit“ über Satellit, Rundfunk und Telefon ver-

pflichtet. Die PTB unterhält einen Langwellensender DCF77 in Mainflingen bei Frankfurt (Main), der vor Ort die Atomzeit erzeugt und ausstrahlt. Diese Zeitsignale sorgen für höchste Genauigkeit und automatisches Umschalten von MEZ auf Sommerzeit. Auch die „Mutteruhren“ der Bahnhöfe werden minütlich mit diesem Funkzeitzeichen synchronisiert.

Das KURSBUCH

Wegweiser zu fernen Zielen – eine historische Betrachtung

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin und Holger Prestin, Berlin
– BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente

Die Geschichte des Kursbuches ist faszinierend. Ein Thema, dass in diesem Rahmen nicht vollständig abgehandelt werden kann. Zu zahlreich sind die einzelnen Komplexe und Themenfelder. Die Autoren sind bemüht, wesentliche Inhalte und Geschehnisse in der Vergangenheit, der „Hauptzeit des Kursbuches“, deutlich zu machen. Für sachliche Hinweise zum Thema und förderliche Informationen sind die Autoren dankbar.

1835 begann in Deutschland (Bayern) das Zeitalter der Eisenbahn. Nürnberg—

Fürth war die deutsche Strecke Nummer eins. Bescheiden war die Streckenlänge mit 6,42 Kilometern, die Fahrzeit betrug 12 Minuten. Zehn Jahre später dampfte es auf 2 315 Kilometer Streckenlänge! Die Eisenbahn, nicht nur in den deutschen Ländern, eroberte mit Siebenmeilenstiefeln die Welt.

Hinweise auf ABFAHREN DER DAMPFBAHNEN, der DAMPFZÜGE oder FAHRPLÄNE nebst Fahrpreisen, waren seit Beginn des Verkehrs von planmäßigen Reisezügen auf allen Stationen



zu sehen. Die Gestaltung, die Größe der Plakate und Aushänge, die Anordnung der Mitteilungen und der Umfang betrieblicher Aussagen für den Reisenden, z. B. VORMITTAGS/NACHMITTAGS, war Angelegenheit der jeweiligen Bahnverwaltungen. Eines gehörte von Anbeginn zum Hauptanliegen aller Bahnverwaltungen und das bis in die Gegenwart hinein: Der Reisende muss mit Informationen und immer wieder mit Informationen zeitnah ausgestattet werden. Mit dem regelmäßigen Zugverkehr, dem Fahrbetrieb auf der eingleisigen Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth, begann auch die Epoche des deutschen Fahrplans. Der erste Aushangfahrplan: „Von früh 7 Uhr bis abends 6 Uhr; stündlich in jede Richtung“ war der Beginn des Fahrplanwesens und der In-

formationen für die Fahrgäste. Und groß war der Jubel, als König Ludwig I. von Bayern, dessen Namen die Bahn tragen durfte, am 17. August 1836 im Personenzug Nr. 8 von Nürnberg nach Fürth und zurück fuhr. (aus: Die Ludwigsbahn, v. Fritz Traugott Schulz, Bibliographisches Institut Leipzig, 1935).

Von einem deutschen Kursbuch spricht man ab 1845. Zwei Jahre später erschien monatlich (!) das Kursbuch, unter dem Titel „Telegraph für Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern“. Das Römische Kaiserreich hatte bereits Übersichten über die Straßen des Riesenreiches, über feste Stationen (für Mensch und Tier), Flussläufe und existierende Entfernungspunkte (Säulen beispielsweise) – Beginn aller Kartenwerke von feststehenden Reit- und Fahrkursen. Die Römer nannten all diese Übersichten Itinerarium (Wegeverzeichnis; zur Reise gehörig): Ein deutsches „Wegeverzeichnis“ ist aus dem Jahre 1520 bekannt.

Ab 1845 erschien in Deutschland ein „Handbuch“, Umfang 166 Seiten. Es enthielt Abfahrten und Ankünfte der Postkurse und Eisenbahnzüge von über 500 Orten in den deutschen Ländern. Die Quellen zu Informationsmaterialien waren in den einzelnen deutschen Ländern sehr unterschiedlich, deshalb kann es bei Darstellungen in der Gegenwart zu unterschiedlichen Aussagen kommen.

Das erste amtliche Kursbuch kam 1850 (128 Seiten) auf den Markt. 200 Eisenbahnlinien der Länder Deutschland, Italien, der Schweiz, Frankreich, Belgien, der Niederlanden und England fanden dort Aufnahme, inklusive Postkurse und Schiffsverbindungen auf europäischen Flüssen. Ab 1878 wurde in Deutschland

das „Reichskursbuch“ herausgegeben. Umfang 1 200 Seiten; ab 1924 viermal jährlich (!), mit einer Auflage von etwa 30 000 Exemplaren. 1914 erschien auch ein gesondertes Zug- und Wagenverzeichnis zum Reichskursbuch. Stetig wurde das Kursbuch vervollkommen und 1925 des 75. Ausgabejahres gedacht. Die Herausgeber waren bis dahin die Reichspost und die Reichsbahn. 1918 gab Bayern einen Fahrplan ausschließlich für Militärzüge heraus. Vor und im Zweiten Weltkrieg erschienen Kursbücher der Deutschen Reichsbahn nur für die Militärbeförderung und für Züge der Fronturlauber. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in den drei westlichen Besatzungszonen getrennte Kursbücher jeweils für Sommer und Winter, herausgegeben von der Generalbetriebsleitung West in Bielefeld. Es folgten ab 1947 ein gemeinsames Kursbuch und ab 1949 ein „Amtliches Kursbuch Westliches Deutschland“ als Deutsche Reichsbahn, ab 1950 als Deutsche Bundesbahn. Auch das Ministerium für Verkehrswesen der DDR gab anfangs ein „Amtliches Kursbuch der Deutschen Reichsbahn“ heraus. Kursbücher waren in dieser Zeit immer politisch belastet. Die deutsche Spaltung teilte auch die Fahrpläne der Bahnen. Die Deutsche Bundesbahn (DB) im Westen und die Deutsche Reichsbahn (DR) im Osten druckten getrennte Kursbücher und Taschenfahrpläne, die sich in den Zeiten des Kalten Krieges weitestgehend darüber ausschwiegen, was sich im jeweils anderen Teil Deutschlands auf den Schienen abspielte. Durchgehende Züge von West nach Ost und umgekehrt gab es zwischen 1961 und 1989 nur wenige. Das änderte sich schlagartig mit der Öffnung der Grenzen am 9. November 1989. Die Fahrplantechnologen und noch mehr die

DAS KURSBUCH

Ein Mensch ist der Bewunderung voll:
Nein, so ein Kursbuch – einfach toll!
Mit wieviel Hirn ist das gemacht:
An jeden Anschluß ist gedacht:
Es ist der reinste Zauberschlüssel –
Ob München–Kassel, Bremen–Brüssel,
Ob Bahn, ob Omnibus, ob Schiff –
Man findets leicht – auf einen Griff!
Dabei sind auch noch Güterzüge
In das verwirrende Gefüge
Des Fahrplans ständig eingeschoben!
Die Bahn kann nicht genug man loben!
Der Mensch, in eitlen Selbstbespiegeln,
Rühmt sich, dies Buch mit sieben Siegeln
Zu lesen leicht, von vorn bis hinten,
Trotz seiner vielbesprochenen Finten.
Schon fährt der Mensch nach Osnabrück
Und möchte am Abend noch zurück:
Und sieht, gedachten Zug betreffend,
Erst jetzt ein kleines f, ihn äffend;
Und ganz versteckt steht irgendwo:
»f) Zug fährt täglich, außer Mo.«
Der Mensch, der so die Bahn gelobt,
Sitzt jetzt im Wartesaal und tobt.
Und was er übers Kursbuch sagt,
Wird hier zu schreiben nicht gewagt.

EUGEN ROTH

Kursbuch-Bearbeiter in den jeweiligen Hauptverwaltungen und den Bundes- und Reichsbahndirektionen kamen kaum hinterher, die sich fast monatlich ändernden Fahrpläne an den Kunden zu bringen. Selbst wieder halbjährlich erscheinende Kursbücher waren zu mindestens auf einigen Strecken bald wieder Makulatur. Zum Fahrplan 1991/1992 gab es das erste gemeinsame Kursbuch DB und DR. Nach dem Zusammenschluss beider Bahnverwaltungen 1994 war es logisch, dass zum Fahrplanjahr 1994/1995 ein einheitliches Kursbuch der Deutschen Bahn AG (DB AG) erschien. Bis einschließlich 2008



gab die Deutsche Bahn AG das für ein Fahrplanjahr gültige Kursbuch in Einzelausgaben heraus; insgesamt erschien es zuletzt in acht Heften, welche mit den Buchstaben A bis H bezeichnet wurden. Dabei beinhalteten die Ausgabe A die Fernverkehrslinien sowie Nachtzüge in Deutschland und ins benachbarte Ausland, die Ausgaben B bis H nach Regionen geordnet den Nahverkehr und lokalen Fernverkehr in Deutschland. Schifflinien, Bergbahnen und Museums- bzw. Nostalgiebahnen ergänzten die Fahrplaninformationen.

Über Druckanstalten (-orte) von Fahrplanunterlagen (auch Kursbücher) der unterschiedlichsten Verwendungszwecke gibt es kaum verlässliche Unterlagen oder sachdienliche Hinweise. Die Länderbahnen haben mit hoher Wahrscheinlichkeit vor Ort (Verwaltungssitz) drucken lassen. Eine Druckquelle (Verlagshaus) aus weit zurückliegenden Bahntagen nennen die

„Brandenburger Blätter“ (Nummer 229). Zitat: „...1886 gründete er (Samuel Fischer, 1859-1934) seinen eigenen, den S. Fischer Verlag, der zunächst Gebrauchsliteratur, etwa Eisenbahnkursbücher, herausgab (Firmensitz Berlin, Steglitzer Straße 49, heute Pohlstraße).“ Im Verlag von S. Fischer, dieses zur Ergänzung, erschienen in der Folgezeit Romane der Weltliteratur, so u. a. „Vor Sonnenaufgang“ (Gerhard Hauptmann), „Buddenbrooks“ (Thomas Mann) und „Berlin Alexanderplatz“ (Alfred Döblin).

Die Bedeutung der gedruckten Kursbücher ist mit dem Aufkommen (dynamischer) elektronischer Fahrplanauskünfte sowie der Veröffentlichung (statischer) Fahrpläne im PDF- oder HTML-Format im Internet stark zurückgegangen. Folge: Die Auflage des Gesamtkursbuches ging mit den Jahren stetig zurück. So betrug sie 2003 noch 53 000, 2005 noch 35 000 und



2007 schließlich nur noch 20.000 Exemplare. Mit diesen Zahlen begründete die DB AG zum Ablauf der Fahrplanperiode 2008 die Einstellung der Herausgabe gedruckter Kursbücher. Inzwischen werden gedruckte Kursbücher von Verkehrsverbünden oder Nahverkehrsgesellschaften herausgegeben, wobei die heutige Auflagenhöhe dieser Kursbücher oft über der der ehemaligen entsprechenden Regionalausgaben der DB AG liegt. Letztmals wurde die Kursbuch-Gesamtausgabe in vier Bänden als „Luxusausgabe“ zum Preis von € 99,00 angeboten. Dies musste jedoch bereits bis zum 31. August 2008 vorbestellt werden. Das Kursbuch erschien in einem Schuber mit 3-seitigem Silberschnitt. Es galt für den Jahresfahrplan 2009, gültig ab 8. Dezember 2008.

Das Kursbuch, so wie es die meisten von uns kannten, kam ohne Abkürzungen und Symbole nicht aus. Die Zuggattungen und Wagenklassen wurden z. B. ab-

gekürzt dargestellt. Für bestimmte Handlungen der Reisenden bzw. Hinweise zum Reisen waren keine Worterklärungen mehr notwendig – Piktogramme ersetzen Worte. Dem Reisenden wurde (fast) unmissverständlich der Weg gewiesen oder eine Information gegeben. Verkehrsbilder und Bildsymbole gehörten im Verlauf der Verkehrsgeschichte von Anbeginn dazu – natürlich gab und wird es auch künftig Modernisierungen und Anpassungen geben – aber Messer und Gabel für Gastronomie im Zuge bleiben mit Sicherheit weltweit erhalten.

Natürlich bietet die Historie zum Thema weiterführende Details; im Rahmen dieser Abhandlung ist eine Ausweitung nicht möglich. Die Autoren konnten zum Thema Kursbuch dankenswerter Weise auch Esperanto-Dokumente einsehen, die uns Joachim Gießner, langjähriger Präsident der „Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung“ und Präsident der

„Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung“, zur Verfügung stellte.

Mittlerweile wurde auch die BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente auf das Fachgebiet Fahrpläne erweitert. Deutschsprachige Fahrpläne und Kursbücher werden hier gesammelt und dokumentiert. Da es jedoch noch einige Lücken zu füllen gibt, sind die Mitstreiter dieser Sammlung für jedwede Überlassungen dankbar. Bitte wenden Sie sich

diesbezüglich an das Kulturzentrum im BSW-Regionalbüro Berlin, Panoramastraße 1, 10178 Berlin. Mittwochs, 10-13 Uhr, sind die Kollegen auch direkt telefonisch erreichbar unter 030 832 182 188.

Zum Komplex der Kursbücher bei den Eisenbahnen gehören auch die Dienstvorschriften des Fahrplanwesens – FAHRPLANVORSCHRIFTEN unterschieden nach Sachgebieten (Ressorts): u. a. Bildfahrpläne, Buchfahrpläne, Fahrplananordnungen für Sonderzüge, Güterzugfahrpläne, Streckenfahrpläne, örtliche Fahrplanunterlagen. Auch Gleisbesetzungspläne, Bahnhofsfahrordnungen und Güterzugbildungspläne gehören zum FAHRPLAN. Sie sind innerbetriebliche Unterlagen.

Die Deutsche Reichsbahn 1949-1993

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

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

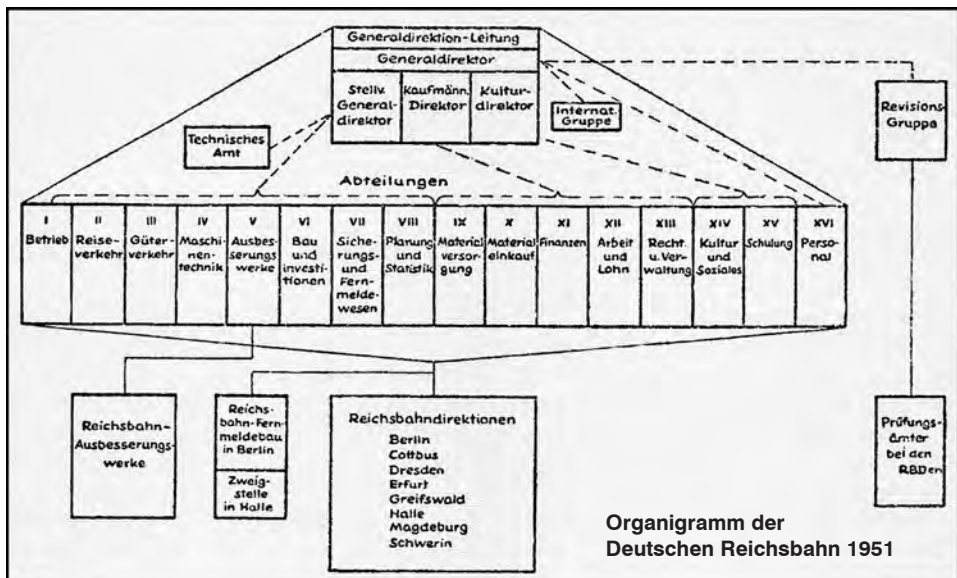
Nach dem Zweiten Weltkrieg bestimmte in der sowjetischen Besatzungszone die Sowjetische Militäradministration Deutschlands (SMAD) von Berlin-Karlshorst aus die Regeln. Der Leiter der Transportabteilung war Generalmajor Kwaschnin, ein Eisenbahnbauoffizier mit starker Persönlichkeit, der im Dezember 1949 auf der Flucht nach Schweden Selbstmord beging. Sein Stellvertreter, zuständig für den Betrieb der Eisenbahnen, war General Trunow. Unter dessen Leitung wurde die RBD Stettin nach Pasewalk verlegt, da Stettin zu Polen kam. Parallel dazu eröffneten die Amerikaner im Mai 1945 eine RBD Zwickau, die die Sowjets aber wieder auflösten, als sie Mitte 1945 alle Gebiete ihrer vereinbarten Besatzungszone in Beschlag nahmen. Nach einem kurzen Intermezzo einer

gesamtdeutschen Generaldirektion der Deutschen Eisenbahnen in Berlin richtete die SMAD mit Befehl vom 27. Juli 1945 im sowjetischen Okkupationsgebiet die zivile „Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs“ unter dem Vorsitz von Dr. Wilhelm Fitzner ein. Er war ein preußischer Beamter aus der Weimarer Zeit, der keine direkten Eisenbahnerfahrungen mitbrachte. Ungeachtet dessen stand er anfänglich auch der Hauptverwaltung der Eisenbahn innerhalb der Zentralverwaltung des Verkehrs vor und nannte sich Generaldirektor. Er rief die RBD Wittenberge und die RBD Cottbus ins Leben, setzte die RBD Magdeburg wieder ein (geschlossen 1931) und verlegte die RBD Pasewalk endgültig nach Greifswald. Die RBD Wittenberge wurde nach einem Monat wieder geschlossen und der RBD

Magdeburg zugeschlagen. Anfang 1946 trat Willi Besener, der bisherige Präsident der Rbd Berlin, an die Stelle Dr. Fitzners als Generaldirektor. Sowohl Dr. Fitzner als auch Besener waren SPD-Mitglieder, die sich später der SED anschließen sollten. Kommunistische Funktionäre blieben zunächst im Hintergrund, wenngleich der Vizepräsident der Zentralverwaltung des Verkehrs Otto Kühne und der Direktor der Personalabteilung der KPD angehörten.

Es waren unruhige, entbehrungsreiche Zeiten für die ostdeutschen Eisenbahner. Sie arbeiteten zwar unter deutscher Leitung, doch auf jeder Leitungsebene existierte parallel bis 1963 eine sowjetische Kontrollkommission, deren Hinweise und Empfehlungen ernst genommen werden mussten. Versuche, Teile der Reichsbahn zu regionalisieren oder zu privatisieren, wurden von den Sowjets kategorisch unterbunden. Am 1. April 1946 fasste man die 123 bisherigen Ämter zusammen und bildete 40 Einheitsämter, die sich von

sowjetischer Seite leichter überwachen ließen. Jedem Reichsbahnamt (RBA) unterstanden die Gruppen Betrieb, Verkehr, Maschinendienst und Bau sowie die Zugleitung. Aus Vorkriegszeiten existierten noch 110 nicht reichsbahneigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs mit 3 970 Kilometer Streckenlänge, die im Frühjahr 1949 in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert wurden. Die Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs ging Anfang 1947 als Hauptabteilung Verkehr in die Deutsche Wirtschaftskommission (DWK) ein. Diese besaß bis Anfang 1948 keine Gesetzgebungskompetenz, die auf deutscher Seite den Ländern vorbehalten war. Das führte zu Kompetenzstreitigkeiten besonders in den Reichsbahndirektionen, deren Bezirke mit den Ländern (1945-1952) identisch waren, z. B. RBD Dresden – Land Sachsen. Dennoch wurde der Versuch unternommen, den Übergang zu einer zentralen Planwirtschaft zu erreichen.



