



170 Jahre Bahnhofsgebäude Bamberg



(S. 62)

oben: Stationshauptgebäude Bamberg um 1880, Aquarell von H. Ruhland, Staatsbibliothek Bamberg,
unten: Empfangsgebäude Bahnhof Bamberg 1980, Foto: N. Heidrich



**Axel Zwingenberger – unser
BSW-Neuzugang (s. Seite 16)
Boogie-Woogie-Pianist und
Eisenbahn-Fan sammelt Wagen
der DDR-Regierungszüge**
Foto: M. Rüscher shz



**Bw Lutherstadt Wittenberg – Axel
Zwingenbers Wagensammlung im
Fernsehen**

*Auskoppelung aus Sendung: „ZDF Heute
in Deutschland“ am 28. Dezember 2015*



Lieber Leserinnen und Leser des  Bahn&Modell!

Dieses Heft erscheint diesmal einen Monat früher, denn für 2016 haben wir uns neue Termine verordnet. Die Verantwortlichen unseres Kulturbereichs (HB, BB, AG) trafen sich bisher immer im Oktober/November, um Erfahrungen auszutauschen und Aufgaben abzustimmen. Dieser Zeitraum wird durch den Fahrplanwechsel Anfang Dezember für alle aktiven Eisenbahner zunehmend hektischer. Daher treffen wir uns ab 2016 zwei Tage im März im BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg und einen Tag im September im verkehrstechnisch zentralgelegenen Fulda. Die neueste Ausgabe von Bahn&Modell sollte dabei jeweils vorliegen, begutachtet und die nächste vorbereitet werden. Daher wird Bahn&Modell zukünftig Anfang März bzw. Anfang September ausgeliefert. Redaktionsschluss für die Beiträge ist damit der 15. Januar bzw. 15. Juli des lfd. Jahres.

Bei unserem letzten Treffen in Festenburg informierten alle BSW-Beauftragten (BB) über zurückliegende und geplante Aktionen. BSW-Vorstandsmitglied Tobias Schwab fasste die Ausführungen zusammen und meinte zum Bericht von Bern-

hard Waterholter (BB Region Nord/Hannover): „Personelle Leidenschaft ist etwas Gutes. Ich habe große Hochachtung vor so einer professionellen Arbeit.“ (siehe auch Interview auf Seite 39)

Mit dem 10. Internationalen Eisenbahnfest in Halle (Saale) haben wir unseren Kulturbereich und die FISAIC weiter in die Öffentlichkeit gerückt. Auch die BSW-Zentrale widmete uns mehr Aufmerksamkeit. Ich danke daher nochmals allen Beteiligten für ihr außerordentliches Engagement. Eine kleine Nachbetrachtung versammelt sich ab Seite 4.

Unser Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn hat seit November 2015 mit dem Boogie-Woogie & Blues-Pianisten Axel Zwingenberger (und drei seiner Helfer) einen prominenten Neuzugang zu verzeichnen. Er gehört zu den besten Klaviervirtuosen Europas und hat 40 Wagen von ehemaligen DDR-Regierungszügen gesammelt, die nun auf dem Gelände des ehemaligen Bw Lutherstadt Wittenberg stehen. 25 Wagen davon sind denkmalgeschützt und bedürfen der Hilfe auf allen Gebieten. (siehe dazu Beitrag auf Seite 16)

In Zukunft werden wir darüber befinden, ob wir auch BSW-Projekte ins Leben rufen. Diese würden bereits zwei oder drei Förderern eine organisierte Arbeit erlauben, ohne gleich eine BSW-Gruppe mit Vorstand und Berichtswesen gründen zu müssen. Die zwei Voraussetzungen sind eine Tätigkeit im Rahmen unserer Zielstellungen und eine zeitliche Begrenzung. Die Aufarbeitung der Wagen von Axel Zwingenberger könnte solch ein BSW-Projekt werden.

Die Weiterführung unserer Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ ist durch Krankheit und Einbruch beim Verlag total ins Stocken geraten. Kein einziges Buch ist 2015 erschienen.

Wir wollen deshalb in diesem Jahr einen Neuanfang wagen. Die Bücher zu MÜNSTER und OSTEN liegen im Manuskript vor, MAGDEBURG folgt im Laufe des Jahres. Sebastian Werner hat seine Aufgaben als Buch-Koordinator leider nicht wahrgenommen. Daher hat sich Ulrich Bühling, Leiter des BSW-Eisenbahn-Modellbahn-Clubs 78 Halle/Saale, bereiterklärt, dieses „Amt“ 2016 probeweise zu übernehmen. Er wird dem Auditorium in der März-Be-

ratung in Festenburg vorgeschlagen und hoffentlich auch bestätigt.