Am 7. Oktober 1949 wurde die Deutsche Demokratische Republik (DDR) gegründet. Die Hauptverwaltung Verkehr in Berlin (Ost) bildete sich zum Ministerium für Verkehr um. Jetzt wäre es an der Zeit gewesen, analog zur Deutschen Bundesbahn eine Staatsbahn der DDR zu gründen. Es blieb aber bei „Deutsche Reichsbahn“, für die nun eine Generaldirektion (GDR) alle Zuständigkeiten regelte. Generaldirektor wurde Willi Kreikemeyer (KPD/SED), Stellvertreter Erwin Kramer (SED). Der Name „Deutsche Reichsbahn“ wurde schon deshalb beibehalten, da andernfalls Eigentumsfragen aufgekomen und die Zuständigkeit für Westberlin (u. a. Devisen-Einnahmequelle) verlorengegangen wären. Außerdem erhoffte sich die DDR den Zugriff auf einstiges Reichsbahnvermögen, das inzwischen in die Hände anderer Besitzer gelangt war. Das betraf u. a. die nach dem Zweiten Weltkrieg aufgeteilte Mitropa sowie Immo-

lien und Technik, welche die Bundesbahn stillschweigend übernommen hatte.

Der Eisenbahnbetrieb in Ostdeutschland befand sich 1949/50 in einem desolaten Zustand. Ab 1945 waren bereits 4 000 Kilometer zweites Streckengleis, Oberleitungen, Fahrstromanlagen sowie diverse Nebenbahn- und Kleinbahnstrecken demontiert und als Reparationsleistungen in die Sowjetunion verbracht worden. Die DDR verfügte nicht über genügend eigenes Industriepotential, um den Verlust auszugleichen. Die Maxhütte Unterwellenborn war der einzige Roheisenproduzent, da auch die anderen ostdeutschen Stahlwerke in Gröditz, Riesa, Hennigsdorf und Freital den Reparationen zum Opfer gefallen waren. Von 7 200 verbliebenen Lokomotiven waren nur 2 900 einsatzfähig (DB 12 600/7 900). Diese mussten auf Braunkohlefeuerung umgestellt werden, da nur geringe eigene Steinkohlenvorkommen vorhanden waren. Ab-

Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (in km)					
Jahr	1950	1960	1970	1980	1992
Betriebene Streckenlänge	15 946	16 138	14 657	14 248	14 037
Normalspur	14 037	14 819	14 098	13 952	13 764
Schmalspur	1 909	1 319	559	296	273
Hauptbahn	7 279	7 348	7 666	7 621	7 805
Nebenbahn	8 667	8 790	7 291	6 627	6 232
Eingleisige Strecken	14 781	14 312	12 200	10 367	9 766
Zwei- u. mehrgleisige Strecken	1 157	1 691	2 457	3 881	4 271
Elektrifizierte Strecken	325 ¹⁾	585 ²⁾	1 356	1 695	4 509
1) nur Berliner S-Bahn					
2) davon 347 km Berliner S-Bahn					

solute Priorität hatte die Schwerindustrie. Bei der Deutschen Reichsbahn wurde auf Verschleiß gefahren, und es entstand eine

regelrechte Transportkrise. Erst ab 1960 hielten die Leistungen der Gleisbaubetriebe mit dem Verschleißtempo mit.

Quelle: Uns gehören die Schienenwege, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1960

1950 starb Willi Kreikemeyer unter mysteriösen Umständen, und Erwin Kramer wurde Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Auf allen Leitungsebenen der Deutsche Reichsbahn wurden 1952 Politische Verwaltungen/Abteilungen eingeführt, die eine direkte Kontrolle und Einflussnahme der SED ermöglichten. Die Politleiter avancierten zu grauen Eminenzen.

Ebenfalls 1952 gab die Sowjetunion beschlagnahmte elektrische Lokomotiven, Kraftwerks- und Fahrleitungsanlagen des mitteldeutschen Netzes gegen 300 neugebaute Breitspur-Reisezugwagen an die Deutsche Reichsbahn zurück. Damit begann eine bescheidene Wiederelektrifizierung.

Seit 1952 wurde am 2. Sonntag im Juni der „Tag des Eisenbahners“ begangen, an dem Festveranstaltungen, Auszeichnungen und Beförderungen stattfanden. Im Oktober 1953 wurde als oberstes Leitungsorgan der Deutschen Reichsbahn ein DDR-Ministerium für Eisenbahnwesen gegründet. Aus den eigenständigen

Dienstzweigen Betrieb, Reise- und Güterverkehr entstand der Betriebs- und Verkehrsdienst, aus Strecken und Hochbau der Dienstzweig Bahnanlagen. Bereits nach einem Jahr wurde ganz oben erneut umstrukturiert. Ab November 1954 gab es nunmehr das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) mit Erwin Kramer als Minister und Generaldirektor Deutsche Reichsbahn in Personalunion.

1954 wurde nach sowjetischem Vorbild das Dispatchersystem eingeführt. Die unzureichenden Transportmittel sollten durch eine einheitliche Kommandogewalt optimal zum Einsatz kommen. Um den volkswirtschaftlichen Schwerpunktaufgaben gerecht werden zu können, wurden die Zugbildung, die Zugfolge sowie der Einsatz des Lok- und Wagenparkes überwacht. Es entstand ein hierarchisches Leitungssystem mit der Hauptdispatcherleitung (Hdl) in Berlin-Spindlersfeld, den Oberdispatcherleitungen (Odl) in den Reichsbahndirektionen, den Dispatcherleitungen (Amts- und Kreisdispatcher) in den Reichsbahnämtern (DI) und den

Bahnhofsdispatchern (Bdl) auf großen Bahnhöfen. Der Fahrdienstleiter war über den „Pantoffel“ (Wechselsprechanlage) mit dem Bahnhof- und Kreisdispatcher verbunden und konnte die Zugfolge schon von „Ferne“ mithören.

Ab dem 1. September 1955 fuhren elektrische Züge zwischen Halle (Saale) und Köthen, später bis Magdeburg und Leipzig sowie im sächsischen Dreieck Leipzig—Zwickau—Dresden—Leipzig. Im Berufsverkehr tauchten die ersten Doppel-

Die erste Groß-Diesellok V 180 (1800 PS) mit Doppelstockzug auf der Leipziger Messe 1960



stockzüge auf, und um 1960 beschaffte die Deutsche Reichsbahn die ersten Diesellokomotiven (V 15, V 180), zunächst vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg.

Ein Jahr später konnte die Deutsche Reichsbahn mit der E 11 die erste neue Elektrolokomotive übernehmen. Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn für einen Lizenzbau von E-Loks waren zuvor gescheitert. Die E-Loks und später auch Dieselloks kamen vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW) in Hennigsdorf b. Berlin.

Ab 1955 wurden die Generaldirektion und die Reichsbahndirektionen nach den Dienstzweigen Betrieb und Verkehr, Bahnanlagen, Maschinenwirtschaft, Wagenwirtschaft sowie Sicherungs- und Fernmeldewesen gegliedert, während die nachgeordneten Reichsbahnämter nur noch für Betrieb und Verkehr zuständig waren. Die Reichsbahnausbesserungswerke bildeten eine eigene Hauptverwaltung innerhalb der Generaldirektion.

1958 wurde im operativen Dienst der durchgehende Vierbrigadeplan eingeführt, der rollende Schichten á acht Stunden und alle vier Wochen am Sonnabend und Sonntag je zwölf Stunden vorsah, zusammen 168 Stunden pro Monat. Dazu kamen acht Stunden Arbeitsvorbereitung und vier Stunden Dienstunterricht, ins-

gesamt 180 Stunden pro Monat bzw. ein Wochendurchschnitt von 45 Stunden. Auf allen Ebenen arbeiteten damit immer dieselben Eisenbahner zusammen, sodass gefestigte Kollektive, die „sozialistischen Brigaden“, entstanden.

Alle großen Reichsbahn-Dienststellen gaben eine Betriebszeitung als Organ der SED heraus, mit Namen wie z. B. „Fahrt frei“ (Zentrale), „Das Flügelrad“ (Rbd Halle), „Die Strecke“ (Reichsbahnbauinspektion), „Das Signal“ (Rba Senftenberg), „Friedrichstadt Express“ (Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt).

Die Uniform der ostdeutschen Eisenbahner hatte einen militärischen Schnitt. Bis 1957 war sie mit breiten Schulterklappen (spöttisch „Bretter“) dem sowjetischem Vorbild nachempfunden (s. Serie Eisenbahnuniformen ab Seite 67). Ab 1962 waren die Kragen offen und die Hauptdienstzweige wieder an den Farben der Mützen-Biesen, der Umrandungen der Schulterstücke und der Kragenspiegel erkennbar.

Die Deutsche Reichsbahn bildete in allen Dienstzweigen selbst aus. Eine klassische Berufsausbildung nannte sich Facharbeiter für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrsdienst. Sie dauerte für 8-Klassenschüler drei Jahre, für 10-Klassenschüler zwei Jahre. Sie befähigte zu allen Dienstposten eines Bahnhofs, außer Fahrdienstleiter bzw. Aufsicht – dazu war ein

Vierbrigadeplan der Deutschen Reichsbahn

Brigade	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
I	3	3	AFT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AFT	RS	1	1	2	2	3	5	5	AFT	RS	1	1	2	AFT	RS
II	2	2	3	3	R	AFT	RS	1	1	2	2	3	5	5	AFT	RS	1	1	2	AFT	RS	3	3	AFT	RS	1	4	4
III	1	1	2	2	3	5	5	AFT	RS	1	1	2	AFT	RS	3	3	AFT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AFT	RS
IV	AFT	RS	1	1	2	AFT	RS	3	3	AFT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AFT	RS	1	1	2	2	3	5	5

Schicht 1 6 - 14 Uhr

Schicht 2 14 - 22 Uhr

Schicht 3 *) 22 - 6 Uhr

Schicht 4 6 - 18 Uhr

Schicht 5 *) 18 - 6 Uhr

*) Schicht 3 und 5 enden um 6 Uhr des folgenden Tages

RS Ruhe

AFT Arbeitsfreier Tag

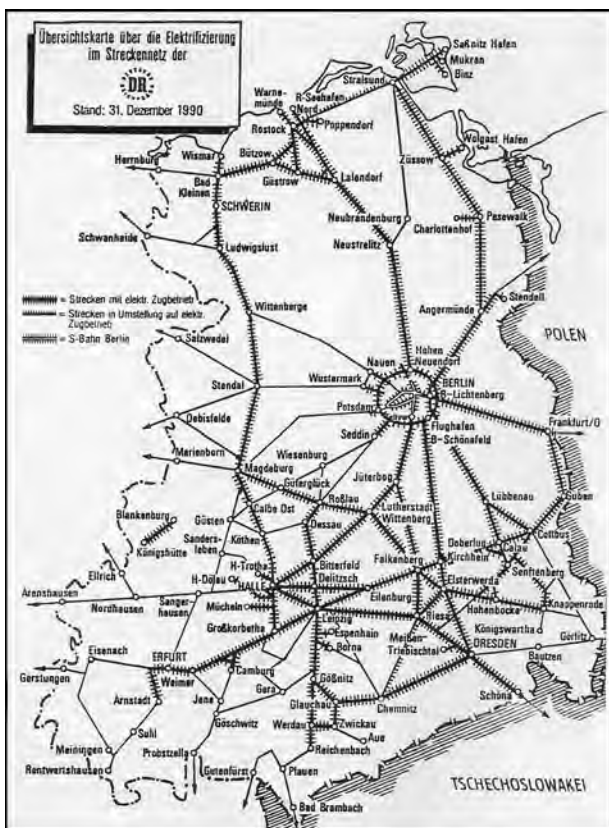
Quelle: M. Straszewski auf www.stadtschnellbahn-berlin.de

dreimonatiger Lehrgang an der Betriebsakademie nötig. Praxisbewährte Facharbeiter konnten die Ingenieurschulen der Deutschen Reichsbahn in Dresden oder Gotha im Direkt- oder Fernstudium absolvieren. Abiturienten bzw. Ingenieuren stand das Hochschulstudium zum Diplom-Ingenieur an der Verkehrshochschule Dresden offen. Die Verdienstmöglichkeiten bei der Deutschen Reichsbahn waren sehr bescheiden. Ein Facharbeiter ging in den 1960er Jahren mit Brutto 450.- Mark, ein Ingenieur mit 600.- Mark nach Hause. Steigerungen setzten eine höhere Planstelle voraus.

Am 1. Januar 1963 wurde im Ministerium für Verkehrswesen die Abteilung Eisenbahnbau gebildet, der die Gleisbaubetriebe Berlin, Dresden und Naumburg, der Stahlbau Dessau und das Betonwerk Rethwisch, das Entwurfs- und Vermessungsbüro (EVDR), die Abteilung Investition, die Investbauleitungen sowie die Oberste Bauleitung für Elektrifizierung (OBEDR) unterstanden. 1964 ging aus der Abteilung Organisation und Statistik das Rechenzentrum der Deutschen Reichsbahn hervor. Am 1. Januar 1965 wurde die Reichsbahnbauverwaltung (Rbbv) aus der Reichsbahn-Bauunion, aus Dienststellen der Fahrzeugausbesserung und aus Bauzügen gebildet. Später kamen noch das Schwellenwerk Zernsdorf und die Brückenwerkstatt Dresden hinzu.

In den 1970er Jahren erlebten die DDR und somit auch

die Deutsche Reichsbahn einen gewissen Aufschwung. Das Reisen mit der Bahn wurde bequemer, und der Gütertransport gewann beachtliche Dimensionen. Am 15. Dezember 1970 wurde Otto Arndt (SED) zum Nachfolger von Erwin Kramer als Minister für Verkehrswesen und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn berufen. Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn konnte jedoch auch er nicht bestimmen, sie wurden vom Politbüro der SED festgelegt. 1974 begann das Vorhaben „Zentrale Oberbaureneruerung“. Es diente der Verbesserung des Gleiszustandes, dem Aufbau des zweiten Streckengleises und der Brückenerneuerung. Komfortable Städ-



Rbd	Strecken- länge insgesamt	Davon Haupt- strecken	In Prozent	Neben- strecken	Darunter Schmal- spur- strecken	Strecken- dichte	Stationsdichte
	in km	in km		in km	in km	in km/100 km ²	in Stationen 100 km ²
Berlin	1 777	1 234	69,6	543	—	20,2	5,1
Cottbus	1 519	1 057	69,6	440	22	12,8	2,6
Dresden	1 895	795	42,0	992	108	18,1	4,0
Erfurt	2 068	989	47,8	1 079	—	12,5	3,1
Greifswald	1 545	749	48,5	772	24	9,6	2,3
Halle	1 692	1 131	66,8	561	1	17,5	4,3
Magdeburg	2 167	999	46,1	1 049	119	13,0	3,0
Schwerin	1 500	634	42,3	850	16	9,3	2,0
DR	14 163	7 588	46,9	6 286	290	13,1	3,1

Netzstruktur der Deutschen Reichsbahn 1980

teexpresszüge fuhren ab 1976 aus allen Bezirksstädten in die Hauptstadt Berlin. Zeitweilig war die Deutsche Reichsbahn der größte Arbeitgeber der DDR.

1976 schlugen globale Trends auch auf die Deutsche Reichsbahn durch: Steigende Ölpreise erzwangen eine Abkehr von der bevorzugten Dieseltraktion. Die vernachlässigte Elektrifizierung musste angekurbelt, mehr Fahrstrom aus einheimischer Braunkohle gewonnen werden. 1980 waren bei einer Gesamt-Streckenlänge von 14 248 Kilometern nur 1.695 Kilometer elektrifiziert. Rund 3.000 Kilometer kamen bis 1993 hinzu. Statt knappen Holzschwellen erhielten die rekonstruierten Strecken Betonschwellen aus Zement und Ostseekies. Die Folge der preiswerten Mischung war, dass Hunderttausende neue Betonschwellen im Lauf der kommenden Jahre alkaligeschädigt zerfielen. Es war die Zeit des „Schwellensterbens“ und der Langsamfahrstellen.

1980 erbrachte die Deutsche Reichsbahn eine Transportleistung von 56,4 Milliarden Tonnenkilometern im Güter-

verkehr und 22 Milliarden Personenkilometern im Reiseverkehr.

Obgleich die Länge der Hauptbahnen nur etwa die Hälfte des Streckennetzes ausmachte, wurde auf ihnen ca. 90 Prozent der Verkehrsleistungen erbracht. Die Dichte des Streckennetzes betrug durchschnittlich 13,1 km/100 km². Der Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn erreichte fast das Transportvolumen der Deutschen Bundesbahn mit ihrem etwa doppelt so großen Streckennetz. Die DDR setzte auf die Schiene als ökonomisch sinnvollste Beförderungsvariante. Alle Transporte über 50 Kilometern mussten mit der Bahn erfolgen. Die Preise im Personenverkehr blieben politisch gewollt 42 Jahre stabil: 8 Pfennig kostete der Kilometer in der zweiten, 11,6 Pfennig in der ersten Wagenklasse. Für Eil-, D- und Expresszüge waren geringe Zuschläge zu zahlen. Damit fuhr der Personenverkehr hohe Defizite ein, die der Güterverkehr nur schwer ausgleichen konnte.

Am 7. November 1989 trat Otto Arndt mit dem gesamten Ministerrat der DDR zurück. Am 9. November 1989 fiel die

Mauer. Sofort explodierte der Reiseverkehr Richtung BRD/Westberlin. Zusätzlich zur Herbstspitze im Güterverkehr bis 4. Dezember 1989 mussten 2 150 Reisezüge gefahren werden. Alle wollten u. a. das Begrüßungsgeld von 100,- DM abholen. Neben den bestehenden sieben Grenzübergangsstellen kamen 30 neue hinzu. Bereits ab Mai 1990 setzte die Deutsche Reichsbahn mehr als doppelt so viele Reisezüge wie vor Jahresfrist ein.

Ab 10. Dezember 1989 fungierte Herbert Keddi als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, allerdings nicht mehr in Personalunion mit dem Minister für Verkehrswesen (Heinrich Scholz). Eines der vielen Hauptthemen war der Lückenschluss der unterbrochenen, innerdeutschen Eisenbahnstrecken und der hohe Personalbestand der Deutschen Reichsbahn. Dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn Dr. Gohlke und Herbert Keddi kosteten die Turbulenzen der Übergangszeit das Amt. Die DB blieb sechs Monate ohne Vorstand und Generaldirektor der DR wurde ab 1. Juni 1990 Hans Klemm. Mit dem Beitritt der DDR zur BRD am 3. Oktober 1990 wurden kompatible Strukturen bei DB und DR angestrebt, allein neun BRD-Eisenbahngesetzte wurden nun auch bei der Deutschen Reichsbahn gültig. Der DR-Generaldirektor wurde zum Vorstandsvorsitzenden, und aus den roten, grünen, blauen, gelben und grauen Dienstzweigen der Deutschen Reichsbahn wurden die Ressorts Betrieb und Bau, Personenverkehr, Güterverkehr, Technischer Dienst, Steuerung und Planung, Personal und Soziales. Die Personaldichte der Deutschen Reichsbahn war etwa doppelt so hoch wie die der Deutschen Bundesbahn (DR 14 034 km, 252 000 Mitarbeiter – DB 27 042 km,

239 000 Mitarbeiter), deshalb halfen viele DR-Lokführer mit ihren E-Loks in der BRD und der Schweiz. Zum 15. Oktober 1990 wurden die Reichsbahndirektionen Cottbus, Greifswald und wieder Magdeburg aufgelöst und auf die restlichen fünf in Berlin, Dresden, Halle (Saale), Erfurt und Schwerin aufgeteilt. Ab Januar 1991 strukturierten sich diese auch nach Ressorts um. Die Dispatcherleitungen verwandelten sich in Betriebsleitungen.