Sie können jetzt auch eine Fördermitgliedschaft für das BSW verschenken und damit unseren Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn stärken. Den Antrag dazu finden Sie auf der 3. Umschlagseite.

Eine schöne Zeit wünscht Ihnen

Ihr Hauptbeauftragter Lars Naumann

Zur Erinnerung und zum Gedenken an Gerhard Broschek

Leiter der BSW-Modellbahn-Gruppe Neu-Ulm



Geboren am 14. Februar 1936 war Gerhard Broschek schon von Kindheit an, durch seinen Vater, stark mit der Modelleisenbahn verbunden. Dieses Hobby ließ ihn zeitlebens nicht mehr los. Auch sein beruflicher Weg führte Gerhard Broschek zur Eisenbahn. Bei der Deutschen Bundesbahn absolvierte er eine Ausbildung zum Fernmeldetechniker, hier vollzog sich sein weiterer beruflicher Werdegang. Bei seiner Pensionierung im Jahr 1996 war er Leiter der BASA-Stelle in Ulm.

Sein Interesse und seine Freude an der Modelleisenbahn konnte er voll mit seiner beruflichen Tätigkeit in Einklang bringen, was sich beidseitig als sehr vorteilhaft

erwies. So schuf er über viele Jahre hinweg im Dachgeschoss seines Eigenheims eine sehr ansehnliche private Modellbahnanlage in Spur H0.

Mit neun weiteren aktiven Eisenbahnern gründete er am 2. Juli 1975 die BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm, deren Leitung er allzeit erfolgreich innehatte. Unter seiner Regie entstanden drei große Modellanlagen, eine H0-Gleichstrom-Anlage für Ausstellungen in Modul-Bauweise, eine stationäre H0-Gleichstrom-Anlage mit Stadtlandschaft sowie eine Straßenbahnanlage mit Faller Car.

Sein aktives Wirken zeigte sich auch auf verschiedenen Modellbahn-Ausstellungen und in der regen Partnerschaft mit der BSW-Gruppe Meininger Modelleisenbahn-Club (seit 1990).

Leider erkrankte Gerhard Broschek im Herbst 2014, was seinem Tatendrang ein jähes Ende setzte. So war es ihm nicht mehr vergönnt, an der Ausstellung zum 40-jährigen Jubiläum seiner BSW-Gruppe im April 2015 gestalterisch und repräsentativ mitzuwirken. Wohl vorbereitet verstarb er am 4. September 2015 im Kreise seiner Familie.

Gerhard Broschek war ein Modelleisenbahner mit Leib und Seele sowie der alten Schule. Mit ihm ging uns allen ein guter Freund verloren.

Lothar Wissler

BSW-Beauftragter Modelleisenbahn, Land Baden-Württemberg

Inhalt

Berichte

Nachbetrachtungen zum 10. Internationalen Eisenbahnfest in Halle (Saale) und der FISAIC-Tagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn	4
Reaktivierung der Unteren Edertalbahn Frankenberg—Korbach	9
Eisenbahnknoten Dresden vollendet – nach 70 Jahren wieder viergleisig	13
Wagen, Wagen, Wagen und ein Sammler in Lutherstadt Wittenberg	16
Kurzmeldungen	20

Gruppenleben

Gruppenleitertreffen	23
Modelleisenbahngruppe Saarbrücken im BSW – Eine endliche Geschichte	25
BSW-Gruppe und Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn	29
E44 119 auf den Harzer Schmalspurbahnen	31
BSW-Projekt Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente	33
Seit 60 Jahren unterwegs – Pioniereisenbahn Berlin/Parkeisenbahn Wuhlheide	35
Modell-Eisenbahn-Club Dill Herbon stellt sich vor	37

Porträts

Das Lebenswerk des Bernhard Waterholter	39
Meine Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn – ein Selbstporträt	42

Jubiläen

30 Jahre Museum für Stellwerkstechnik Hagen	46
Vor 20 Jahren war die Welt noch in Ordnung	50
Zwei Jubiläen im Zschopautal – BSW Gruppe und Erzgebirgsbahn feiern	52

Bahnhistorie

Das Wiedererwachen der „Hofer Pachtbahn“	57
170 Jahre Bahnhofsgebäude Bamberg	62
Fernreiseverkehr auf der thüringischen Saalbahn	67
Eine Kleinbahn namens Popp	71
Die zweiachsigen regelspurigen IV K-Transportwagen	75
Deutsche Bundesbahn	77