1991 wurden die Uniformpflicht und die Dienstränge bei der Deutschen Reichsbahn abgeschafft. Jeder Mitarbeiter erhielt ein Schreiben, aus dem hervorging, dass er nur noch außerdienstlich (!) berechtigt ist, den bisherigen Rang weiterzuführen.

Ab dem 1. Januar 1992 gab es keine Reichsbahnämter mehr. 30 Prozent der DR-Eisenbahner waren abgebaut worden. Erstmals setzte die Deutsche Reichsbahn nach über vierzig Jahren die Fahrpreise herauf: 12 Pfennige in der zweiten, 18 Pfennige pro Kilometer in der ersten Klasse, in D-Mark versteht sich.

In Absprache der Vorstandsvorsitzenden beider Bahnen übernahmen Bundesbahn-Experten leitende Stellen bei der Deutschen Reichsbahn, um den Annäherungsprozess zu beschleunigen. Die Bildung von Hauptdienststellen mit mindestens 250 Beschäftigten schritt zügig voran, und deren Leiter wurden dem Präsidenten der Reichsbahndirektion direkt unterstellt. Bald war ein Vorstandsvorsitzender zu viel auf der Schiene. Am 1. September 1991 übernahm Heinz Dürr (DB) beide Vorstandsposten in Personalunion, ab 1. Juni 1992 als gemeinsamer Vorstand. Er steuerte ein vereintes „Unternehmen Zukunft“ an. Am 3. Dezember 1993 verabschiedete der Deutsche Bundestag eine Änderung zum Grundge-

setz und das Bahnreformgesetz, das u. a. eine Entschuldung beider Bahnen und die Gründung der Deutschen Bahn AG vorsah.

Die Deutschen Reichsbahn erwirtschaftete 1993 einen Jahresfehlbetrag von 6,1 Mrd. DM (DB 9,4 Mrd.), obwohl nur noch 137 638 Mitarbeiter auf den DR-Lohnlisten standen (- 46,4 Prozent). Per 31. Dezember 1993 ging auch in Ostdeutschland eine Eisenbahn-Ära zu Ende, die über 150 Jahre Millionen von Men-

schen prägte, und die uns nun als Eisenbahnerbe fortlaufend beschäftigt.

Literatur:

DEUTSCHE EISENBAHDIREKTIONEN, Grundlagen II, 1945-1993, Hans-Joachim Kirsche/Helmut Schmidt, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2010

Die Eisenbahn in Deutschland, Lothar Gall, Manfred Pohl, C-H-Beck-Verlag, München 1999

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

Region	Bundesland	Fach	Name	Vorname	Wohnort	Telefon	E-Mail
Ost	Thüringen	EBE / MEB	Naumann	Lars	Gera	0365 412464	lars.naumann@deutschebahn.com
	Sachsen	EBE	Hobl	Alfred	Dresden	0351 4112185	alfredo.privat@gmx.de
	Sachsen	MBE	Richter	Hellfried	Pirna/Dresden	03501 441372	bsw-bb-rrichter@t-online.de
	Sachsen-Anhalt	EBE	Kuhnert	Roland	Leipzig	0341 5641055	roland.kuhnert@web.de
	Sachsen-Anhalt	MBE	Jakobasch	Norbert	Blankenburg (Harz)	03944 350211	sn.jakobasch@t-online.de
	Berl./ Bdbg./ Mc-P.	EBE / MEB	Hirsch	Jürgen	Berlin	030 5122719	juergen-hirsch@gmx.de
West	NRW	MEB	Wecker	Karl	Paderborn	05251 407964	karl.wecker@deutschebahn.com
	Hessen	MEB	Bläß	Martin	Mühlheim (Main)	06108 989195	martin.blaess@deutschebahn.com
Nord	Niedersachsen	EBE / MEB	Waterholter	Bernhard	Hannover	0511 751405	bernd.waterholter@arcor.de
Süd	Bayern	EBE / MEB	Heidrich	Norbert	Bamberg/Hirschaid	09543 7562	norbertheidrich@yahoo.de
	Baden-Württ.	MBE	Wissler	Lothar	Esslingen/Notzingen	07021 49653	wissler-lothar@t-online.de

Blitzzüge zwischen Berlin und Köln

Ein kühnes Projekt aus der Kaiserzeit mit technischen Grenzen

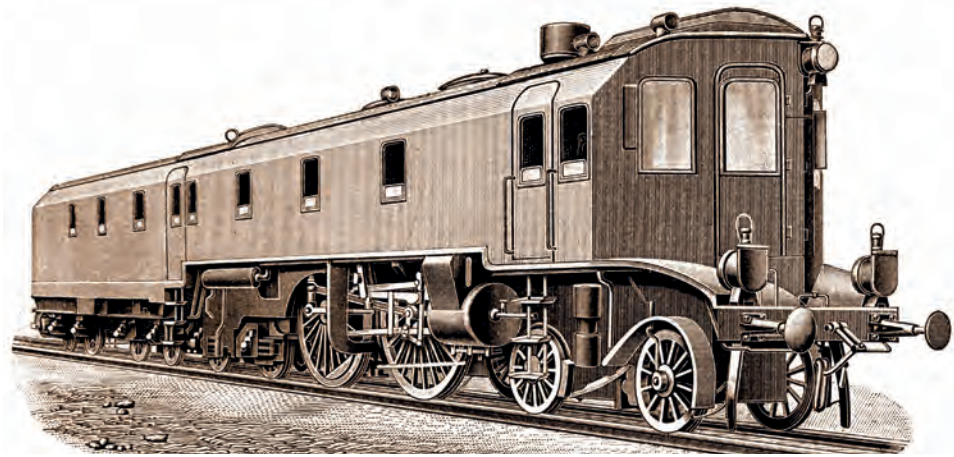
Wolfgang List, Stendal – freier Autor

(Auszug aus dem Buch-Manuskript „Altmärkische Eisenbahngeschichten zur Kaiserzeit“, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin, erscheint voraussichtlich 2014)

Der 26. März 1904 war ein denkwürdiger Tag: Wer an jenem Sonnabendvormittag kurz nach 11 Uhr ehrfürchtig staunend neben einer „Riesenmaschine“ am Bahnsteig 2 in Stendal gestanden hatte, konnte sich rühmen, vier Minuten lang die erste vollverkleidete Lokomotive der Welt gesehen zu haben. In jenem Jahr fanden auf der Lehrter Bahn zwischen Spandau (bei Berlin) und Hannover spektakuläre Versuchsfahrten vor dem Hintergrund statt, maschinentechnische Erfahrungen für den Einsatz von „Blitzzügen“ zwischen der Reichshauptstadt Berlin und der Rheinmetropole Köln zu gewinnen. Was sich die damaligen Zeitgenossen unter „Blitzzügen“ vorstellten, beschrieb das Altmärkische Intelligenz- und Leseblatt (fortan AILB) am 11. Juni 1904: „**Blitzzüge zwischen Berlin und Köln** mit einer Fahrzeit von 5 Stunden plant (...) die preußische Eisenbahnverwaltung. Die Entfernung zwischen Berlin und Köln beträgt nicht ganz 600 Kilometer. Bei einer 5-stündigen Fahrzeit ist also eine Reisegeschwindigkeit von etwa 100 Kilometern im Durchschnitt vorauszusetzen. Es muss aber nicht nur die Maximalgeschwindigkeit, sondern auch die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Reisegeschwindigkeit, erheblich übersteigen, um die Aufenthalte, die Verlangsamung beim Durchfahren der Stationen, Kurven usw. auszugleichen. Um die Aufenthalte möglichst abzukürzen, plant man, mit ein und derselben Lokomotive von Berlin nach Köln ohne Wechsel durchzufahren, während bisher

in Stendal, Hannover, Dortmund usw. die Lokomotiven im Ganzen etwa drei- bis viermal gewechselt werden. So können die Aufenthalte auf die knappste Zeit beschränkt werden. Sie dürften nur wenige Male, etwa in Hannover, Dortmund und Düsseldorf, stattfinden. Das engmaschige Netz der Eisenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk macht ein so schnelles Durchfahren besonders schwierig. Man wird deshalb auf der Strecke von Berlin nach Hannover besonders schnell fahren und eine Geschwindigkeit von 130 bis 140 Kilometer in Anwendung bringen müssen. Der Plan wird so gefordert, daß man sogar davon spricht, ihn schon mit dem nächsten Winterfahrplan einzuführen.“ Das kühne Projekt sah also zwischen Berlin und Köln keinen Maschinenwechsel vor. Die wenigen, auf drei Stationen beschränkten Betriebsaufenthalte sollten allein dem Wassernehmen und dem Personalwechsel dienen.

Die Versuchsfahrten auf der Lehrter Bahn, auf der ab 1. Februar 1904 eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen war, wurden in der AILB-Ausgabe vom 13. Februar 1904 angekündigt: „Stendal, den 12. Februar 1904. Probefahrt. Heute Vormittag sollte auf der Strecke Hannover-Berlin ein von der neu erbauten Schnellzugslokomotive geführter Zug mit einer Geschwindigkeit von 120 Kilometern in der Stunde verkehren. Auf hiesigem Bahnhof war das Eintreffen desselben für 10,51 Uhr vorgesehen; es hatten sich dort eine ganze Anzahl



Die Schnellzuglokomotive S 5 Altona 561– 2'B2' n3v war die weltweit erste Lokomotive mit Vollverkleidung. Sie sollte die „Blitzzug“-Lokomotive werden, erfüllte aber nicht die in sie gesetzten Erwartungen.

Schaulustige eingefunden, die sich den Zug und vor allem die Riesenmaschine ansehen wollten. Leider traf der Probezug nicht ein, da die Fahrt wegen Defekts der Lokomotive in Lehrte unterbrochen werden musste.“ Um welchen Typ es sich bei der „Riesenmaschine“ handeln sollte, wurde in der Zeitung nicht erwähnt. Die Stendaler Schaulustigen brauchten jedoch nicht allzu lange zu warten, bis dieses Geheimnis gelüftet wurde: Am 29. März lasen sie im AILB: „Stendal, den 28. März 1904. (...) **Neue Schnellzugs-Lokomotive.** Ein Versuchs-Sonderzug mit einer neuen Lokomotive durchfuhr Sonnabend Vormittag (d. h. am 26. März 1904 /W.L.) die Strecke von Hannover bis Spandau, in der Zeit von 2 Stunden und 53 Minuten. Der Zug erreichte damit eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 90 Kmtr. die Stunde. Die Maschine, die fünf vierachsige (D-Zug-)Wagen hinter sich hatte, ist eine $\frac{2}{6}$ gekoppelte Schnellzuglokomotive neuesten Typs, und von der Firma Henschel & Sohn in Kassel

erbaut. Zur leichteren Ueberwindung des Luftwiderstandes ist die Maschine vorn zugespitzt. Der Zug fuhr nach 4 Minuten Aufenthalt in Stendal um 11,11 Uhr ab, durchfuhr fahrplanmäßig um 11,35 Uhr die Station Rathenow und ist um 12,13 Uhr in Spandau angekommen. – Wie wir hören, soll die Geschwindigkeit auf 120 Kmtr. in der Stunde erhöht werden.“ Bei dieser Maschine handelte es sich um die Schnellzug-Lokomotive S 5 Altona 561, eine 2'B2'n3v-Lokomotive der Bauart Wittfeld-Kuhn, die bei Henschel in Kassel als Fabriknummer 6 260 gebaut und am 4. Februar 1904 an die Eisenbahn-Direktion Kassel ausgeliefert wurde.

Die AILB-Leser erfuhren am 3. April 1904, dass die Maschine bei Versuchsfahrten auf der Militärbahn Marienfelde—Zossen zwar eine Höchstgeschwindigkeit von 137 km/h erreicht hatte, aber die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen konnte. An den im Mai und Juni 1904 durchgeführten Schnellfahrversuchen zwischen Spandau und Hannover

Bilder: Sammlung W. List (2x)



John Ramsbottom erfand eine Einrichtung, wonach die Tender der Lokomotiven durch eine Schöpfereinrichtung während der Fahrt Wasser nehmen konnten. Westlich von Stendal sollte solch eine Anlage erbaut werden. Ähnliche Anlagen funktionierten in England und den USA.

nahm sie nicht teil. Von diesen Versuchsfahrten brachte das AILB nur vereinzelte Meldungen wie diese vom 29. Mai 1904: „Versuchsfahrten. Am 30. Mai und eventuell noch an weiteren Tagen werden auf der Strecke zwischen Hannover und Spandau wiederum Versuchsfahrten mit einer Schnellzugslokomotive und 5 bzw. 10 vierachsigen Personenwagen unternommen. Der Zug, der mit einer Grundgeschwindigkeit von 140-100 Kmtr. in der Stunde fahren soll, verläßt Hannover Vormittags 9,35 und kommt in Spandau 12 Uhr 21 ½ Min an. - Die Rückfahrt von Spandau erfolgt am gleichen Tage 3 Uhr 29 Min mit der Ankunft in Hannover um 6,37 bzw. 6,26.“ Doch die Fahrt fand ein vorzeitiges Ende, denn die Lokomotive hatte bei Oebisfelde Maschinendefekt. Die Fahrt wurde später nur noch mit knapper Schnellzug-Geschwindigkeit fortgesetzt. Über weitere Fahrten fanden sich keinerlei Zeitungsmeldungen. Vielmehr wurde der Tageszeitung „Der Altmärker“ (AM) laut seiner Ausgabe vom 16. Juni 1904 „mitgeteilt, daß bei den Versuchsfahrten festgestellt wurde, daß sämtliche Maschinen mit glühenden Rauchkammern an ih-

rem Ziele ankamen, und daß von den drei Maschinen zwei wiederholt reparaturbedürftig wurden.“ An den Versuchsfahrten hatten sich eine S 4 (2'B h2), eine S 7 der Bauart de Glehn (2'B1 n4v) und eine S 7 der Bauart von Borries (2'B1' n4v) beteiligt. Letztere schnitt am besten ab. Sie erreichte mit einem 318 t schweren Zug eine Reisegeschwindigkeit von 93 km/h. Das entsprach einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Mit einem Zug vom 156 t schaffte sie sogar 133 km/h.

Parallel zu den maschinentechnischen Versuchsfahrten begannen erste Langläufe renommierter Schnellzüge, die den Eisenbahnknoten Stendal ohne Halt passierten. In diesem Zusammenhang berichtete das AILB am 12. Mai 1905 in einem längeren Beitrag interessante Details: „Die Strecke Berlin-Hannover mit ihren 253 Kmtr. ist augenblicklich die längste Strecke, die von Schnellzügen ohne Aufenthalt für Zwecke des Personenverkehrs durchfahren wird. (...) Nun ist der Wasserverbrauch zwischen Berlin und Hannover auf ca. 20 Kbmtr. berechnet, während die Tender auch nur 20 Kbmtr. Rauminhalt haben. Deshalb müssen die

Züge in Oebisfelde einen kurzen Aufenthalt nehmen, um dort den von Berlin her geübten Wasserverlust wieder zu ergänzen, was mit einem Zeitaufwand von ca. 3 – 4 Minuten verknüpft ist. (...) Im Uebrigen ist dieser Aufenthalt überhaupt nur provisorisch, denn für den Herbst d. J. beziehungsweise nächstes Frühjahr ist eine Neuerung auf der Strecke vorgesehen, durch die auch der Aufenthalt in Oebisfelde wegfällt. Es sollen nämlich zwischen Groß-Möringen und Vinzelberg Schöpfkanäle nach Art der in Amerika vorhandenen ähnlichen Einrichtungen gebaut werden.“ Das Projekt sähe vor, „daß ein solcher Kanal in einer Länge von einem Kilometer zwischen beide Gleise gelegt werden soll. Es dient dazu, den Maschinen das Aufnehmen von Wasser während der Fahrt zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke führen die Maschinen ein starkes und festes Saugrohr mit sich, dessen Oeffnung in Fahrtrichtung liegt. Durch die Geschwindigkeit der Fahrt wird nun das Wasser mit ungeheurem Druck in den fast entleerten Tender eingeführt und somit der gehabte Wasserverlust ausgeglichen, so daß der Zug ohne Fahrtunterbrechung bis Hannover weitergeführt werden kann.“ Dieses Vorhaben geht auf den englischen Ingenieur John Ramsbottom zurück, der das Verfahren 1861 vorschlug. Es wurde in Amerika, in Frankreich und am längsten in England angewendet. Entsprechend den ausländischen Erfahrungen sollte es auf der Lehrter Bahn dazu dienen, die geplanten „Blitzzüge“ verkehren zu lassen. Es ist aber nicht realisiert und durch die ständige Vergrößerung der Tender für die Schnellzuglokomotiven überholt worden.

Die für das Blitzzug-Projekt angestellten Versuche schienen nicht die befrie-

digende Lösung erbracht zu haben. So berichtete der AM vom 16. Juni 1904: **„Keine Blitz-Züge Berlin-Köln.** Zu der Nachricht, daß zwischen Berlin und Köln demnächst Schnellzüge eingerichtet werden sollten, die diese Entfernung in fünf Stunden zurücklegen sollen, wird der ‚Köln. Ztg.‘ aus Berlin gemeldet: Wir können nach Erkundigung aus erster Quelle diese Nachricht als gegenstandslos bezeichnen. Wie vor Monaten mit elektrischen Zügen Versuche auf höchste Leistungsfähigkeit gemacht wurden, so jetzt mit Dampflokomotiven. Dazu wurde als geradeste und ebenste und demnach geeignetste Strecke die von Berlin nach Hannover gewählt. Bei diesen Versuchen wurden Geschwindigkeiten von 120 und vereinzelt von annähernd 140 Km. in der Stunde erzielt. Ein Rechenmeister hat nun gefunden, daß man mit 120 Km. in der Stunde, zuzüglich der Aufenthalte, die Strecke Köln-Berlin, die 585 Km. beträgt, in fünf Stunden zurücklegen könnte; er hat aber übersehen, daß dazu ein ganz neuer Oberbau und wohl auch eine besondere Linienführung auf dem größten Teil der Strecke notwendig wäre. Die Ausführung der an sich möglichen Einrichtung muß also an den Kosten notwendig scheitern. Jedenfalls denken die maßgebenden Stellen zurzeit an die Ausführung des Planes nicht.“

Erst gute dreißig Jahre später ist mit dem „Fliegenden Kölner“ das Konzept realisiert worden: Seit dem 1. Juli 1935 bis August 1939 verkehrten Dieselschnelltriebwagen als FdT 15/16, die zwischen Berlin und Hannover eine Reisegeschwindigkeit von 132,6 km/h erreichten und die Strecke Berlin—Köln in fünfeinhalb Stunden durcheilten.

Die Beamtenlaufbahnen bei der Deutschen Bundesbahn

Im letzten Heft 29 stellten wir ab Seite 66 die Ausbildung der Deutschen Reichsbahn an der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik Gotha vor. Deren Ausbildungsziel entsprach in etwa dem gehobenen Dienst der Deutschen Bundesbahn. Unser Autor stellt deshalb als Gegenstück die Beamtenlaufbahnen der Deutschen Bundesbahn in Form eines fiktiven Interviews mit einem Mitarbeiter vor, der Anfang der 1980er Jahre zur DB kam.

Gerhart Liedebrand, Hanau – ehemaliger Bahnhofsvorsteher Frankfurt (Main) Hbf

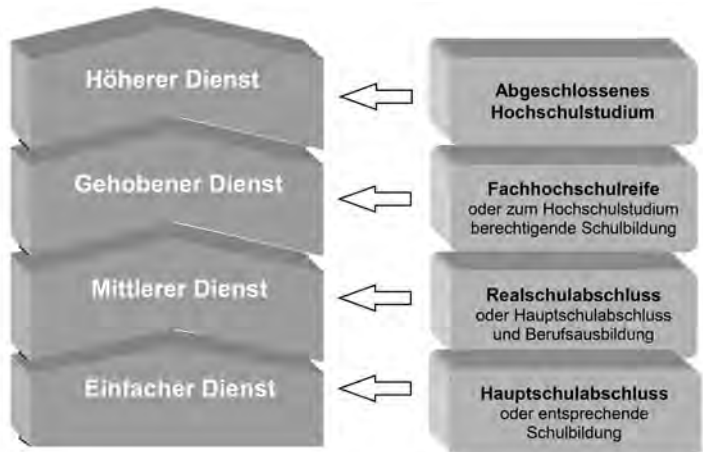
Interviewer: Welche Ausbildungsmöglichkeiten standen Ihnen als Abiturient bei der Deutschen Bundesbahn offen?

Mitarbeiter: Während meiner gymnasialen Oberstufenzeit Anfang der 1980er Jahre kam natürlich auch die Frage nach dem beruflichen Einstieg auf. Studium, eine Berufsausbildung oder direkt in einen Job anstreben? Studium hieß, noch weitere Jahre ohne regelmäßiges Einkommen bzw. optionale Nebenjobs und am Ende nochmals die Jobsuche. Eine Berufsausbildung bedeutete meist auch begrenzte Aufstiegsmöglichkeiten, ohne weitere Qualifizierung/Ausbildung. Und direkt in einem Job einzusteigen, war zwar die schnellste, aber auch die am wenigsten entwicklungsfähigste Variante.

Interviewer: Aber wie konnten Sie Berufsausbildung und Studium inklusive regelmäßiger Vergütung sinnvoll kombinieren?

Mitarbeiter: Damals bot sich für mich als Alternative (und gar nicht so weit entfernt von heutigen Modellen wie z. B. dualen Studien) die beamten-

rechtliche Laufbahnausbildung als weitere Variante an. Diese konnte die Vorteile eines praxisorientierten Studiums mit gleichzeitiger Übernahmegarantie nach erfolgreichem Studium und einer monatlichen Vergütung in sich vereinen. So gab es z. B. bei der Deutschen Bundesbahn vier vertikale Beamten-Laufbahnen, die unterschiedliche Bildungs- und Zugangsvoraussetzungen hatten. Diese gab es dann auch in der Differenzierung technische oder nichttechnische Laufbahn, was sich grob in technische Berufe (Meister, Ingenieure) und Verwaltungs-/Betriebswirtschaftliche Schwerpunkte differenzieren lässt.

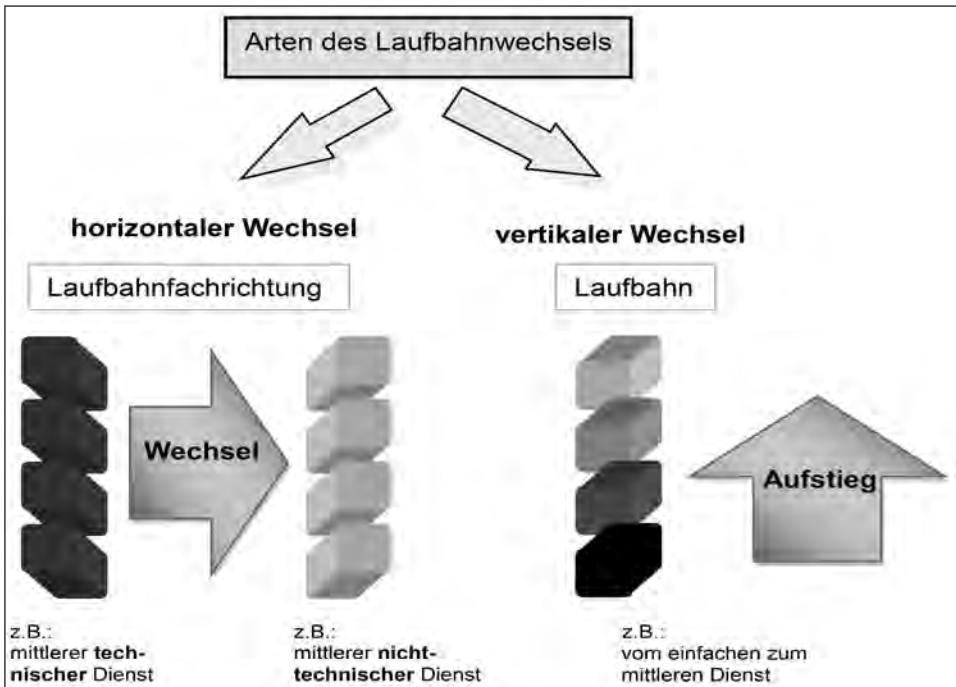


Im **einfachen Dienst**, quasi die „kleinste“ Laufbahn, wurden vor allem Aufgabenstellungen wie Schrankenwärterdienste, einfache Verwaltungsaufgaben und Ähnliches ausgebildet.

Im **mittleren Dienst**, der nächsthöheren Laufbahn, fand sich die mengenmäßig größte Gruppe wieder: vom Fahrdienstleiter, Lokführer, Verkaufspersonal in Fahrkartenschaltern und Güterabfertigungen, den Werkmeistern im technischen Bereich bis hin zu den klassischen Büro-/Verwaltungsaufgaben. Mit dem mittleren Bildungsabschluss/Realschule konnte man nach Auswahlverfahren und Gesundheitscheck sein Ausbildungs- bzw. Berufsleben starten. Im nichttechnischen mittleren Dienst, in dem sich vor allem die Fahrdienstleiter, Verkaufs- und Servicepersonal sowie große Teile der Verwaltung wiederfanden, wurden die Mit-

arbeiter fachlich breit ausgebildet, sodass man nach seiner Laufbahnausbildung im Prinzip alle Aufgaben anstreben konnte und auch danach ein fachlicher Wechsel problemlos möglich war. So wurde z. B. fast jedem Absolvent dieser Laufbahn auch mit erfolgreichem Abschluss die Befähigung zum Fahrdienstleiter zuteil. Nach örtlicher Einweisung und Prüfung konnte man dann diese verantwortungsvolle Aufgabe wahrnehmen.

Der **gehobene Dienst**, die dritte Säule, war auch als „middle management“ klassifiziert. Hier war das Abitur die allgemeine Zugangsvoraussetzung. Wenn man zum Kreise der engeren Bewerber zählte, wurde im Rahmen eines Assessment-Centers die Eignung und Befähigung abgeklöpft. Dies erfolgte in meinem Fall in zwei Teilen. Nach einem ganzen Tag mit schriftlichen Tests und Übungen, folgte dann für



einen noch engeren Bewerberkreis eine mündliche Prüfung. In Form von Vortrags- und Diskussionsaufgaben standen die verbalen Fähigkeiten im Mittelpunkt. Am Ende wurde dem ausgewählten Bewerber die Zulassung zur Laufbahnausbildung des gehobenen Dienstes (sog. Inspektorenlaufbahn) zuteil.

Nachdem man zunächst den Status „Bundesbahn-Inspektorenanwärter“ erhielt, wurde man nach erfolgreichem Studium „Bundesbahn-Inspektor zur Anstellung“ (statusrechtlich nach dem Bundesbeamtengesetz: Beamter auf Widerruf' bzw. Beamter auf Probe). Erst mit dem 27. Lebensjahr konnte man dann „Beamter auf Lebenszeit“ werden, quasi unkündbar.

Interviewer: Doch wie ging es dann in Ihrer Ausbildung zum gehobenen Dienst weiter?

Mitarbeiter: Zunächst wurde ein Einführungsmonat getätigt, in dem man seine Ausbildungskolleginnen und -kollegen kennenlernen konnte und einen ersten Überblick über die Deutsche Bundesbahn bekam. Danach ging es zum Grundstudium für ein halbes Jahr nach Köln, an die Fachhochschule für Verwaltung – Zentralbereich. Hier trafen sich neben den Bundesbahn-Inspektorenanwärtern u. a. auch Anwärter der Flugsicherung, der Post, des Wetterdienstes und der Stiftung preußischer Kulturbesitz.

Im Grundstudium wurden zunächst allen die staats-, verfassungs- und verwaltungsrechtlichen Grundlagen, die öffentliche Finanzwirtschaft und jeweils ein fachspezifischer Teil vermittelt. Mit dem erfolgreichen Abschluss des natürlich etwas trockeneren Stoffes ging es in den ersten praktischen Teil. Es folgte ein Semester im operativen Geschäft mit wechselnden Fachthemen, begleitet von

temporären Schulungssequenzen. Eigenverantwortliches Handeln war hier aber schon unabdingbar, lief man doch vor Ort im echten Tagesgeschäft umher und musste sich das erforderliche Wissen schon an der einen oder anderen Stelle generieren.

Es wechselten sich danach Semester in der Fachhochschule des Bundes – Fachbereich Eisenbahnwesen in Mainz und weiteren Praxisteilen an unterschiedlichen Einheiten ab. So wurde das theoretisch erworbene Wissen in den Praxisteilen gleich wieder erlebbar, und man bekam einen umfassenden Einblick in die unterschiedlichen Strukturen und Aufgabenschwerpunkte. Neben dem Ausbildungsstandort fanden Einsätze z. B. auch in der Generalvertretung für den Personen- und Güterverkehr, der Betriebsleitung (heutige Betriebsleitzentrale), dem Betriebsamt und der Direktion statt.

Nach drei Jahren erfolgte dann die abschließende Laufbahnprüfung, die in schriftlichen je vierstündigen fachspezifischen Test aus dem gesamten Ausbildungsportfolio bestand. Dazu gehörten: Produktion (heutiger Betrieb), Absatz (heutiger Vertrieb Personen-/Güterverkehr) sowie Verwaltung (Finanzen, Verwaltung und Personal). Bei erfolgreichem schriftlichem Prüfungsergebnis folgte noch eine mündliche Prüfung. Dann war es geschafft! Zeit für einen Schluck Sekt aus der Flasche.

Der berufliche Einsatz begann i.d.R. für alle zunächst im operativen Einsatz. Meist als Fahrdienstleiter oder im Verkaufsbereich. Man sollte schließlich den Job kennen, den man dann auch fachlich sowie disziplinarisch führen sollte. Klassische Wege waren meist im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, z. B. als Kundenberater Innen- oder Außendienst

oder auf dem Bahnhof als sogenannter „G-Vertreter“ (G für gehobenen Dienst), wo man die Bahnhofsführung in den einzelnen Sparten unterstützte und vertrat. Oft waren dazu neben einer Zeit als Fahrdienstleiter auch Erfahrungen in der Betriebsleitung bei der überregionalen Disposition des Zugverkehrs üblich.

Die nächsten Entwicklungsschritte waren dann z. B. 2. Vertreter und 1. Vertreter des Bahnhofsvorstehers/Dienststellenleiters, wobei in den Vertretungen unterschiedliche Aufgabenstellungen und Themenschwerpunkte durchlaufen wurden. So waren die Leiter fast immer langjährige Praktiker, die ihr Metier von der Pike auf gelernt hatten, für ein so spezifisches und oft komplexes Geschäft wie den Betriebsdienst nahezu unerlässlich.

Vom gehobenen Dienst konnte man in die höchste Beamtenlaufbahn, den höheren Dienst, aufsteigen. Als Direkteinstieg war hier ein Hochschulstudium Voraussetzung oder im Rahmen eines Laufbahnaufstieges ein Studium an der Akademie in Bonn-Bad Godesberg und Bad Homburg.

Interviewer: Welche Vor- und Nachteile hatten die Beamtenlaufbahnen?

Mitarbeiter: Mit dem beamtenrechtlichen Rahmen, der natürlich auch eine höhere Absicherung gegen Arbeitsplatzverlust bot, ergaben sich aber auch Nachteile. So war das laufbahnrechtliche Korsett recht eng und eine Karriere ging nur nach strengen gesetzlichen Regeln und Schritt für Schritt. War das Laufbahnende erreicht, konnte man nur von der Möglichkeit eines Laufbahnaufstieges Gebrauch machen. Diese waren natürlich limitiert und erforderten auch unterschiedliche Zulassungsvoraussetzungen und weitere Qualifikationen. Dies konnten z. B. Abschlüsse der Eisenbahnfachschule sein,

mit denen man quasi seine schulischen Voraussetzungen neben der Arbeit verbessern konnte, um sich dann in weiteren Qualifizierungen für einen Laufbahnaufstieg zu bewerben.

Interviewer: Wie ging es bei der Deutsche Bahn AG weiter?

Mitarbeiter: 1994 kam die Deutsche Bahn AG, und die Karten wurden neu gemischt. Völlig neue Entwicklungsmöglichkeiten – auch für Beamte fernab des engen laufbahnrechtlichen Rahmens – hatten sich aufgetan. Im Rahmen einer „Beurlaubung“ konnte man über einen Arbeitsvertrag auch höherwertige Aufgaben übernehmen und wurde auch danach bezahlt – im Beamtenrecht so nicht denkbar. Persönliche Berufsziele konnten unter anderen Rahmenbedingungen gefasst werden, und wenn man zielstrebig, mit dem gebührenden Einsatz sein Ziel verfolgte, konnte man dieses auch erreichen.

So ergab sich dann mein persönlicher Weg, der mich über viele private und firmeninterne Qualifizierungen, hohen Einsatz und unterschiedlichen Fach- und Führungsverantwortungen in meine aktuelle Aufgabe in der Geschäftsleitung eines großen Bereiches im Bahnkonzern gebracht hat. Laufbahnrechtlich wäre hier schon lange vorher Schluss gewesen, was keine große Motivation war. So konnte ich im Rahmen der Beurlaubung auch Aufgaben übernehmen, die deutlich über den beamtenrechtlichen Möglichkeiten lagen.

Aber ohne die DB AG wäre mir diese Chance wohl nie zugetragen worden, und ich sehe es als glücklichen Umstand an, diese Zeit und die unterschiedlichen Rahmenbedingungen mit zu erleben und vor allem mit gestalten zu können.

Serie Eisenbahnuniformen: **Uniform der Deutschen Reichsbahn von 1945 bis 1957**

„Als die Eisenbahner Kuchenbretter und Quarkschnitten trugen“

Roland Suppra, Wolfgang Kroll, Reinhard Kruse, Schwerin – BSW-Förderer

In der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) wurde am 1. August 1945 die Zentralverwaltung des Verkehrs gebildet. Der Name Deutsche Reichsbahn (DR) blieb erhalten, doch fast alle Symbole an den Eisenbahnuniformen durften nicht mehr getragen werden. Selbst die Bezeichnung „Uniform“ hatten die Sowjets verboten, ausgenommen für Polizei, Feuerwehr u. ä.. Am 12. September 1945 erließ der Generaldirektor der DR vorläufige Bestimmungen zu Dienstkleidung und Effekten. So wurde u. a. eine blaue Einheitsmütze (mit Flügelrad und zwei goldenen Knöpfen) eingeführt und festgelegt, die alten hochgeschlossenen Uniformjoppen aufzutragen. Erst nach Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 wurde mit der Ausarbeitung einer Berufskleidungsordnung für die Eisenbahner (BKO) begonnen. Diese wurde in Anlage D zum Mitteilungsblatt der DR 7/51 veröffentlicht und trat am 1. Juni 1951 in Kraft. In acht Paragraphen wurden die Bestandteile und Form der neuen Berufskleidung, Kennzeichnung der Berufsgruppen und Berufsgrade so-

wie Tragezeiten, Abgabepreise und Bezug der Berufskleidung geregelt. U. a. war festgelegt, dass für die Joppen, Hosen, Röcke, Mäntel und Mützen dunkelblauer, fast schwarzer Oberstoff zu verwenden ist. Die Ausstattung mit goldfarbenen, gekörnten Knöpfen blieb erhalten.

Als generelle Neuerung bekamen die Uniformen farbige Biesen an der Mütze, den Kragenspiegeln, den Schulterstücken und an der Hose je nach den verschiedenen Berufsgruppen:

Bild 1

Lokheizer Leipzig 1955, Mütze mit drei roten Biesen, Flügelrad und Kokarde, Kordel dunkelblau/rot 3:1, Schulterstücke dunkelblau, rot unterlegt und umrandet mit drei silberfarbenen Sternen und dem Berufsabzeichen Lokomotive, Kragenspiegel dunkelblau rot umrandet mit Flügelrad (bis 1953 blaue Biesen an Mütze und Umrandung an Schulterstücken und Kragenspiegel)





Bild 2

Lehrerin Betriebsschule Stralsund 1954, Barett mit Kordelwinkel aluminiumgrau/rot, Flügelrad und Kokarde, Schulterstücke silberfarben mit einem roten Längsstreifen und einem silbernen Stern, Berufsabzeichen BA für Berufsausbildung, Kragenspiegel dunkelblau mit Flügelrad und aluminiumgrau/roter Umrandung

- rot Betriebs- und Verkehrsdienst
- blau Betriebsmaschinen- und Werkstattendienst
- grün Baudienst, Sicherungs- und Fernmeldewesen
- orange Verwaltung
- weiß Leitung – Generaldirektion, Reichsbahndirektion, Reichsbahnbezirke

Die Joppe für Männer und Frauen war einreihig, immer noch hochgeschlossen, hatte einen Stehumlegekragen, sechs Knöpfe, auswechselbare Kragenborde, Kragenspiegel mit Flügelrad, Schlaufen für Schulterklappen, je zwei eingesetzte Brust- und Seitentaschen mit aufgesetzten Patten und Knopf, zwei Innen-(Brust)Taschen und keinen Rückenschlitz.

Für die weiblichen Beschäftigten war jedoch ausdrücklich festgeschrieben, dass nur bei besonderen Arbeiten z. B. im Fahrdienst, Rangierdienst und bei Arbeiten an hochgelegenen Objekten die Hose

getragen werden darf. Im Büro- und Verwaltungs- sowie im stationären Dienst und auf dem Wege von und zur Arbeit war das Tragen von Hosen hingegen nicht gestattet.

Die Schirmmütze wurde mit umlaufenden Biesen am Unter-, Ober- und Deckelrand in der jeweiligen Berufsgruppenfarbe mit Flügelrad, Kokarde und Mützenkordel hergestellt. Weibliche Beschäftigte trugen als Kopfbedeckung eine Baskenmütze/Barett (Form Seepolizei, Bild 2) mit Biese aus gleichem Stoff, am Deckelrand mit Winkel links in der Farbe der Kordel wie bei den männlichen Beschäftigten einschließlich Flügelrad und Kokarde. Die rote Mütze der Aufsicht hatte eine rote Biese am Unterrand und keine Mützenkordel. Die Kokarde war von innen nach außen schwarz rot, gold.

Die Schulterstücke waren nach sowjetischem Vorbild gestaltet und, von kleinen Produktionsabweichungen abgesehen, 120 mm lang. Von den niedrigen bis zu den hohen Berufsgraden gab es die Schulterstücke in einer Breite von 35, 40, 45 und 50 mm. Sie hatten verschiedene volkstümliche Bezeichnungen wie Kuchen- oder Russenbretter. Die silberfarbenen Schulterstücke wurden auch Silberlinge oder Quarkschnitten genannt.