Serien

Wo liegt eigentlich Isselhorst-Avenwedde?	79
Der Göhrener Viadukt in Mittelsachsen	83

Rezensionen

Helge-Heinz Heinker: Leipzig Hauptbahnhof	86
Bernhard Hager: Hauptbahnhof Leipzig	86

Service

Schreiben an die Redaktion	87
BSW-Beauftragte für Eisenbahnerbe (EBE) und Modelleisenbahn (MEB)	89
Verzeichnis unserer BSW-Gruppen	90
Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen	95

Impressum	96
------------------	-----------

Nachbetrachtungen

zum 10. Internationalen Eisenbahnfest in Halle (Saale) und der FISAIC-Tagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Lars Naumann, Gera – Hauptbeauftragter

Sicherlich war die zweitägige, internationale Präsenz am 24./25. Oktober 2015 für viele Gäste der Hauptanlass, unser Eisenbahnfest im DB Museum Halle zu besuchen. Durch die Auftritte der BSW-Gruppen aus den Kulturbereichen Amateurfunk, Bildende Kunst, Schach, Philatelie, Chöre und Kapellen konnten wir außerdem das große Spektrum der BSW-

Freizeitgestaltung anschaulich demonstrieren. Zwischen den einzelnen BSW-Kulturbereichen entstanden Kontakte, die Impulse für zukünftige gemeinsame Veranstaltungen brachten und bis ins Arbeitsleben der einzelnen BSW-Förderer nachwirkten.

Die FISAIC-Teilnehmer aus Frankreich, Tschechien, der Slowakischen Re-

Margarethe Zavoral, Vorsitzende Geschäfts-führender Vorstand **Barbara Sciesinski, BSW-Zentrale/FISAIC-Generalsekretärin**, und ein Dolmetscher sowie **Lars Naumann (unten), Hauptbeauftragter Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn**, eröffnen das Fest dreisprachig.





Die tschechischen (oben) und die französische Modellbahner (links) präsentierten ihr Module. (oberes Foto: 2. Reihe links Dr. Roman Sterba, Vorstandsmitglied der Tschechischen Bahnen ČD und FISAIC-Präsident der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn)

Das „Fußvolk“ lauscht den Eröffnungsreden – in der Mitte in Uniform die slowakischen FISAIC-Vertreter.





Das BSW-Eisenbahner-Blasorchester Gerstungen (oben) und der BSW-Chor Wernshausenaus Thüringen (rechts) umrahmten das Fest.



Der BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover stellten die „Selketalbahn“ vor.

publik und Ungarn stellten nicht nur ihre Modellbahn-Module und Eisenbahn-Raritäten aus, sondern sie konnten sich am Vortag in Halle (Saale) und Leipzig von den kolossalen Bahnhofs-Umbauten überzeugen. Innerhalb der Technischen Kommission wurden die Veranstaltungen für das Jahr 2016 besprochen. Wir einigten uns darauf, im August 2016 ein Jugendseminar für Modellbahn in Tschechien zu organisieren. Am Rande fand noch ein Gespräch mit Vertretern der Lettischen Eisenbahn statt, die gern der FISAIC beitreten möchten und die Modellbahngruppen der FISAIC zu einer Ausstellung nach Lettland eingeladen haben.



Die Damen der BSW-Gruppe Kreatives Gestalten Altenburg (o. ) und Mirko Caspar von der BSW-Gruppe Schöppauer Modell-eisenbahn und Eisenbahnfreunde (rechts) mit ausgewählten Junior Modulen – dahinter die Leinwand der BSW-Gruppe Eisenbahn-Funkamateure Station DK9VB.





Die „Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente“ aus Berlin (links) und die BSW-Fahrkartensammler aus Stadtoldendorf/Niedersachsen (rechts) zeigten Relikte der Vergangenheit.

Die Abordnung der BSW-Gruppe Historische Eisenbahn Uniformen Minden war am zweiten Tag (25. Sept. 2015) komplett angetreten – v. l.: Kurt Meinert, Karl-Heinz Troche, Christoph Böhm, Angelina Riedel-Böhm, Willfried Rettig und Frank Helker, ganz rechts Peter Falow vom Freundeskreis historische Eisenbahnuniformen Schwerin



Fotos: BSW-Zentrale und L. Kühne

Reaktivierung der Unteren Edertalbahn Frankenberg—Korbach

– Alte Bahnlinie mit neuem Erfolg –

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Dieter Rohrbach, Korbach – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen

Der Schienenverkehr in der Fläche zeigte in der Vergangenheit, dass sich die meisten Nebenbahnen kaum wirtschaftlich betreiben ließen. Auch der nordhessische Streckenabschnitt Frankenberg (Eder)—Korbach musste dieses Schicksal teilen. 1987 wurde der Personenverkehr und 1991 der Güterverkehr eingestellt. Die 31,2 Kilometer gehören zur eingleisigen Nebenbahn Warburg—Sarnau (gesamt 100,9 Kilometer). Sie werden auch als Untere Edertalbahn bezeichnet.