Bei der Kennzeichnung der Berufsgrade gab es auf den Schulterstücken besondere Berufsabzeichen:

- Flügelrad halb mit Blitzpfeilen
technisches Personal im S-Bahndienst
- Rad mit R Rangierpersonal
- Gekreuzte Blitzpfeile handwerkliches und technisches Personal im Sicherungs- und Fernmeldewesen
- Personenwagen Wagenuntersuchungs- und Ausbesserungspersonal
- Lokomotive Lokpersonale (Bild 1)
- Lastkraftwagen Kraftwagenführer
- Anker Fährschiffpersonal
- Brücke alle handwerklichen und technischen Personale im Bau- dienst

Alle anderen nicht aufgeführten Beschäftigten wie Lehrlinge, Studenten, Zugschaffner, Bahnhofsvorsteher trugen anstelle eines besonderen Berufszeichens das doppelte Flügelrad auf den Schulterklappen. Die unmittelbaren Laufbahnanwärter (Nachwuchskräfte einschl. Lehrlinge) trugen die Schulterstücke ihrer künftigen Einsatzstelle mit einem silbernen A. Ab 7. Januar 1952 bekamen die Studenten ein silbernes S auf die Schulterstücke, die Fachschüler auf die dunkelblauen und die Hochschüler auf die silberfarbenen Schulterstücke. Für alle in der Berufsausbildung Beschäftigten wurde ab 7. Mai 1954 ein goldfarbenedes BA auf den Schulterstücken getragen.

Um die Herstellung der Berufsbekleidung zu vereinfachen, wurden ab 2. Au-

gust 1952 alle Uniformteile einheitlich mit roten Biesen ausgestattet. Im Juni 1953 begannen die Kleiderkassen auch mit der Auslieferung von Sommerjacken aus leichterem Stoff.

Im Oktober 1953 wurde ein Ministerium für Eisenbahnwesen gebildet. Neue Dienststellen und Strukturen führten auch zu neuen Funktionsbezeichnungen und neu gestalteten Schulterstücken besonders in den oberen Berufsgraden. Dazu wurden am 8. Juni und 2. Dezember 1953 Änderungen der BKO veröffentlicht. So trug der Minister für Eisenbahnwesen nunmehr goldene, jetzt rot umrandete Schulterstücke (vorher weiß mit weißer Umrandung) mit besonderem Abzeichen. Für die vier neuen Stellvertreter des Ministers waren gleiche Schulterstücke mit jeweils einem goldenen fünfzackigem Stern geschaffen worden (vorher breite silberne Schulterstücke, weiß umrandet mit drei roten Sternen, Bild 3).

1954 wurde beschlossen, ab 26. November ein gemeinsames Ministerium für Verkehrswesen mit zwei gesonderten Staatssekretariaten für Schifffahrt und



Bild 3

Stellvertreter des Generaldirektors 1953 im Ministerium für Eisenbahnwesen, Schulterstücke silberfarben breite Form 50 mm, weiß unterlegt und umrandet mit drei roten Sternen, Kragenspiegel dunkelblau mit silberfarbener Umrandung und goldenem Flügelrad gestickt

Kraftverkehr zu schaffen. Von diesem Zeitpunkt an war der Minister für Verkehrswesen in Personalunion auch Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Dadurch gab es bei der Uniform wieder kleine Änderung in den oberen Chargen. So erhielten die Schulterstücke des Ministers für Verkehrswesen und Generaldirektor der DR und die seiner Stellvertreter eine veränderte Oberflächenstruktur und wurden zusätzlich mit einem gestickten Flügelrad unter dem Knopf ausgestattet.

Ab 27. März 1956 wurde schließlich noch ein Regenmantel als neues Uniformstück eingeführt.

Die Schulterstücke wurden immer mehr als unpraktisch angesehen bis schließlich am 31. Oktober 1957 wieder eine neue Uniformordnung für die Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn in Kraft trat. Deren wichtigste Neuerung bestand darin, dass nun Schulterstücke getragen wurden, die denen vor Kriegsbeginn ähnlich sahen. Die Berufsabzeichen fielen ganz weg. Dafür wurden für die Berufszweige wieder verschiedenfarbige Biesen eingeführt. Als Kopfbedeckung für die Eisenbahnerinnen war nun anstelle der Baskenmütze mit Kordelwinkel ein Schiffchen vorgeschrieben.

Serie Eisenbahnregionen: **Thüringer Becken**

Wo liegt eigentlich Brüheim-Sonneborn?

Günter Walter, Gotha – nach Quellen des BSW-Archivs Eisenbahn-Heimat Gotha

Brüheim und Sonneborn lagen im 19. Jahrhundert im Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha. Um 1885 erwog man im herzoglichen Wirtschaftsministerium eine normalspurige Ringbahn durch das

Gothaer Land zu bauen. Angeregt durch die Straßenbahn in der Residenzstadt und dem Drängen einiger Groß-Agrarier, bestanden Vorstellungen, diese Bahn elektrisch zu betreiben. Einzig die meterspurige Thüringerwaldbahn von Gotha über Friedrichroda nach Tabarz wurde schlep-pend realisiert (1912 begonnen, seit 1929 in Betrieb). Das Gesamtprojekt scheiterte an den Kosten und auch an der „Konkurrenzangst“ der zuständigen preußischen Eisenbahnverwaltung.

Der Bau der Nesselalbahn

Aufgrund mehrerer Gesuche aus den Dörfern nördlich von Gotha befasste sich der Gothaer Landtag mit dem Bau einer Eisenbahn durch das Nesselal. Die Nesse entspringt an der Nordseite des Gothaer Kranberges und mündet bei Eisenach in die Hörsel. Da eine Bahntrasse stets mit der Inanspruchnahme von Grund und Bo-



Quelle: Taschenfahrplan RBD Erfurt 1935, redaktionell bearbeitet

186c Gotha–Bulleben–Großenbehningen

	2695 3.	2734 2.3.	2738 3.	2742 3.	533 2.3.	2744 3.		km	Zug Nr	RBD Erfurt	Zug Nr	2731 3.	2733 3.	2735 3.	2739 3.	2743 3.
	8.29	b6	13.26	16.27	w18.44	w18.50	...	0.0	ab	Gotha 186b, 189e, 192	Weitere	6.16	w7.18	...	10.23	...
	8.34	...	13.32	16.35	w18.51	w18.57	...	3.2	Y	Gotha Ost	Züge	6.11	7.13	...	10.18	...
	8.40	...	13.37	16.40	w18.52	w19.03	...	7.3	an	Bulleben	186b	6.03	7.07	...	10.11	...
	8.42	13.43	16.50	...	19.11	...	...	7.3	an	...	...	5.51	6.31	...	10.04	...
	8.46	13.47	16.55	...	19.16	...	...	9.8	ab	Warza	...	5.46	6.26	...	10.00	...
	8.51	13.53	17.00	...	19.21	...	...	12.0	ab	Goldbach (Kr Gotha)	...	5.39	6.19	...	9.54	...
	8.55	13.56	17.05	...	19.26	...	...	14.2	ab	Wangenheim	...	5.31	6.13	...	9.49	...
	8.59	14.02	17.10	...	19.31	...	...	15.8	ab	Eberstädt (Kr Gotha)	...	5.27	6.08	...	9.44	...
	9.04	14.12	17.15	...	19.40	...	...	17.9	ab	Brüheim-Sonneborn	...	5.21	6.02	...	9.39	...
	9.09	14.17	17.21	...	19.46	...	...	20.7	ab	Friedrichswerth (Thür)	...	5.10	5.52	...	9.33	...
	9.15	14.24	17.28	...	w19.53	...	...	24.5	an	Großenbehningen	...	5.03	w5.45	...	9.27	...

Auszug Taschenfahrplan RBD Erfurt 1935

den einherging, waren viele der betroffenen Landwirte von der Idee nicht sehr begeistert. Zu jener Zeit dominierten im Herzogtum die Kleinbauernhöfe mit einer Nutzungsfläche meist unter fünf Hektar. Andererseits beanspruchte die aufstrebende Industrie in Gotha vermehrt Arbeitskräfte, die in den Dörfern des Umfeldes reichlich vorhanden waren.

Die Nesselalbahn sollte in Bulleben von der Gotha-Leinefelder Bahn abzweigen, die die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft 1870 eröffnet hatte. Jedoch übernahm Preußen ab 1882 die Betriebsführung und wurde 1886 deren Eigentümer. Am 18. Mai 1888 verabschiedete nunmehr der preußische Landtag ein Gesetz zum Bau einer eingleisigen Nebenbahn von Bulleben nach Großenbehningen. Gleichfalls wurde die Eisenbahndirektion Erfurt beauftragt, die entsprechenden Vorarbeiten „thunlichst“ aufzunehmen. Einige Gemeinden weigerten sich, Land kostenlos für den Bahnbau zur Verfügung zu stellen, sodass sich im Nesselalb folgende Bahnhofsfolge ergab: Warza, Goldbach, Wangenheim, Eberstädt, Brüheim-Sonneborn, Friedrichswerth und Großenbehningen.

Ende 1888 begannen die Vermessungsarbeiten, und wie schon bei früheren Bahnbauten üblich, wurden die „Geometer“ arg behindert. Selbst der Dorfpfarrer aus Hochheim hetzte seine Gemeinde-

mitglieder gegen das nahende „Stinktier“ auf – Hochheim war ursprünglich mit zum Anschluss vorgesehen, und der Bürgermeister hatte auch schon Mittel zum Grunderwerb beschafft. Im Herbst 1889 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, und da keine nennenswerten Ingenieurbauwerke zu errichten waren, gingen die Arbeiten zügig voran. Am 24. April 1890 fand die landespolizeiliche Abnahme statt, und am 1. Mai 1890 wurde die 17 Kilometer lange Bahnstrecke unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eröffnet, natürlich auch mit Prominenz aus der Residenzstadt Gotha und den örtlichen Honoratioren. Die Strecke verlief ohne größere Neigungen fast ausschließlich in großen Bögen. Anfangs verkehrten von Gotha aus täglich vier Zugpaare nach Großenbehningen. Der Fahrpreis in der vierten Klasse betrug hin und zurück 45 Pfennige. Die Bahn wurde sofort von der Bevölkerung wie auch von den landwirtschaftlichen Großbetrieben angenommen. Selbst von entfernten Orten nahmen Tagespendler enorme Fußmärsche zum nächsten Bahnhof in Kauf, um an einen Arbeitsplatz in Gotha zu gelangen. Die Staatsdomäne in Friedrichswerth verfügte von Beginn an über einen eigenen Gleisanschluss zum Versand der Unmassen an Kartoffeln und Zuckerrüben sowie der dort gezüchteten „Deutschen Edelschweine“.



Bedient wurde die Strecke in der Hauptsache von den Dampflokbauereihen 58, 74, 91 und 93.

Ab 1908 kamen in den verkehrsschwachen Zeiten Akkutriebwagen der Bauart „Wittfeld“ zum Einsatz, später auch Akkutriebwagen der Reichsbahnbauart. Der letzte Abendzug aus Gotha war der erste Morgenzug in die Kreisstadt.

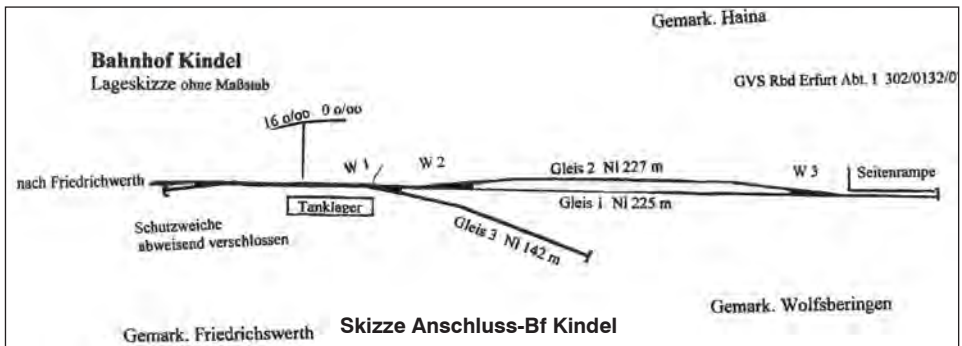
Die Zuständigkeit für die Abwicklung des Zugverkehrs im vereinfachten Nebenbahnbetrieb oblag dem Fahrdienstleiter in

Butleben. Bei ihm waren auch die Schlüssel für die Weichen der auf der Strecke befindlichen Anschlussanlagen deponiert. Kommuniziert wurde über eine Streckenfernsprechverbindung. Die Güterabfertigungen in Wangenheim, Friedrichswerth und Großbehringen konnten sich über die Handvermittlung in Butleben in das Basanetz verbinden lassen.

Das Ende der Nesselalbahn

Auf einem Areal nördlich von Friedrichswerth, dem sogenannten „Kindel“, errichtete die Wehrmacht ab 1936 ein Flugfeld zur Entlastung der Gothaer Landebahnen sowie einen Infanterie- und einen Panzerschießplatz. Ab 1939 fand hier die Ausbildung von Lastenseglern statt. Logistisch bedient wurde das Gelände vom Bahnhof Mechterstädt-Sättelstädt an der Hauptstrecke Leipzig—Erfurt—Gotha—Eisenach aus.

Am 2. April 1945 landeten auf dem Kindel-Areal amerikanische Truppen, welche bis zum Abzug das Flugfeld für Nachschubzwecke und den Abtransport von Beutegut nutzten. Die Rote Armee übernahm das Gelände erst im Sommer 1946. Bald darauf wurde die Nesselalbahn zum Reparationsobjekt erklärt, und die RBD Erfurt musste zum 16. September 1946 die Betriebseinstellung verfügen. Anschließend begannen der Rückbau der Anlagen und deren Abtransport in die Sowjetunion, was sich bis Februar 1947 hinzog. Die erforderlichen Arbeitskräfte hatten die Anliegergemeinden zu stellen. Für die Bevölkerung war es ein doppelt harter Schlag, denn der Betriebseinstellung folgte keine andere Form des öffentlichen Nahverkehrs. Einige Busunternehmen nahmen sich in privater Initiative den Erfordernissen an, aber die Beförderungsmöglichkeit lag weit unter dem Bedarf.



Der Neubau der Kindelbahn

Schließlich erkannte auch die Rote Armee den Wert der Abgeschiedenheit des Kindelgebietes und plante den großzügigen Ausbau des Flugfeldes sowie der übrigen militärischen Anlagen. Hierzu waren enorme Mengen von Baumaterial und Ausrüstungsgegenständen erforderlich. Also wurde die Deutsche Reichsbahn von der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) verpflichtet, die ehemalige Strecke bis Friedrichswerth wieder zu errichten und eine zusätzliche ca. fünf Kilometer lange Anschlussbahn ins Zentrum des Kindelgebietes zu bauen. Im April 1954 begann die DR-Bauunion die Arbeiten mit Materialbeständen, welche eigentlich dringend zum Erhalt der wichtigsten Gleisanlagen der Rbd Erfurt benötigt wurden. Am 10. Oktober 1954 wurde die „Strecke der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ dem Betrieb übergeben. Dem Anliegen der Bürger aus den „Behringsdörfern“ (Behringen, Großbehringen, Wolfsbehringen und Osterbehringen) auf einen Weiterbau bis zum ehemaligen Endbahnhof der Nesselalbahn wurde indes nicht entsprochen.

Da sich zwischen Friedrichswerth und dem Anschluss Kindel eine enorme Steigung befand, konnten die Baureihe 58 und

später die V 100 maximal 300 Tonnen Anhängelast befördern. In den Zeiten reger Bautätigkeit herrschte Tag- und Nachtverkehr, „spezielle“ Ausrüstungsgegenstände wurden grundsätzlich nur bei Dunkelheit befördert, denn das Kindelgebiet befand sich direkt unter dem Luftkorridor der Westalliierten nach West-Berlin und war somit „einschbar“.

Als die roten Leichttriebwagen VT 2.09/BR 772, die sogenannten Ferkeltaxen, in Gotha stationiert wurden, kamen diese auch auf der Kindelbahn zum Einsatz, in den Spitzenzeiten oft vierfach gekuppelt. Die Triebwagenführer sprachen oft von der „Kantenbahn“, wegen der Seitenbeschleunigung an den Schienenstößen. In Goldbach bestand ein Gleisanschluss zum Getreidelager (Staatsreserve) und ein zweiter in Wangenheim zum Agro-Chemischen Zentrum (Düngemittel, Saatgut). Dorthin wurden Wagengruppen von bis zu 60 Achsen direkt von Gotha aus gefahren. Bei Friedrichswerth befand sich ein Anschluss zu einer Erdgassonde, die im geringen Maß Erdöl förderte (monatlich ca. 100 Tonnen).

Die Politische Wende und das Ende

Mit dem Wegfall von ca. 20 000 Arbeitsplätzen in Gotha um 1990 verringerte sich die Zahl der Tagespendler enorm.

Auch der „Interessenverkehr“, wie die kostenlose Beförderungsleistung der Deutschen Reichsbahn für die Rote Armee amtlich bezeichnet wurde, endete mit deren Abzug vom Kindel am 27. Dezember 1991. Trotz vieler Einsprüche aus den Anlieger-Gemeinden wurde der Personenverkehr am 26. Mai 1995 eingestellt. Aber anders als bei der Stilllegung 1946 wurde für die Anwohner ein Übergang in einen geregelten ÖPNV geschaffen.

Da das Kindel-Areal als Gewerbegebiet galt und das ehemalige Flugfeld in einen zivilen Wirtschaftslandeplatz erhoben wurde, bestand anfangs die Hoffnung, die Kindelbahn als Zubringer zu erhalten. Leider war die Konkurrenz der Straße



Letzter Personenzug N 14207 am 26. Mai 1995 von Friedrichswerth nach Buflieben.

stärker. Die Strecke wurde 2004 eisenbahnrechtlich entwidmet und danach demontiert. Das Planum dient nun wie viele ehemaligen Bahntrassen in Deutschland als Radwanderweg.

Serie Eisenbahnbauten: **Personenbahnhof Basel Bad Bf**

100 Jahre in Kleinbasel an der Schwarzwaldallee

Im Heft 29 würdigten wir ab Seite 28 bereits 100 Jahre Bahnbetriebswerk Haltingen und Rangierbahnhof Basel Bad Rbf. Der Personenbahnhof Basel Bad Bf steht damit unmittelbar in Zusammenhang.

Redaktioneller Beitrag von Lothar Kuhne, Dresden – nach einem Ortstermin mit Wolfgang Hugenschmidt, Haltingen

Basel Bad Bf klingt ein bisschen wie Kurbad-Station, dabei war er der bedeutendste Personenbahnhof der ehemaligen Badischen Hauptbahn, die zwischen 1840 und 1863 entstand und Nordbaden mit Südbaden und dem Bodenseegebiet verband. Die 419 Kilometer lange Strecke der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen führte von Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg im Breisgau, Müllheim nach Basel Bad

(km 270,7) und von dort über Waldshut, Schaffhausen und Singen am Hohentwiel nach Konstanz. Der Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Basel wird auch als Rheintalbahn, der Abschnitt Basel entlang des Hochrheins nach Konstanz am Bodensee als Hochrheinbahn bezeichnet. Von Basel Bad über Lörrach bis Zell verläuft die Wiesenthalbahn.

Der Badische Bahnhof in Basel hat eine besondere Geschichte. Aufgrund ei-

Foto: Jörg Dähn



Basel Bad Bf - Empfangsgebäude an der Schwarzwaldallee im Juni 2013

nes Staatsvertrages von 1852 zwischen dem Großherzogtum Baden, der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie dem Kanton Basel-Stadt wurde im Jahre 1855 der alte Badische Bahnhof in der Schweizer Stadt Basel für den Personenverkehr eröffnet. Seinerzeit befand er sich am Riehenring, wo heute die Baseler Messe steht. In den 1880iger Jahren platzte der Verkehr aus allen Nähten, und die Badischen Staatseisenbahnen musste sich um neue Lösungen bemühen. Die Verhandlungen und Planungen zogen sich von 1891 bis 1900 hin. Um die Leistungsfähigkeit zu steigern, entschloss man sich, die Anlagen nach Aufgabengebieten zu trennen. Der neue badische Güterbahnhof, der am schnellsten fertiggestellt werden konnte, übernahm seine Aufgaben am 15. Dezember 1905. Der neue badische Rangierbahnhof, eine zu seiner Zeit einzig dastehende Musteranlage, entstand sowohl auf badischem als auch auf Schweizer Gebiet. Der neue badische

Personenbahnhof im rechtsrheinischen Stadtteil Kleinbasel wurde um rund einen Kilometer nach außen an seinen heutigen Standort an die Schwarzwaldallee verlegt. 1906 begann man mit den Erdarbeiten für die durchweg neue Hochlage. Damit wurde Kleinbasel von sämtlichen niveaugleichen Eisenbahn-Übergängen befreit. Bei der Fassadengestaltung des neuen Personenbahnhof Basel Bad Bf schieden sich jedoch die Geister. Zahlreiche Querelen verzögerten den Bau des Empfangsgebäudes (schweizerisch: Aufnahmegebäude). Schließlich obsiegte der Entwurf des Schweizer Architekten Karl Moser (1860–1936), von dem in Basel auch die Pauluskirche und die Antoniuskirche stammen. 1908 genehmigte das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement das von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen vorgeschlagene Projekt. Im Frühjahr 1910 konnte mit den Bauarbeiten des Empfangsgebäudes begonnen werden. 1911 waren die Fassa-

den des Mittelbaues in gelblichem Keupersandstein (aus Siegelbach, Landkreis Heilbronn), ausgeführt. Danach folgte der Bau des Turmes und die mit einer Eisenbetondecke überwölbten Schalterhalle. Das Empfangsgebäude verkörpert damit die Bahnarchitektur einer Mittelstadt in der Zeit um 1900. Das Eingangsportal ist künstlerisch gestaltet und der Uhrenturm verweist auf die Bedeutung der Zeit im Eisenbahnwesen. Der fast gleichzeitig entstandene Hauptbahnhof Oldenburg (Oldb) zeigt eine fast identische Straßenfront.

Der Personenbahnhof Basel Bad Bf blieb hinsichtlich der Hochbauten bis heute im selben Zustand, nur die imposante Bahnsteighalle wurde 1981/82 wegen der anstehenden, kostspieligen Erneuerung abgebrochen und durch lange Bahnsteigdächer ersetzt. In den Jahren 2005/06 wurde die Zollabfertigung grundlegend umgebaut. Zurzeit wird der Bau des sogenannten „Herzstücks“, die unterirdischen Verbindung Badischer Bahnhof—Schweizer Bahnhof, planerisch angegangen.

Basel Bad Bf ist der südlichste Bahnhof Deutschlands. Er liegt zwar bereits in der Schweiz, ist aber deutsches Zollgebiet. Obwohl er als Personenbahnhof zunächst nur für die Badische Hauptbahn gedacht war, wurde er durch eine Verbindungsbahn zum Schweizer Zentralbahnhof Basel SBB zu einem der wichtigsten Bahnhöfe des internationalen Nord-Süd-Verkehrs. Alle aus Deutschland in die Schweiz verkehrenden Fernzüge halten vor Basel SBB zuerst in Basel Bad Bf.

Ein Bahnhof im Auslande war und ist stets ein mehr oder minder unfreiwilliges Unikum im Eisenbahnverkehr. Die Lage Basels am Dreiländereck schien ihn al-



Basel Bad Bf - Figurengruppe am Eingangsportal des Empfangsgebäudes

lerdings gewissermaßen zu fordern, aber überall sonst, wo solche „Auslandsbahnhöfe“ erbaut und betrieben werden, sind sie internationale Transit- und Übergangsbahnhöfe ohne jeden Inlandsverkehr, Übergänge von einer Verwaltung zur anderen, von einem Lande zum andern. Der Badische Bahnhof Basel ist jedoch weder eine „gare commune“ noch eine „gare unique“ noch gar eine „gare double“ oder „gare internationale“. Er ist als einer von zehn Baseler Bahnhöfen, ein Personen-Transit- und -Inlandsbahnhof. Diese in der Eisenbahnwelt einzig dastehende Duplizität hat denn auch bis in die neueste Zeit hinein nicht nur Anlass zu Komplikationen jeder Art gegeben, sondern ist wohl auch hauptsächlich daran Schuld, dass die Schweiz von ihrem im Staatsvertrag von 1852 Art. 3.8 vorbehaltenen Rückkaufsrecht niemals Gebrauch gemacht hat. 1918 und 1945 wurde es zeitweise heftig, aber resultatlos diskutiert – im Gegensatz zum Bahnhof Genf-Cornavin, den die Schweiz 1913 von der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée gekauft hat.

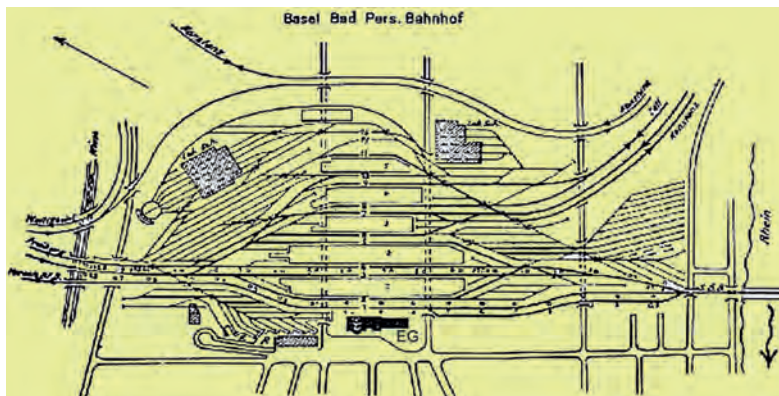
Die anfänglichen Verhandlungspartner, der großherzoglich badische Ministerresident Christian Freiherr von Berckheim (1817-1889) bei der Eidgenossenschaft in Bern und der Basler Handelsherr und Nationalrat Achilles Bischoff (1795-1867), haben in einer Weise vorausschauend geplant, die noch heute unser aller Bewunderung verdient. Immer vermochte die nachbarliche Gesinnung, von der beide Partner beseelt waren, alle Missverständnisse zu beseitigen. Einmal gab Baden nach, ein andermal die Schweiz. „M'r redt miteneand“ war der anerkannte Schweizer Grundsatz, und man fuhr im wahrsten Wortsinn gut damit. Dass Bischoff über 20 Jahre älter war als sein badischer Partner, mochte sich insofern günstig auswirken, als seine Alterserfahrung und Lebensweisheit dem kleineren Basler Gemeinwesen gegenüber dem „größeren Nachbarstaat“ zugutekam. Wiederholte Differenzen gab es zeitweilig über die Beflaggung des Badischen Bahnhofes, merkwürdigerweise aber nur in den 1850iger und den 1940iger Jahren. Von 1935 bis 1948 trug der Bahnhof den Namen Basel Deutsche Reichsbahn.

Den Personenbahnhof Basel Bad Bf tangieren heute folgende DB-Strecken:

- 4000 (Weil am Rhein—) Staatsgrenze —Basel Bad Bf—Staatsgrenze (—Grenz-zach)
- 4400 Basel Bad Bf—Riehen—Staatsgrenze (—Lörrach)
- 4004 (Basel SBB PB—) Grenze SBB/DB [„Verbindungsbahn“] —Basel Bad Bf [Reisezuglinie]
- 4405 (Basel SBB RB—) Grenze SBB/DB [„Verbindungsbahn“] —Basel Bad Bf— Basel Bad Rbf Gruppe L—Staatsgrenze (—Basel Bad Rbf Gruppe C) [Güterzuglinie]
- 4425 Basel Bad Rbf Gruppe L—Grenze DB/Hafenbahn Schweiz (—Kleinhüningen Hafen)

Diese werden ausrüstungstechnisch und fahrdienstlich nach dem deutschen System betrieben, d. h. es gelten die deutschen Fahrdienstvorschriften (DB-Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“) und das deutsche Signalbuch (DB-Richtlinie 301) sowie die „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vom 1. Januar 2012“. Die Bundesrepublik Deutschland – Bundeseseisenbahnvermögen (BEV) – ist Eigentümer der betroffenen Schweizer Liegenschaften.

Im Personenverkehr von und nach Deutschland wird der Personenbahnhof Basel Bad Bf wie ein innerdeutscher Bahnhof der Deutschen Bahn AG behandelt, für innerschweizerische Fahrten, die über den Badischen Bahnhof führen, finden Schweizer Tarife Anwendung.



Der Bahnhof liegt in der Tarifzone 8 des Regio Verkehrsverbunds Lörrach (RVL) und in der Tarifzone 10 des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW).

Der Personenbahnhof Basel Bad Bf ist heutzutage der zentrale Umsteigebahnhof für den äußersten Südwesten Deutschlands mit teilweisen sehr guten Fernverkehrsverbindungen (z. B. umsteigefrei bis Frankfurt bzw. Köln). Es herrscht Stundentakt in Nord-Süd-Richtung mit ICE, IC und CNL sowie ein überlagerter Zwei-Stunden-Takt der ICE-Linie Zürich—Hamburg. Im Nah- und Regionalverkehr verkehrt die Linie S 6 der S-Bahn Basel (Basel SBB—Basel Badischer Bahnhof—Lörrach—Zell im Wiesental) im 30-Minuten-Takt, die Regionalbahn nach Waldshut im 60-Minuten-Takt sowie die Regionalexpresslinie Basel Bad Bf—Offenburg und die mit Neigetechnik-

zügen befahrene Interregio-Express-Linie Basel Bad Bf—Singen—Friedrichshafen—Ulm. Daneben gibt es zusätzlich die „Gartenbahn“ S5, die Lörrach mit Weil am Rhein verbindet ohne den Badischen Bahnhof Basel zu durchfahren.

Der Personenbahnhof Basel Bad Bf ist auch der Sitz des Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet der Deutschen Bahn AG (BKL Schweiz).

Literatur:

100 Jahre Badischer Bahnhof Basel, Albert Kuntzemüller, Freiburg i. Br., Erstveröffentlicht: *Badische Heimat* 34 (1954) S. 289 ff.

DB-Presseinformation, Stuttgart, 31. Januar 2013

<http://www.wehratalbahn.de/Hochrhein/BaselBadBf/BaselBad.htm>

http://de.wikipedia.org/wiki/Basel_Badischer_Bahnhof

Günter Scheibe – Dampflokfotos

Deutsche Reichsbahn 1970-1987

Band 2; gebunden, DIN A 5 Querformat, 96 Seiten mit über 90 s/w-Fotografien; Rockstuhl-Verlag Bad Langensalza, 1. Auflage 2013; 19,95 €; ISBN: 978-3-86777-470-3

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Der zweite Band von ausschließlich mit Schwarz-Weiß-Film aufgenommenen Dampflokfotos des in der Szene bekannten Eisenbahn-Fotografen Günter Scheibe ist Anfang des Jahres erschienen. Ende der 1960er Jahre begann Scheibe Dampflokomotiven zu fotografieren. Im vorliegenden zweiten Band hat der Autor erneut sein

Dampflokbildarchiv geöffnet und zeigt die Dampflokmotiven bei der DDR-Reichsbahn im täglichen Betriebseinsatz vor Reise- und Güterzügen.

Vor dem von Dr. Franz Rittig verfassten Vorwort finden wir zunächst zwei Aufnahmen von der Harzer Schmalspurbahn, wobei die erste, die zugleich den Innenti-



tel bildet, einen Zug in der „Mauerlandschaft“ bei Sorge zeigt, den Eisenbahnfreund daran erinnert, dass die bis heute attraktive Bahn bis 1989 in Teilstücken „haarscharf“ an der innerdeutschen Grenze entlang verlief.

Erneut folgt eine 01er-„Parade“ von etwa 20 Aufnahmen. Ähnlich dem ersten Band ist das gestalterisch eine wenig kreative Wiederholung. Die Schnellzuglokomotiven wurden wiederum vor Zügen mit bekannten Nummern aus dem DR-Kursbuch dieser Jahre aufgenommen. Dabei wirken die Bilder dann am besten, wenn die Maschinen mit eisenbahntypischem „Drumherum“ (Signale, Schwellenstapel, Eisenbahnhochbauten als Hintergrund) oder unter Brücken aller Art fotografiert wurden. Die klassischen Lokporträts hingegen sind ziemlich langweilig. Und wenn dann noch Masten oder Schornsteine störend aus Tender oder Kessel „ragen“, ist das Bild nicht mehr wirklich schön anzusehen.

Die nächsten zehn Aufnahmen zeigen die Baureihe 03. Hier machten der schöne Rauchpils der 03er vor der Doppelstock-

einheit auf Seite 29 und die fast gleiche Zugkomposition im „Formhauptsignalwald“ zwei Seiten vorher den größten Eindruck auf den Rezensenten. Nostalgische Gefühle beschleichen den Eisenbahnfreund beim Foto der 38 1182 auf Seite 36 vor dem „Schwalbennest“ genannten Stellwerk im Erfurter Hauptbahnhof, 1993 aufgenommen. Ebenso die nächsten beiden Fotos der bekannten Lok stammen von Anfang der 1990er Jahre. Ein Fehler bei der Bildauswahl? Der Buchtitel verspricht Fotos aus den Jahren 1970-1987.

Die Bilder mit den Baureihen 41, 44, 50 und 52 vor Zügen aller Art zeigen die besten Motive im Buch. Hier hat der Meister ein sehr gutes Händchen bei Motivwahl und Fotostrandpunkt bewiesen. Den Reigen beenden dann Aufnahmen der Baureihen 55 und 58 sowie von diversen Tenderloks, da stechen besonders die 86er mit (Usedom) und ohne Windleitblech (Schlettau-Crottendorf) gegenübergestellt hervor.

Unser Fazit: Wer den ersten Band gekauft hat, findet in diesem Buch eine schöne Fortsetzung.

Gerhart Liedebrand – Mit Volldampf voraus

aufgeschrieben und herausgegeben von Silke Kasten,
Hanau-Klein Auheim 2011, 295 Seiten

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Vor mir liegt das Buch „Gerhart Liedebrand – Mit Volldampf voraus“ in glattrötlichem Einband wie vormals die DV 408, die Fahrdienstvorschriften. Auf fast 300 Seiten berichtet der letzte Bahnhofsvorsteher von Frankfurt (Main) Hbf über sein Leben. „Beruflich habe ich einen Traum gelebt, den ich früher nicht zu träumen gewagt hätte“, stellt darin der heute 71-Jäh-

rige zu seiner Eisenbahner-Laufbahn fest. „Ich hatte ja immer nur das jeweils nächste Ziel angepeilt, zum Beispiel Sekretär oder vielleicht noch Obersekretär zu werden, so wie mein Großvater. Aber nie glaubte ich, dass es danach noch weiter gehen könnte.“

Am 2. Juni 1941 in Klein-Auheim (heute Stadtteil von Hanau) geboren, be-

suchte Gerhart Liedeband die Volksschule. Sein Vater, vormals Stellwerker auf dem Hanauer Hbf, war im Zweiten Weltkrieg gefallen. Mutter und Großeltern väterlicherseits zeigten sich in vielerlei Dingen sehr nachsichtig. Als es um die Entscheidung zum Besuch einer weiterführenden Schule ging, unternahmen die Erwachsenen nichts. Sie hatten selbst keine Erfahrung mit höherer Bildung. Der Großvater Heinrich Liedeband, 1888 geboren, war Eisenbahner in dritter Generation. Er nahm ihn öfters mit zum Bahnhof Hanau-Klein Auheim an der nördlichen Odenwaldbahn. Manchmal reichte er ihn auch auf eine Dampflok hoch, und Klein-Gerhart schnupperte Eisenbahnluft direkt vor der Feuerbüchse. Als es dann um die Berufswahl ging, lenkte der Großvater den 14-Jährigen zur Deutschen Bundesbahn.

Am 1. April 1956 begann Gerharts dreijährige Jungwerker-Ausbildung auf dem Bahnhof Hanau-Klein Auheim. Als 8-Klassen-Schüler stand ihm eine Laufbahn als Rangierer, Zugschaffner oder Weichenwärter bevor. Das war Gerhart zu wenig. Er besuchte die Volkshochschule Hanau und belegte Kurse in Englisch, Stenografie und Maschineschreiben. Direkt nach der Jungwerker-Prüfung folgte eine halbjährige Ausbildung zum Betriebswart. Gerhart war noch nicht volljährig und musste daher im Verkehrsdienst unterkommen. Auf dem Bahnhof Kahl, 30 km östlich von Frankfurt (Main), suchte man eine Vertretung für einen erkrankten Fahrkartenverkäufer. Der dortige Bahnhofsvorsteher war von dem jungen Mann sehr angetan, aber noch mehr seine ältes-



Gerhart Liedeband 1990 – Leiter Frankfurt (Main) Hbf

te Tochter Christa. Sie wurde 1962 seine Verlobte und 1964 seine Frau. „Eigentlich bin ich wegen einer freien Wohnung und einer eben verheirateten Freundin geheiratet worden“, stellt Gerhart Liedeband scherzhaft fest. Der Umstand, dass sein Schwiegervater Bahnhofsvorsteher war, spornte ihn

beruflich ungeheuer an. Er wollte unbedingt auch in die mittlere Laufbahn, wollte ihn einholen, um ihm auf Augenhöhe begegnen zu können.