Diese Strecke verband viele Jahrzehnte lang die zwei bedeutendsten Städte

Bremen über diese Strecke und trugen so zu ihrer überregionalen Bedeutung bei. Letztmalig befuhren Sonderzüge die komplette Untere Edertalbahn anlässlich des Hessentages 1997 in Korbach. 1998 nahm die Deutsche Bahn AG das 1,1 Kilometer lange Teilstück zwischen Korbach und Korbach Süd wieder in Betrieb. Nun flammte auch die Diskussion wieder auf, die Untere Edertalbahn zu reaktivieren.

Strukturanalysen zeigten, dass Regio Netze konzeptionell der bessere Weg für eine Rentabilitätssteigerung sind. Mit der

Kurhessenbahn*) wurde daher 2002 das erste RegioNetz Deutschlands ins Leben gerufen. Es bedient Nordhessen und östliche Teile von NRW. Für einen durchgehenden Verkehr von Marburg bis Kassel bzw. Brilon Wald klaffte die Lücke zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach Süd.

Es sollten weitere vier Jahre dauern, ehe sich bei der Wiederinbetriebnahme etwas bewegte. Das Teilstück Frankenberg (Eder)—Herzhausen

wurde 2006 für den Wochenendverkehr zum Nationalpark Edersee ertüchtigt. 2007 strich der Landkreis Waldeck-Frankenberg die Zuschüsse. Nichts ging mehr.

*) DB RegioNetz Verkehrs GmbH / Infrastruktur GmbH Kurhessenbahn, Sitz Kassel



des heutigen Landkreises Waldeck-Frankenberg und stellte den Anschluss nach Süd-Hessen, ins Rhein-Main-Gebiet und ins Ruhrgebiet her. Bis 1974 verkehrten die sogenannten „Heckeneilzüge“ (E 1762/63) von Frankfurt/Main nach

Der Haltepunkt Vöhl-Herzhausen am neuen Standort mit imposanter Zugangstreppe, aber auch behindertengerecht über den Rampenweg

2008 beschloss der Hessische Landtag, den Abschnitt Frankenberg (Eder)—Korbach komplett zu reaktivieren, doch die Sanierungsarbeiten begannen erst 2014. Die Stationen Schreufa und Dorfitter wurden nicht wiederbelebt, da sie von ihren Ortschaften zu weit weg lagen. Die Haltepunkte Vöhl-Herzhausen und Vöhl-Thalitter bekamen neue Standorte. Die Sanierung der zwei Tunnel bei Thalitter (200 bzw. 93 Meter) verzögerten die Bauarbeiten erheblich.

Stationen:

- km 0,0 Frankenberg
- km 1,4 Frankenberg-Goßberg
- km 6,4 Frankenberg-Viermüden
- km 11,2 Vöhl-Ederbringhausen
- km 15,0 Vöhl-Schmittlotheim
- km 19,1 Vöhl-Herzhausen (neuer Standort)



- km 23,5 Vöhl-Thalitter (neuer Standort)
- km 30,1 Korbach Süd
- km 31,2 Korbach

Nach 28 Jahren Pause und über einem Jahr Bauzeit war es soweit. Mitte September 2015 wurde die Untere Edertalbahn (KBS 622) dem Verkehr zurückgegeben. Am 11. September 2015 traf der Eröffnungszug der Kurhessenbahn von Frankenberg kommend am neuen Haltepunkt Vöhl-Herzhausen ein.

Hohe Prominenz versammelte sich an Bord, so der hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Tarek Al-Wazir; der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg Dr. Reinhard Kubat, die



Die reaktivierte Strecke Frankenberg (Eder)—Korbach wird am 11. September 2015 offiziell eröffnet, VT 646 kurz vor dem „Nationalparkbahnhof“ Vöhl-Herzhausen



Bahnhof Korbach, ehemaliges Stellwerk Kf, zum „Tag des offenen Denkmals“ am 13. Sept. 2015 – Die ehemaligen Fahrdienstleiter Horst Ullmann, Manfred Schaffer und Ralf Luer (Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen) v.l.n.r.

Bürgermeister der Anrainer-Gemeinden sowie Vertreter der Kurhessenbahn und des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV). Die Festredner verwiesen auf die enormen Vorteile des Lückenschlusses, unterstrichen aber auch den hohen finanziellen Aufwand. Den Begrüßungsreden folgte ein greller Pfiff der Gast-Dampflokomotive 78 468 des Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich. Der Zugverkehr war damit offiziell freigegeben.

Mit Bahnhofsfesten in Frankenberg (Eder), Vöhl-Herzhausen und Korbach sowie historischen Sonderzugfahrten wurde dieser Anlass am Wochenende 12./13. September 2015 gefeiert. Auch das BSW war in Frankenberg (Eder) und Korbach mit eigenen Ständen präsent.

Kalkturm Korbach, Eingang zur berühmten „Korbacher Spalte“

Parallel zum Bahnhofsfest in Korbach beteiligten sich die Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen im ehemalige Stellwerk Kf (s. Heft 33, Seite 24 ff) am „Tag des offenen Denkmals“. Am 13. September kamen 350 Besucher.

Am 14. September 2015 begann die Kurhessenbahn den Planbetrieb auf der neuen Linie R42 Marburg—Brilon Wald. Den Abschnitt Frankenberg (Eder)—Korbach befahren die Triebwagen VT 646 im 2-Stunden-Takt, Fahrzeit 38 Minuten. In Frankenberg-Viermünden ist bis Dezember 2016 noch ein

Kreuzungsbahnhof im Bau. Dann wäre zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach auch ein 1-Stunden-Takt möglich. Bis Vöhl-Herzhausen, wo der Edersee beginnt, begleitet die Bahnstrecke den romantischen Eder-Fluss. Dann schwenkt sie ins Ittertal ein. Kurz vor Korbach fällt der Blick dabei links auf den ebenfalls renovierten Kalkturm (Foto), der das „Tree“ zur berühmten Korbacher Spalte abgibt. Hier entdeckte man weltberühm-



Sonderzug „Edertal-Express“ mit Dampflokomotive 03 1010-2 (DB Museum Halle/Bw Halle P) am 24. September 2015 in Willingen (Upland)



te Fossilien in 250 Millionen Jahre alten Kalkbänken. Bis in die 1970er Jahre wurde hier auch Kalkstein abgebaut.

Am Sonnabend, den 24. Oktober 2015 nutzten die Eisenbahnfreunde Treysa die reaktivierte Strecke für eine herbstliche Rundfahrt mit dem „Edertal-Express“. Die legendäre Zuglok 03 1010-2 (Bw Halle P) konnte dabei in Willingen (Upland) ausgiebig inspiziert werden. Es ist die Schnellzuglok vom Titelfoto Bahn&Modell, Heft 34.

Im Dezember 2015 zeigte die Reaktivierung schon Wirkung. Die durchschnittliche Besetzung der Züge zwischen Frankenberg und Korbach liegt über den

Erwartungen, Montag-Freitag täglich ca. 400 Reisende, an Wochenenden und zum Mittelalter-Markt in Korbach bis zu 700 täglich (s. FAZ vom 9. Dez. 2015).

Der Nordhessische Verkehrsverbund hat die Leistungen für das Schienennetz neu ausgeschrieben. Sollte die Kurhessenbahn im Frühjahr 2016 den Zuschlag bekommen, wird sie in Korbach eine Werkstatt für Dieseltriebwagen mit 20 bis 30 Arbeitsplätzen einrichten. Der Landkreis ist bereit, 250 000 Euro Strukturförderungsmittel beizusteuern. Ein geeignetes Gelände nahe dem Güterbahnhof ist schon gefunden. (s. Waldeckische Landeszeitung vom 12. Dez. 2015)

Eisenbahnknoten Dresden vollendet – nach 70 Jahren wieder viergleisig

Hellfried Richter, Pirna – BSW-Beauftragter Modelleisenbahnen Sachsen

Bereits um die Jahrhundertwende machten sich die Verkehrsplaner Gedanken, den zweigleisigen Eisenbahnverkehr durch den Dresdner Knoten effizienter zu gestalten. 1901 beschloss man daher, den Fern- und Güterverkehr vom Vorortverkehr zu trennen und jeweils zwei getrennte Gleise zu projektieren. Der Erste Weltkrieg verhinderte die Ausführung. Die Streckendurchlassfähigkeit wurde aber

so prekär, dass 1928 zwischen Dresden und Riesa (und Minden—Wunsdorf) die ersten Zugüberwachungen Deutschlands eingerichtet werden mussten (s. Heft 33, Seite 51). Erst 1934 war der viergleisige Ausbau abgeschlossen. Zwischen Pirna und Dresden-Neustadt, also auch über die Dresdner Marienbrücke, verkehrten die Vorortzüge nun über die beiden nördlichen Gleise. Der Personen-Fern- und der