1960 belegte er Fernkurse in Hamburg und München, um sein Allgemeinwissen zu verbessern und besuchte ab 1961 ein Jahr lang die Eisenbahnfachschule in Frankfurt (Main) als Ersatz für die Mittlere Reife. Eineinhalb Jahr später bestand er die Vorprüfung. Damit konnte er sich als Bundesbahn-Assistent bewerben. 1964 schloss Gerhart Liedeband die Assistentenprüfung mit der Note „gut“ ab, die er stolz seinem Schwiegervater präsentierte. Gleich nach der Assistentenprüfung belegte er für die Zulassung zum „Gehobenen Dienst“ einen Fernkurs in München sowie einen Abendkurs an der Eisenbahnfachschule in Frankfurt (Main). 1967 bestand Gerhart Liedeband die Vorprüfung für die nichttechnische Inspektorenlaufbahn (Ersatz für Abitur) und konnte sich entsprechend bewerben. Zwei Jahre zuvor, 1965, hatte das Ehepaar Liedeband sein erstes Kind bekommen, Sohn Michael. Beruflich war Liedeband nun Beamter im Betriebsdienst. Seine erste große Bewährungsprobe hatte er als Fahrdienstleiter 1971 zu bestehen, als ein schwerer Güterzug mit ca. 2 000 Tonnen in den Bahnhof eingefahren und aufgrund

eines Achsschenkelbruchs entgleist war. Bei seinem Dienstantritt waren Stunden vergangen, doch das Chaos noch riesengroß. Der 30-jährige Fahrdienstleiter versuchte, das Durcheinander zu ordnen. Die vielen Meldungen, schriftlichen Befehle, Gleissperrungen und Rangierdispositionen brachten ihn an den Rand der Belastbarkeit. Ein anwesender Betriebskontrollleur machte ihm Mut und meinte, er hätte doch alles gut im Griff. Er gab sich alle Mühe und kämpfte sich durch – auch durch die danach anstehende Prüfung zum nichttechnischen Inspektor. „Geprüft wurden wir in den Bereichen A-Feststeller, das war die Finanzprüfung im gehobenen Dienst, in der Verwaltung, im Betriebsdienst und Verkehrsdienst. Die Prüfungen dauerten jeweils einen ganzen Tag und es gab keinerlei Hinweise darauf, welches Thema drankommen würde. Als ich später selbst in Prüfungskommissionen angehende Inspektoren und Mitarbeiter für den höheren Dienst prüfte, habe ich mich häufig an diese harte Zeit erinnert.“

Danach war Zugüberwachung in Frankfurt (Main) angesagt. Diese Arbeit gefiel ihm. Aber schon nach einem halben Jahr bot ihm der Amtsvorstand den Posten als Vertreter des Bahnhofsvorstehers in Hanau Hbf an. Sein Vorgesetzter war jetzt Amtsrat Gottschalk, der für den jungen Mann zu einer Art Mentor werden sollte. Mit der Infrastruktur war Liedeband gut vertraut, aber die vielen Aufgaben ei-



Stellwerk Frankfurt (Main) Hbf 1987: Leiter Frankfurt (Main) Hbf Gerhart Liedeband, Bürgermeister Hans-Jürgen Moog, Präsident der BD Frankfurt Bannas

nes Vorstehers waren Neuland für ihn. Er musste nun Mitarbeiter ausbilden, prüfen, überwachen und beurteilen, Bauarbeiten planen, die Ausführung begleiten, die Infrastruktur kontrollieren sowie Fahr- und Rangierpläne erstellen. Neu war für ihn auch die Unfallbereitschaft. Im Falle eines Unfalls musste er, sofern er dazu eingeteilt war, alle Maßnahmen an der Unglücksstelle leiten. Während seiner aktiven Zeit bei der Bahn hatte er sich insgesamt um rund 60 Selbstmorde und Unfälle mit Todesfolge zu kümmern. „Suizidfälle zu erleben, ist zwar tragisch, aber die gehen nicht so unter die Haut. Man weiß, die den Freitod wählen, wollten es so. Manche Unfälle aber, mein erster Toter war mein früherer Vorsteher, haben mich tagelang verfolgt und belastet, zwar nicht im Schlaf, aber in meinen Gedanken.“

1973-1975 war Gerhart Liedebbrand der oberste Eisenbahner vom Bahnhof Ober-Roden, der 72 Mitarbeiter zählte: „Wie eine große Familie funktionierte das Zusammenspiel der Belegschaft.“ Sein junger Vertreter war schon Inspektor, gewissenhaft und intelligent, mit ihm verstand er sich besonders gut. Aber 1975 wurde „sein“ Bahnhof im Zuge einer Verwaltungsreform einem größeren Bahnhof zugeordnet. Liedebbrand kam nach Hanau Hbf zurück und wurde zunächst als zweiter Vertreter des Vorstehers und zwei Jahre später als dessen erster Vertreter eingesetzt. Die Ernennung zum Bundesbahn-Amtmann folgte auf dem Fuß. Allerdings war das Intermezzo „erster Vertreter“ nur von kurzer Dauer. Dieser Arbeitsplatz wurde zum Amtsrat höher gestuft, und ein älterer, erfahrenerer Kollege bekam den Zuschlag. Dann kam wieder so ein denkwürdiger Tag. Es war der 30. April 1981, als in Rauschwald ein Güterzug in einer Kurve entgleiste. Zehn Güterwagen stürzten die Böschung hinunter und lagen in einem riesigen Haufen über- und nebeneinander. Als Liedebbrand eintraf, war sein Chef bereits anwesend. Dieser übergab dem nunmehr 40-Jährigen sofort die Geschäfte an der Unfallstelle. Es dauerte drei Tage und drei Nächte, bis sich das riesige Chaos langsam lichtete: „Ich hatte die betroffene freie Strecke zum „Bahnhof“ erklärt und damit allen das Rangier- und Fahrgeschäft erleichtert. Das entsprach nicht den Vorschriften, aber im Nachhinein nahm keiner daran Anstoß.“ Bei der anschließenden Auswertung des Unfall-Managements kam er ganz gut weg. Im Übrigen war wieder wie einst in Hanau Nord ein Achsschenkelbruch an einem Wagen die Unfallursache gewesen.

Rückblickend resümiert Gerhart Liedebbrand, dass die Arbeit auf dem Hanauer Hauptbahnhof mit seinen vielen unterschiedlichen Betriebsstellen und Techniken für ihn eine äußerst wichtige und lehrreiche Zeit gewesen war. Seine Vorgesetzten hatten bald Liedebbrands Ehrgeiz, seine Strebsamkeit und sein Potential erkannt. Im Ernstfall nicht ängstlich, sondern entschlossen und entscheidungsfreudig zu reagieren, das war gefragt.

Eines Tages wurde er getestet. Er sollte auf Wunsch eines Dezernenten der BD Frankfurt eine Betriebsprüfung auf dem dortigen Hauptbahnhof leiten. Als der Tag dann kam, strengte sich Bundesbahn-Amtmann Liedebbrand besonders an, setzte seinen ganzen Sachverstand ein und war nicht nur pingelig, sondern steuerte kritische, konstruktive Gedanken bei. Von vorgesetzter Stelle registrierte man das sehr genau. Anfang 1982 wurde der Stellvertreter-Posten von Frankfurt (Main) Hbf offiziell ausgeschrieben. Es gab ein paar sehr entschlossene Mitbewerber. Der Dezernent jedoch entschied sich für Gerhart Liedebbrand. Auch die Betriebskontrollen der Direktion standen auf seiner Seite, die ihn als nervenstarken Kollegen während diverser Unfallszenarien kannten.

Im September 1982 trat er seinen Dienst in Frankfurt (Main) Hbf an, einem der größten Bahnhöfe Europas. Der Anfang war schwer. Nicht selten kam er auf einen 18-Stunden-Tag. Bei Bereitschaftsdienst übernachtete er in der Nähe des Hauptbahnhofs. Erst nach einigen Monaten spürte er Anerkennung, merkte, wie das Vertrauen wuchs – vor allem bei den fachlichen Diskussionen auf dem großen Fahrdienstleiterstellwerk, wo 20 Mitarbeiter den Zugverkehr des Hauptbahnhofs

und der angrenzenden Bahnhöfe steuerten. Es dauerte zwei Jahre, bis er aus dem Stegreif die Abläufe und Probleme dieses riesigen Bahnhofs erläutern konnte.

Der Bahnhofschef von Frankfurt (Main) Hbf Wilhelm Schäfer war lange krank und wurde vorzeitig in den Ruhestand verabschiedet. Bereits 1986 hatte Gerhart Liedeband seine Vertretung übernommen. Aber automatisch seine Nachfolge anzutreten, ging nicht, ihm fehlte dafür die Qualifikation, diesmal das Studium. Da auch der Präsident der BD Frankfurt an seiner weiteren und kontinuierlichen Arbeit auf dem Hauptbahnhof interessiert war, forderte er Gerhart Liedeband auf, sich direkt bei ihm für den „Höheren Dienst“ zu bewerben. Das tat er. Nun folgten Prüfungen, Auswahlgespräche und Befragungen. Dann erhielt er 1987 die Erlaubnis, ein zweijähriges Direktstudium zu absolvieren. Dafür sollte der 46-jährige Student freigestellt werden. Aber es fand sich kein Ersatz für Gerhart Liedeband. Die einen konnten, die anderen wollten nicht. Schließlich fragte ihn der Präsident, ob er nicht den Bahnhof leiten und gleichzeitig studieren könne. Eigentlich nichts Neues für den ständig Lernenden, nun aber doch in einer anderen Liga. Liedeband beriet sich mit seinen engsten Mitarbeitern. Sie wussten, dass er nur abends und am Wochenende für den Hauptbahnhof präsent sein konnte, sagten ihm aber volle Un-



Frankfurt (Main) Hbf 1991: Postminister Schwarz-Schilling, Leiter Frankfurt (Main) Hbf Gerhart Liedeband, DB-Vorstandsvorsitzender Heinz Dürr

terstützung zu. Sie wollten keinen neuen Chef haben.

Das Studium fand an der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung in Bonn und Boppard, an der Managerschule in Bad Homburg sowie bei der BD Frankfurt und anderen zentralen Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn statt. Die Anforderungen waren sehr hoch. Professoren aus ganz Deutschland hielten Vorlesungen. Fast jede Woche wurde eine Klausur geschrieben. Aber auch diese Herausforderung lief am 2. Mai 1989 erfolgreich ab. Gerhart Liedeband kehrte mit ganzer Kraft zu seiner bisherigen Arbeitsstelle zurück.

Der Werktag begann stets um 7 Uhr in seinem Büro. Zunächst schaute er sich kurz die Betriebsunterlagen vom Vortag an. Dann begann sein Rundgang durch den Bahnhof, wobei er versuchte, alles

mit den Augen eines Reisenden anzuschauen. Er achtete auch auf die Lautsprecher-Durchsagen. „Ich hatte angeordnet, dass meine Stellvertreter oder die Bereitschaftshabenden morgens um 6 bis 8 Uhr sowie nachmittags von 15 bis 18 Uhr auf den Bahnsteigen sein mussten. Meine Kontrollgänge waren also zusätzlich. Dabei habe ich Wert darauf gelegt, das ganz offen zu tun und Kritisches gleich anzusprechen.“ Sein besonderes Augenmerk galt auch stets der Sauberkeit. „Die Sauberkeit war ein zentrales Thema, das mich und die zuständigen Mitarbeiter die ganzen zwölf Jahre beim Hauptbahnhof beschäftigte.“ Viele Aktionen waren nötig, um auf diesem Gebiet sichtbare und bleibende Veränderungen zu erreichen. „Leitlinie meines Führungsstils war, meinen Mitarbeitern so viel Freiheit wie möglich zu lassen. Ich wollte aber über alle relevanten Vorgänge und Planungen informiert sein, um bei Bedarf eingreifen zu können. Mein Motto war immer: Schaffe die kleinen Probleme schnell ab, dann hast du Zeit für die großen.“ Wenn ein Mitarbeiter mit einem Anliegen zu ihm kam, dann wurde er ernst genommen. Die Folge war, dass viele anklopfen, doch er bemühte sich stets ehrlich und fair zu sein. „Bevor ich Entscheidungen traf, habe ich mich eingehend über die Umstände informiert.“

Zwei Jahre, bevor die Deutsche Bundesbahn 1994 zur Deutschen Bahn AG gewandelt wurde, begannen die internen Planungen. Die Umstellung war für Gerhart Liedeband kein epochales Problem, weil das Studium noch nicht lange zurücklag. Er verfügte über betriebswirtschaftliches Wissen und kannte die einschlägigen Rechtsvorschriften. Neu und gewöhnungsbedürftig wirkten allerdings

die Strukturen. Er musste sich schnell umstellen, denn er war in Frankfurt (Main) Hbf so nah an der Zentrale, der Hauptverwaltung, dran, dass viel in seinem Zuständigkeitsbereich experimentiert wurde. Geplant war, den Hauptbahnhof in vier bis fünf Bereiche zu trennen. Ihm war klar, wenn er und seine Kollegen sich bereit finden, Dinge auszuprobieren, können sie auch Einfluss nehmen. „Es war nicht immer leicht, als Praktiker Gehör zu finden, denn die Unternehmensberater kamen mit meist schon vorgefertigten Charts. Sie beharrten auf die Teilung, damit Übersichtlichkeit und Verantwortlichkeit, vor allem im Hinblick auf das Budget, für die einzelnen Bereiche gewährleistet werden konnten. Die Pünktlichkeit der Züge schien ihnen dabei eher zweitrangig. Ich hatte zwar eingesehen, dass künftig Fern-, Nah- und Güterzüge sowie Fahrweg und der Bahnhof selbst als eigenständige Bereiche gemanagt werden sollten. Aber ich plädierte leidenschaftlich dafür, dass in großen Bahnhöfen über allen ein Chef sitzt, der dieses Gebilde steuert, so wie es ja auch auf Flughäfen üblich ist. Aber ich konnte mich nicht durchsetzen. So kam es 1994 zur Schaffung der eigenständigen Geschäftsfelder in jedem Bahnhof, die ab 1999 in Aktiengesellschaften überführt wurden.“

Als die Posten für die Führungskräfte verteilt wurden, bekam er den des Niederlassungsleiters Frankfurt für den Bereich Betrieb, Personal, Einkauf, Controlling sowie die Betriebsleitung übertragen. Er hat den Beamtenstatus ruhen lassen und wurde Angestellter. „Jemand hat ausgerechnet, dass die Effizienz der Bahn bereits acht Jahre nach der Privatisierung um 200 Prozent gesteigert worden war, vor allem durch Personalabbau, Outsourcing

und den Einsatz moderner Technik. Allerdings musste jede Einsparmaßnahme, vor allem wenn es um Beschäftigungsabbau ging, dem Betriebsrat gegenüber nachvollziehbar begründet werden. „Nach dem Übergang vom Bahnhof zur Niederlassung Frankfurt saß Gerhart Liedeband in den Monatsgesprächen vorübergehend 75 Betriebsräten gegenüber. Zu den Betriebsversammlungen kamen rund 1 000 Mitarbeiter. Manchmal gab es da auch Buhrufe und Pfiffe.“

Schon 1998 stand die nächste Stufe der Bahnreform an. Und Gerhart Liedeband kletterte eine Stufe höher. Nach diversen Management-Kursen wurde er Personalleiter in der Niederlassung Netz Mitte in Frankfurt (Main). Dazu gehörten Hessen und Rheinland-Pfalz mit über 5 000 Beschäftigten.

Gerhart Liedeband beendete 2005 sein bewegtes, aktives Arbeitsleben. Er fasst zusammen: „Rückblickend kann ich sagen, dass mir die Arbeit auf dem Frankfurter Hauptbahnhof am meisten gelegen hat. Ich war zwölf Jahre lang mein eigener Chef, zusammen mit den Abteilungsleitern und Mitarbeitern bildeten wir ein tolles Team. Wir wussten, dass wir uns alle aufeinander verlassen konnten. Ich genoss es, Verantwortung zu tragen, Herausforderungen zu meistern und selbst über wichtige Angelegenheiten entscheiden zu können. Wenn dies nicht so gewesen wäre, hätte ich den Job auch keine zwölf Jahre ausgehalten, jedenfalls hat keiner meiner Vorgänger so lange auf diesem Posten amtiert.“ und „Eine Erkenntnis habe ich mir nicht nehmen lassen: Die Produktion in einem großen Bahnhof aus einer Hand war sehr vorteilhaft.“

Gerhart Liedeband konnte in seinem Beruf so aufgehen, weil im Hintergrund

eine intakte Familie agierte, seine Frau Christa ihm den berühmten Rücken frei hielt. Letztlich war er für Sohn Michael und Tochter Sandra (1968 geboren) selten da, aber ein großes Vorbild. Der Sohn trat in die Fußstapfen der männlichen Vorfahren und begründete die sechste Eisenbahner-Generation der Liedebands. Er arbeitet heute in der Geschäftsleitung der DB Mobility Logistics AG, Bereich Service Center Personal, in Frankfurt (Main).

Dass Gerhart Liedeband dem BSW von Anbeginn seines Berufslebens bis heute angehört, erwartet ganz einfach der Leser, und er wird nicht enttäuscht. Eine außergewöhnliche Laufbahn bei der Deutschen Bundesbahn, Einsichten in Strukturen der DB AG, dazu Milieustudien sowie Zahlen und Fakten rund um Frankfurter (Main) Hbf machen dieses Buch äußerst lesenswert. Das Buch wird nicht vertrieben (keine ISBN). Bei Interesse bitte mit der Redaktion Kontakt aufnehmen (s. Impressum).

PS:

Ursprünglich sollte dieser Beitrag als Porträt von unserer Autorin in Frankfurt (Main), Annemarie Buley, erscheinen. Sie führte auch ein erstes Gespräch mit Gerhart Liedeband auf „seinem“ Hauptbahnhof, der ihr dabei sein Buch überreichte. Bei so einer umfassenden Berufs- und Familiendokumentation wollten und konnten wir keine neuen Textpassagen erfinden und entschlossen uns zu einer erweiterten Rezension. Mit freundlicher Genehmigung von Gerhart Liedeband zitieren wir einzelne Texte oder geben sie im Kontext wieder. BB Martin Bläß und Sohn Michael Liedeband, die uns unkompliziert weiter halfen, kontakteten wir anfangs. Wir danken allen Beteiligten für die erfahrene Unterstützung.

Post an die Redaktion

Martin Bläß, BB Modelleisenbahn Frankfurt (Main):

„Heute bekam ich das neue B&M in das Büro geschickt. Eigentlich keine Zeit, weil zwei Tage auf Dienstreise und dennoch aufmachen und gucken, also Karton aufgerissen, Telefon klingelt – egal ...gleich überflogen ... Bilder, ja, Bilder mit Menschen, Geschichten, tolle Überschriften – schon wieder Telefon. Also nur vom Überfliegen und Durchblättern ohne eine richtige Zeile lesen zu können - mein erster Eindruck: Klasse!!! Das sind richtig anregende Magazine geworden, die Aufmachung und die aufgelockerte Struktur – nicht mehr sieben Seiten Text und dann zwei Seiten Zeichnungen und dann wieder ellenlange Texte. Richtig tolle Arbeit !!!“

Manfred Löber, Hamburg (2x):

1. „Seit dem 1. April 1965 bin ich Eisenbahner und Spender des BSW. Im Moment befinde ich mich in der Ruhephase der Altersteilzeit. Die letzten 21 Jahre habe ich als Fahrdienstleiter und Schichtleiter im Zentralstellwerk Hzf des Bf Hamburg Hbf gearbeitet. Gestern hat die DB in Hamburg ihr neues zentrales Verwaltungsgebäude im Rahmen eines Familienfestes vorgestellt. Es gab auch einen Stand vom BSW. Dabei bin ich auf die Zeitschrift Bahn&Modell aufmerksam geworden. Gefällt mir außerordentlich gut! Ich bin zwar kein Modelleisenbahner (die Arbeit auf dem Stw hat meinen Spieltrieb mit der Eisenbahn voll befriedigt), aber die gelungene Mischung Ihrer Beiträge ist sehr gut. Kann man diese Hefte abonnieren? Diese Frage konnte ich gestern nicht vor Ort klären, da ich viele Gespräche mit bekannten Eisenbahnern führen musste. Die Zeit lief einfach davon. Ich hoffe, dass Sie mir helfen können. Mit freundlichem Gruß ...“

Redaktion: Wir schreiben es gern immer wieder. Jeder, der nicht Mitglied unseres BSW-Kulturbereiches ist, kann unser Fachblatt dennoch abonnieren – aber nicht mit Geld, sondern mit Briefmarken an die Redaktions-Anschrift (s. Impressum, letzter Satz).

2. „Kurz nach der Wende war ich im Bw Staßfurt. Mein Großvater war Dampflokführer im Groß-Bw Güsten und bei meinem Eintritt in den Eisenbahndienst schon im Ruhestand. Als ich 1990 (noch zu DR-Zeiten) meinen DB-Ausweis mit der Bitte um Zutritt in Staßfurt vorlegte, sagte dort der alte Kollege: ‚Bist Du der Enkel von August Löber?‘. ‚Ja‘. ‚Bei Deinem Opa habe ich noch das Lokführerhandwerk gelernt!‘ Ich hatte feuchte Augen....“

Horst Göbel, Kempten:

„Vor ein paar Tagen habe ich Heft 29 von Bahn&Modell erhalten. Ich freue mich auf jede Ausgabe. Wie ich schon Hans-Joachim Kirsche immer gesagt habe, ist dieses Heft mit das Beste, was es über unsere Bahn und Modellbahn gibt. Dieses Lob kann ich auch Ihnen aussprechen!

Auf Seite 92 steht unter dem Außenbüro München auch unsere Kulturgruppe. Leider ist die E-Mail Adresse falsch, richtig: goebel-kempten@augustakom.net oder mec.oa.ke@gmx.de. Bitte in der nächsten Ausgabe richtig stellen. Danke!