Güterverkehr nutzten die beiden südlichen Gleise im Linienverkehr. Von Dresden-Neustadt bis Coswig (b Dresden) befuhren die Vorortzüge die beiden äußeren Gleise, die Personen-Fern- und Güterzüge nutzten dagegen die beiden inneren Gleise der viergleisigen Strecke. Auf allen Gleisen herrschte Richtungsverkehr. Trotz vieler Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg wurden die Gleise immer wieder instand gesetzt. 1946 verschwanden drei der vier Gleise. Sie wurden als Reparationsleistungen für die Sowjetunion demontiert. Mit dem einen verbliebenen Gleis kam man ständig an Kapazitätsgrenzen, sodass man schon bald an einen Wiederaufbau denken musste. Die politischen Kräfte im Lande feierten sich und Stalins Geburtstag im Dezember 1952 mit der offiziellen Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises. Dennoch blieb die Verbindung zwischen Coswig (b Dresden) und Pirna

Der neue Haltepunkt Dresden-Bischofsplatz im Bau



Foto: P. Schmidt

eine der dichtbefahrensten im Bereich der Deutschen Reichsbahn (DR).

Ab 15. November 1973 richtete die DR die sogenannte Dresdner „Stadt- und Vorortbahn“ ein. Mit dem Winterfahrplan 1973/74 gab es erstmals einen festen Stundentakt. Den Takt einzuordnen und zu halten, erwies sich als schwierig, denn auf den zweigleisigen Strecken verkehrten auch Fern- und Güterzüge. Am 29. September 1974 wurde der S-Bahn-Tarif eingeführt, und im Mai 1976 war die Elektrifizierung abgeschlossen. Die Bezeichnung „S-Bahn“ wird offiziell erst seit dem 31. Mai 1992 verwendet.

Im Jahr 1992 wurde das Projektbüro EVDR Bahn-Consult Dresden (später umbenannt in DE-Consult) mit den Vorarbeiten für einen viergleisigen Wiederaufbau*) beauftragt. Am 1. Oktober 1996 gab es den „Ersten Spatenstich“ zu den 19 Strecken-Kilometern zwischen Pirna und Dresden Mitte mit 42 Brücken und zehn Durchlässen sowie zehn Stationen zu sanieren bzw. neu zu errichten. Neben dem Haltepunkt Heidenau Süd, der schon immer über zwei Bahnsteigabgänge verfügte, wurde der Haltepunkt Dresden-Niedersedlitz saniert und ebenfalls mit zwei Abgängen versehen, was den Projektanten viel Überzeugungskraft kostete. Die Stationen Dresden-Dobritz und Dresden-Reick wurden abgerissen und zur besseren Verknüpfung mit Bus und Straßenbahn über den Zugangsstra-

ßen neu errichtet. Einschließlich von 1,7 Kilometern Stützmauern sind insgesamt 326 Millionen DM investiert worden.

Der erste sollte nicht der letzte Spatenstich bleiben, denn am 27. April 2001 erfolgte ein weiterer „Erster Spatenstich“, diesmal für den Umbau des Bahnhofs Dresden Mitte und der Marienbrücke, die, im Rahmen der AusBauStrecke Leipzig—Dresden, bis März 2002 wieder auf fünf Gleise erweitert wurde. Als zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wurde außerdem der neue S-Bahn-Haltepunkt Dresden-Freiberger Straße errichtet, der seitdem stark frequentiert wird.

Im Oktober 2005 begann der Umbau des Bahnhofs Dresden-Neustadt. Die Inbetriebnahme eines neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) am 16. August 2008 stellte eine wichtige Zwischenetappe dar. Zwischen Coswig (b Dresden) und Dresden-Neustadt konnte nun der letzte entscheidende, fünf Kilometer lange Bauabschnitt beginnen: zwei Gleise S-Bahn für 120 km/h, zwei Gleise Fernbahn für 160 km/h. Der Wiederausbau passierte grundhaft erneuert, einschließlich Entwässerung, Kabeltrograsse, Signaltechnik, Telekommunikation, Oberleitung und Starkstromtechnik.

Im Januar 2012 wurden die beiden zukünftigen Ferngleise zwischen Radebeul Ost und Radebeul West in Betrieb genommen und für den Gesamtverkehr genutzt.

Während der weiteren Bauarbeiten stand von Radebeul Ost bis Dresden-Neustadt nur ein Gleis zur Verfügung. Bei diesem Bauzustand wurde auch die Gleisunterführung zum Bahnhof Dresden-Neustadt Güterbahnhof vom Gleisnetz getrennt, abgetragen und verfüllt. Ab 3. November 2013 erhielt die S-Bahn-Dresden wieder zwei eigene Gleise zwischen

*) Der viergleisige Wiederaufbau im Dresdner Knoten bezieht sich auf folgende Strecken:

- S-Bahn-Strecke 6239: Pirna—Coswig (b Dresden) der Linie S1 Schöna—Meißen
- Fernbahnstrecke 6363 sä. LD-Linie: Leipzig—Dresden-Neustadt und
- Fernbahnstrecke 6240 sä. BD-Linie: Bodenbach/Děčín—Dresden-Neustadt

(Anm. der Redaktion)



Links die zwei Gleise der Fernbahnstrecke Leipzig—Dresden-Neustadt (km 111,4), chts der neue, versetzte Haltepunkt Dresden-Trachau bei km 25,4 der zweigleisigen S-Bahn-ke Pirna—Coswig (b Dresden). Das zweite Gleis ganz rechts ist durch den Bahnsteig verdeckt.

Radebeul Ost und Radebeul West. Der Bahnhof Radebeul West wurde zum Haltepunkt zurückgebaut und am 15. Dezember 2013 in Radebeul-Kötzschenbroda umbenannt. Zur Eröffnung im Jahre 1872 hieß er „nur“ Kötzschenbroda,  1941–2013 Radebeul West).

Am 30. November 2013 ging der neue Haltepunkt Meißen-Altstadt in Betrieb, der  Dresden-Freiberger-Straße stadtnah, eine sehr gute Resonanz bei den Fahrgästen hat (Ausgangspunkt für Besucher der Staatlichen Porzellan-Manufaktur Meissen). Gleichzeitig wurden 67 Jahre nach der Demontage der gesamte Abschnitt zwischen dem Meißener Bahnhof und Meißen Triebischtal wieder zweigleisig ausgebaut und die Elbebrücke saniert.

Ende 2014 wurden auch die Bauarbeiten im Bahnhof Dresden-Neustadt mit der Rekonstruktion aller acht Bahnsteige abgeschlossen. Alle sind behindertengerecht mit Aufzügen ausgestattet. Die beiden

Gütergleise außerhalb der Halle wurden ebenfalls erneuert. Noch im Bau war der Bereich Bischofsplatz. Dem neuen Haltepunkt stand das Wohnhaus Hechtstraße 7 im Weg. Es wurde abgerissen, dafür aber die übrigen angrenzenden Häuser aufwendig saniert und mit blauen Balkonen versehen. Für so manchen Eisenbahnfreund werden sie zukünftig einen Luxus-Foto-Standpunkt abgeben.

Auf dem Abschnitt zwischen Dresden-Neustadt und Radebeul Ost wurden schließlich noch die Gleisabstände vergrößert und die Haltepunkte Dresden-Pieschen und Dresden-Trachau saniert. Der Haltepunkt Dresden-Trachau wurde dabei nach den Wünschen von Stadt und Verkehrsverbund um mehr als 100 Meter verlegt und mit zwei Aufgängen versehen, um das Umsteigen auf Bus und Straßenbahn zu erleichtern

Ab 20. März 2016 rollt der Eisenbahnverkehr wie vor 70 Jahren wieder viergleisig durch den Dresdner Knoten. Auf dem

gesamten Abschnitt wurde ca. eine Milliarde Euro investiert, um für die nächsten Jahren einen wirtschaftlichen und kundenorientierten Nah- und Fernverkehr anbieten zu können. Damit wurden die technischen Voraussetzungen für einen durchgehenden 15-Minuten-Takt der S-Bahnen geschaffen. Die Taktdichte der S-Bahn-Züge beträgt zwar 15 Minuten zwischen Pirna und Dresden-Neustadt (dank der S-Bahn zum Dresdner Flugplatz), aber 30 Minuten zwischen Dresden-Neustadt und Coswig (b Dresden)  weiter nach Meißen. Die Zusatzzüge zwischen Dresden-Neustadt und Meißen (S1)

müsste der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) bestellen. Doch der hält das nicht für möglich. Laut dem „Kieler Schlüssel“ werden die Regionalisierungsgelder für den Nahverkehr künftig neu verteilt. Dabei profitieren die Bundesländer mit vielen Einwohnern. Sachsen wird rund 25 Prozent weniger erhalten. Vor diesem Hintergrund ist der geplante 15-Minuten-Takt nicht in Sicht. Also fahren die S-Bahnen auf dem für Millionen ausgebauten Abschnitt Dresden-Neustadt—Coswig (b Dresden)—Meißen wie eh und je nur alle 30 Minuten. Die Eisenbahn ist also nicht immer uld.