Herzliche Grüße von der südlichsten Kulturgruppe in der Stiftung BSW“

Bernhard Machon, Cottbus

„Zu dem Artikel aus Heft 29 ‚Eisenbahn-Studenten zwischen Jugendstil und Barock‘ über die IBV Gotha sende ich Ihnen im Anhang zwei Dokumente, die meine Auffassung untermauern sollen, dass die

„IBV“ Gotha nicht im Jahr 1968, sondern erst 1969/70 in die nachfolgende „IngST“ umstrukturiert wurde. Wie aus meinem Fachschüler-Ausweis hervorgeht, wurden wir als 16. Matrikel im September 1968 an der „IBV“ immatrikuliert. Die Gültigkeit des Ausweises für das 2. Studienjahr (bis 31. August 1970) wurde im Jahr 1969 auch noch mit Siegel der IBV bestätigt. Erst die Verlängerung für das 3. Studienjahr wurde im Jahr 1970 mit dem Siegel der IngSt dokumentiert. Wir Studenten des 16. Matrikel waren 1971 die letzten Absolventen, denen trotz Umstrukturierung zur IngST noch die Berufsbezeichnung „Ingenieur der Fachrichtung EISENBAHN-BETRIEBS- UND -VERKEHRSTECHNIK“ zuerkannt wurde.

Das soll eine Ergänzung zu dem höchst interessanten Artikel sein. Ich und viele meiner ehemaligen Kommilitonen betrachten die damalige Direktstudienzeit als einen der schönsten Abschnitte in unserem Leben. Wir als Klasse 16Id1 waren eine reine Jungenklasse, noch sehr jung, 20-24 Jahre, überwiegend „vogelfrei“ und somit für alle Dummheiten, auch mit den Studentinnen der Finanzfachschule, zu haben. So gestalteten wir mit einer kleinen Combo, die sich ausschließlich aus Mitgliedern unserer Klasse zusammensetzte, viele Partys im „Sahnakeller“ (sprich Mensa im Haus 2), hatten eine eigene Fußball- und Handballmannschaft, die manche Studententitel holten usw. Auch die Darlegungen über die Geschichte der Schulgebäude (Schloss Friedrichsthal in Gotha und Villa „Haus Felseneck“ mit Forsthaus in Eisenach) wecken so manche Erinnerung, zumal wir in beiden Einrichtungen gelebt haben. In Erinnerung blieben aber auch die angestrebte Erziehung zu den eisenbahn-typischen Tugenden wie Disziplin, Ordnung und Sicherheit, die erforderlichen Arbeitseinsätze auf dem Güterboden in Erfurt, die Abkommandierungen in strengen Winterperioden in die Hei-

matdienststellen, um die Eisenbahner vor Ort im „Winterkampf“ zu unterstützen usw.

Übrigens veranstalteten wir seit 1972 jedes Jahr 3-tägige Klassentreffen, was den noch immer engen Zusammenhalt nach über 40 Jahren unterstreicht.

Auch der Artikel über unseren ehemaligen Schuldirektor Oberthür ist höchst interessant. Ich habe Herrn Oberthür als einen stets korrekten und sachlichen Schulleiter in Erinnerung. Herr Oberthür war Gast bei unserem 20. Klassentreffen, das wir in Gotha organisiert hatten. Abschließend möchte ich Ihnen bestätigen, dass auch alle anderen Artikel in der Zeitschrift für mich als Eisenbahnrentner sehr informativ sind und wünsche Ihnen auch für die Zukunft ein gutes Gelingen.“

Der Leiter der BSW-Gruppe Historische Ellok Leipzig Wolfgang Müller

In dem Beitrag „Vor vielen, vielen Jahren...“ (Heft 29, Seite 64 ff) bat Autor Dieter Koschmann die Leser von Bahn&Modell um Mithilfe bei der Ermittlung der Bildunterschriften zu den veröffentlichten Fotos. hat zu dem Halt eines Schnellzuges in Großbeeren Folgendes recherchiert:

„Die Aufnahme findet sich auch in dem Buch „Die Baureihe 0310“ von Robin Garn wieder. Dort steht als Bildautor „Sammlung Gottwaldt“ (Alfred Gottwaldt war der Leiter des Museums Verkehr und Technik Berlin, heute Deutsches Technikmuseum Berlin, d. A.). Nach seinen Angaben hat er die Aufnahme von einem Herrn Schiebold erhalten, ohne besondere Bildangaben. Günter Schiebold war Zugschaffner, danach Zugführer und zuletzt Arbeitszugführer auf dem Leipziger Hauptbahnhof. Er ist leider 1998 verstorben. Schiebold muss nicht der Fotograf gewesen sein, er hatte aber zu der Aufnahme eine Beziehung, denn er war beteiligt am Freie Deutsche Jugend (FDJ)-Jugendzug

D 37/D 38 Leipzig—Berlin—Leipzig. Der Bahnhof Großbeeren war auf der Strecke nach Berlin Anhalter Bahnhof (Berlin AHB) bis zur Teileröffnung des Berliner Außenringes (8. Juli 1951) Grenzkontrollpunkt für Züge nach Berlin AHB. Danach wurden die Kontrollen nach Ludwigsfelde verlegt, um auch die Züge über den Außenring zu erfassen. Den späteren Kontrollbahnhof Schönefeld gab es erst ab Sommerfahrplan 1952. Die Uhrzeit ist an der Bahnhofsuhr leider nicht mit Sicherheit zu erkennen, man kann deuten 11:15 Uhr oder 15:15 Uhr. Der Schattenwurf des Lichtmastes steht jedoch fast senkrecht zur Gleisachse, die + 16 Grad von der Nord-Süd-Linie abweicht.

Das ergibt eine wirkliche Zeit von ca. 18:40 Uhr. Für Mitte Mai spricht die Länge des Lokschatens, Sonnenuntergang wäre ca. 20:10 Uhr gewesen, die Sommerzeit war damals nicht eingeführt. Ein Blick in den Buchfahrplan Heft 8a Berlin, gültig ab 4. Februar 1952, verweist uns auf D 138, der um 18.41 Uhr ohne Halt durch Großbeeren zu fahren hatte.

Meine Theorie: Im Zusammenhang mit den anderen beiden Aufnahmen vom Anhalter Bahnhof drängt sich mir der Verdacht auf, dass eine Gruppe von Eisenbahnern, möglicherweise die des FDJ-Jugendzuges, den es zu dieser Zeit nicht mehr gab, die Gelegenheit genutzt hat, letztmalig zum Anhalter Bahnhof und zurück zu fahren. Man könnte es einen Ausflug nennen. Ein ausserplanmäßiger Halt in Großbeeren wurde bei bestem Fotolicht für eine spontane Aufnahme genutzt. Da der Lokführer die Szene

D 138 (10,1) 2. u. 3. Klasse								
Berlin Anh Bf—Jüterbog—Leipzig Hbf—Plauen unt Bf								
Höchstgeschwindigkeit 90 km/h			Last 500 t			Mindestbremsbinderstel 82		
S 36.17 (03)								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Berlin Anh Bf	—	—	18,24			
1,8		Abzw Abwt	—	—	27	3	1,2	
0,8		Abzw Abm	—	—	28	1	0,6	
1,4		Abzw Tpa	—	—	29,5	1,5	0,9	
2,9		Abzw Tfh	—	—	32	2,5	2,0	22
2,8		Bin-Lichterfelde Ost	—	—	34	2	1,8	16,7
2,4		Lichterfelde Süd	—	—	36	2	1,6	
2,6		Teltow	—	—	38	2	1,7	
4,2		Großbeeren	—	—	41	3	2,8	
6,2		Ludwigsfelde	18,46	+8	54	5	4,1	
5,7		Thyrow	—	—	19,00,8	6,8	3,8	
4,1		Trebbin (Kr Teltow)	—	—	03,6	2,8	2,7	
5,8		Scharfenbrück	—	—	07,7	4,1	3,9	
5,9		Woltersdorf b Luck	—	—	11,8	4,1	3,9	30
3,7		Luckenwalde	—	—	14,4	2,6	2,5	25,4
5,0		Forst Zinna	—	—	17,9	3,5	3,3	
3,8		Grün-Kist Zinna	—	—	20,5	2,6	2,5	
4,2		Jüterbog	—	—	19,24	3,5	2,8	
62,8				8		52	42,1	

überschaute, bestand keine Gefahr, dass der Zug ohne die Gruppe abfuhr. Es war auch keiner da, der das Fotografieren hätte verhindern können. Es müsste sich also um D 138 Berlin AHB—Leipzig—Plauen (Vogtl) unt Bf handeln. Am Sonnabend, den 17. Mai 1952 war dies letztmalig möglich, am Folgetag endete mit dem Sommerfahrplan der Zugverkehr zum Anhalter Bahnhof.

Noch ein paar Anmerkungen:

Das Mitführen von Fotoapparaten im Dienst war strengstens untersagt. Auf einem Kontrollbahnhof hätte das Fotografieren zum Eingreifen der Sicherheitskräfte geführt. Wir hätten das Foto bestenfalls in einer „Akte“ wiedergefunden.

Die Lokomotive 03 1089 verlor ihre Stromlinienverkleidung erst bei der Generalreparatur im Raw Karl-Marx-Stadt, die am 4. Februar 1954 beendet war.

Freuen wir uns also über die gelungenen Aufnahmen, die uns an vergangene Zeiten erinnern.

Otto Mayer, BSW-Ortsvorstand Eisenach, teilte mit:

Die BSW-Gruppe Modelleisenbahnfreunde Eisenach West hat z. Zt. keine Arbeitsmöglichkeiten mehr, da die Räume durch die DB Station&Service AG ge-

kündigt wurden. Der ehemalige Leiter der Gruppe, ein aktiver DB AG - Beschäftigter hat aus Verärgerung das BSW verlassen. Der neue Ansprechpartner ist dem Bezirksbeauftragten bekannt.

Die Modellbahnfreunde suchen nach neuen Räumlichkeiten. Die Angebote der DB Station&Service AG sind jedoch finanziell völlig überzogen.

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, 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 Sonnabend 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 Gruppentreffen, 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: Her-

bert 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.daehe@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 noch 2013:

12./13. Oktober: Saisonabschlussfest mit Führerstandsmitfahrten 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. – 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 4. Dienstag im Monat von 9.30 bis 11.30 Uhr, Bahnhofstraße 15, 99867 Gotha, Info: Heide Arndt 03621-704396

Großvoigtsberg

BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg, Zellwaldring 8; 09603 Großschirma OT 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

Leipzig

BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig – jeden Mittwoch von 13 bis 21 Uhr Gruppentreffen zur Pflege von Eisen-

bahnfahrzeugen und Arbeiten an der Modellbahn im ehemaligen Bw Plagwitz, Schönaauer 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: 15. Oktober – Saisonabschlussfahrt, 14. Dezember – Nikolaus- und Lichterfahrt nach Schlettau (2x Schwarzenberg—Schlettau und zurück (wenn nicht mit Diesellok angekündigt, alle Züge mit 50 3616).

St. Egidien

BSW-Gruppe Modellbahnclub St. Egidien – jeden 1. und 3. Montag im Monat, ab 17 Uhr

in den Gruppenräumen im Bf St. Egidien, Info Knut Hoffmann, Tel. 0152-28548673, E-Mail: mecegidien@gmx.de

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, Würthstraße 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 Klubtreffen, jeden 2. Sonntag im Monat Morgentreff 10 Uhr im Clubraum der Lokhalle des ehem. Bw Haltingen, Werkstättenplatz 5, 79576 Weil am Rhein, Info: Wolfgang Hugenschmidt, Tel.

07628-2428, E-Mail: wolfgang.hugenschmidt@bahn.de, www.et25.de

Offenburg

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg – Treffen jeden Montag von 18:00 Uhr bis 21:30 Uhr, jeden 2. Sonntag im Monat Frühschoppen von 10:00 bis 13:00 Uhr im Clubhaus des Modelleisenbahnclubs Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 77, 77582 Offenburg. Bei Bedarf Arbeitstage im Museumsstellwerk 31 im Bahnhof Offenburg oder 0151-52705252, E-Mail: dirckflackemecoog@web.de

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, info@die-buegelfalte-110.de, www.die-buegelfalte-110.de

Außenbüro München

Bellenberg

BSW-Gruppe Modellbauclub Bellenberg – jeden Freitag Clubabend 19 Uhr im ehemaligen Bahnhof Bellenberg, Bahnhofstraße 11. Info: Jochen Martin, Umlandstr. 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.net oder mec.oa.ke@gmx.de.

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, Stai-

ningerstraße 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: Matin 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, E-Mail: wissler.lothar@t-online.de

Kornwestheim

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

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 Dienst: 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 (Gehtrappe bis zum 1. Absatzaufgang, dann rechts Eingang), Führungen nach Ver-

einbarung. Leiter der Gruppe: Rainer Beer, Weilmordorfer Straße 15, 70825 Korntal, Tel. 0711-6722607. Museumsführer: Peter Berger, Bolzstraße 72, 70806 Kornwestheim, Tel. 07154-5586, E-Mail: rainerbeer@arcor.de oder h.p.a.berger@t-online.de

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 Vereinssälen im Bürgerzentrum Bahnhof Arnsberg, Info: H. Rüschenbaum, Tel. 02932-32975, E-Mail: vorstand@ef-obere-ruhrtalbahn.de

Dortmund

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

Düsseldorf

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

Hagen

BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik, Treffen jeden Montag ab 16 Uhr im Stellwerk „Vof“ in Hagen-Vorhalle, Info: H.-W. Fuest, Tel. 0160-97441626, E-Mail: hansiwf@versanet.de, www.museumsstellwerk.de

Koblenz

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

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: kurtgoerres@arcor.de

Paderborn

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

Witten

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

Außenbüro Frankfurt/Main

Darmstadt

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

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

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: Siggi 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 NordRegionalbüro 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. Thala, Tel. 04502 302414 oder 0172-5145005, E-Mail: efs.badschwartau@t-online.de, www.efs-badschwartau.de

Cuxhaven

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

Glückstadt

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

Niebüll

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

Rendsburg

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

Impressum

Bahn&Modell
Nr.30/Oktober 2013

www.bahn-und-modell.de

Fachblatt des BSW-Bereichs
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

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. August 2013

Layout: Günter Jazbec

Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

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

Dieses Fachblatt erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs kostenlos, alle anderen können es gegen Einsendung von 2,90 € in Briefmarken (5x 0,58 € oder 2x 1,45 €) bei der Redaktion bestellen.

Für das Heft 31:

Redaktionsschluss 15. Februar 2014
Auslieferung Anfang April 2014

Schaltpläne zum Beitrag auf Seite 40 für eine Modelleisenbahn mit automatischer Signalsteuerung für Modulanlagen mit Dreileiter-Wechselstromsystem

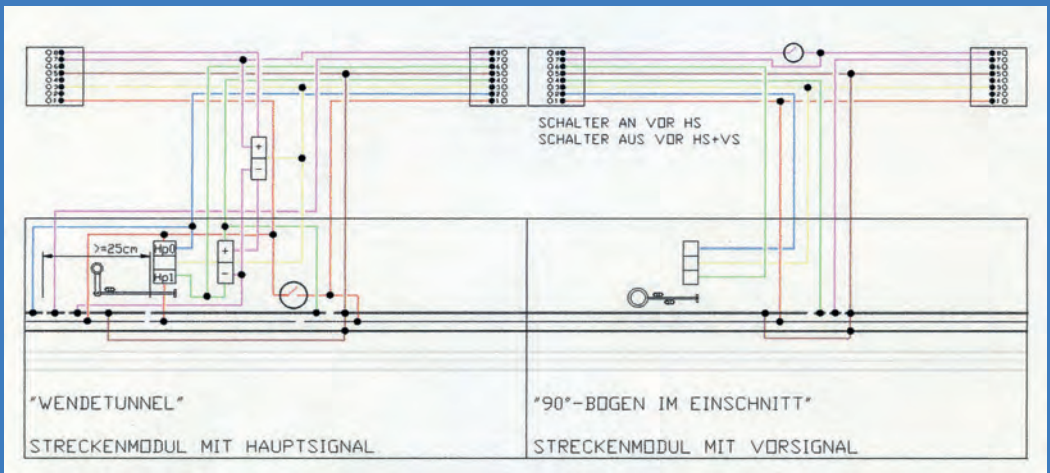


Bild 1: Schaltplan der zwei Module mit Haupt- bzw. Vorsignal

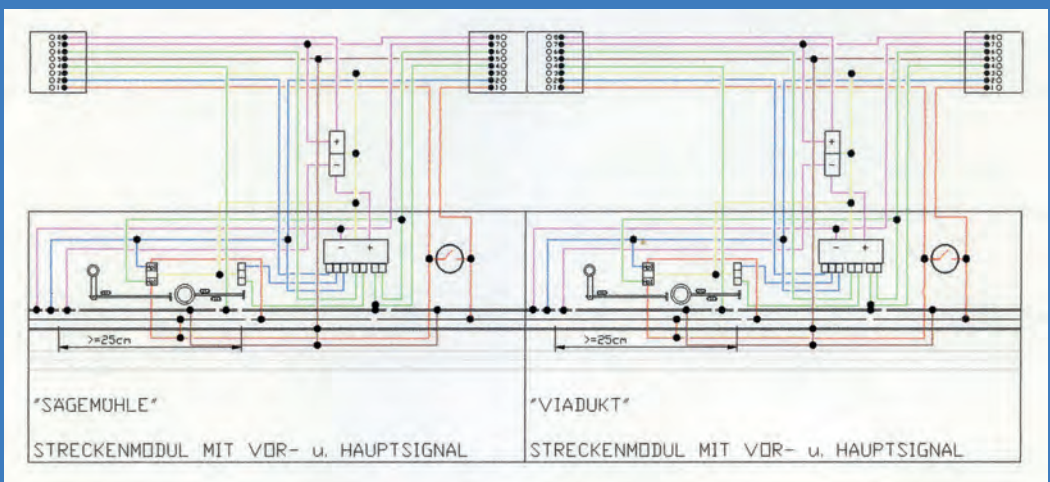


Bild 2: Schaltplan der zwei Module mit Haupt- u. Vorsignalkombinationen



Zwei Bilder einer legendären Dampflokomotive – 01 150 mit fünf Jahren Abstand

(Henschel und Sohn, Kassel; 1935/22698, 2'C 1' h2, + 1973; ↑1982, ↓2005, ↑2013)

Dem Bahnhof der unterfränkischen Kreisstadt Bad Neustadt wurde die Ehre zu teil, die legendäre Dampflokomotive 01 150 im Abstand von fünf Jahren zweimal zu empfangen, und Peter Federlein aus Mellrichstadt ist es gelungen, sie dort jeweils zu fotografieren.



Am 26. August 2008 wurde die 01 150 in einem jämmerlichen Zustand zur Aufarbeitung nach Meiningen überführt. Bei einem Großbrand im Ringlokschuppen des Bw Nürnberg-West in Gostenhof (Depot des Verkehrsmuseums Nürnberg) brannte sie am 17./18. Okt. 2005 aus. Olaf Teubert aus Bielefeld ist es zu verdanken, dass es eine betriebsfähige Aufarbeitung wurde (s. unser Beitrag auf Seite 26).



Am 23. Mai 2013 zog die 01 150 den Sonderzug DPE 150 von Meiningen nach Nürnberg. Am Morgen desselben Tages hatte sie nach viel Anerkennung und Lob das Dampflokwerk in Meiningen mit „satten Auspuffschlag“ endgültig verlassen. Als Leihgabe des DB Museums Nürnberg ist sie gegenwärtig im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn stationiert und wird von der Deutschen Eisenbahnstiftung vermarktet.