Wagen, Wagen, Wagen und ein Sammler in Lutherstadt Wittenberg

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Es gibt sie noch, die „Generation Fußnote“. 1990 schrieb der deutsche Schriftsteller Stefan Heym: „Von der DDR wird nichts bleiben als eine Fußnote in der Weltgeschichte.“ Noch sind sie da, die einst im Osten Deutschlands gelernt, gearbeitet und vor allem gelebt haben. Die Menschen sind noch da, aber die Werte, die sie einst schufen, sind zum größten Teil verschwunden. Aber, es leben auch noch die, die im anderen Deutschland,  sozialisiert, eigene Wertvorstellungen entwickelten. Dazu gehört der Boogie-Woogie & Blues-Pianist Axel Zwingenberger aus Ahrensburg bei Hamburg. Er zählt zu den besten Klaviervirtuosen Europas und wäre mit seinem künstlerischen Beruf sicher voll ausgelastet. 2007 wurde er in den USA in die „Hall of Fame of Boogie-Woogie“ aufgenommen. Der Zauber der Züge bestimmt seine Musik. In seinen „Train-Songs“ hört man förmlich

Dampflok durch die Nacht stampfen. Der Rhythmus der Eisenbahn faszinierte ihn schon seit langem und hat ihn bis heute nichts losgelassen. In *Bahn&Modell*, Heft 29, berichteten wir bereits darüber.

2007 rief Axel Zwingenberger die Stiftung „Kultur auf Schienen“ ins Leben, weil die in der DDR geschaffenen, historischen Eisenbahnfahrzeuge langsam verschwanden und bis auf Lokomotiven kaum Interessenten fanden. Nicht mehr lange, und sie würden unwiderruflich von der Bildfläche verschwunden sein. Dazu gehören insbesondere die DDR-Regierungszüge, von denen es drei Kategorien gab: Partei/Staatsführung, Ministerium für Nationale Verteidigung (MfNV) und Ministerium für Verkehrswesen (MfV). 1990 genossen sie noch eine gewisse Beachtung und wurden seitens der DB Reise & Touristik AG touristisch vermarktet. Schon sechs Jahre später sollten sie ausge-

Bahnaktionstage September 2014, vor dem Lokschuppen des ehemaligen Bw Lutherstadt Wittenberg: Peter Brand, Inge Furrmann-Boje, Joe Müller, Ralf Herbert, Eva Hennigs, Axel Zwingenberger, Werner Hansen und der ehemalige Bw-Vorsteher Klaus-Dieter George (v.l.n.r)



mustert und museal verwendet werden. Das DB Museum lehnte jedoch die Übernahme ab. Die Staatswagen, die sich damals noch in Bestzustand befanden, wurden in alle Winde verstreut. Auch BSW-Gruppen wie in Arnstadt, Düsseldorf und Berlin-Schöneweide erhielten einige für bundesweite Sonderfahrten mit Dampfzügen. Die Mehrzahl diente jedoch als Aufenthalt-, Pausen- oder Lagerräume. 1998 wurde seitens der DB AG versucht, die Wagen zusammenzuziehen und ins Ausland zu verkaufen. Ein kritischer Artikel im „Tagesspiegel“ machte das öffentlich. Daraufhin wurde vom DB-Vorstand ein Verkaufs- und Verschrottungsverbot erlassen, aber keine Festlegung getroffen, wer die Fahrzeuge zu betreuen und zu unterhalten hätte. So verschwanden sie von der Bildfläche, teilweise im Zugriffsbereich von „Problembürgern“.

Während einer Veranstaltung im November 2000 wurde Axel Zwingenberger im DB Museum Nürnberg auf einzelne Fahrzeuge aufmerksam. Im Freigelände standen damals ein Salonschlafwagen und ein Speisewagen des Zuges des MfV der DDR. Zeit vorher hatte man ihm jedoch

erklärt, einige Wagen seien zu Jugendherbergen umgebaut, der Rest verschrottet worden. Auch als Musiker fand er es im geschichtlichen Interesse nicht korrekt, dass Repräsentationsfahrzeuge der DDR als Schrott enden sollten. Er empfand es als eine Art Geschichtsklitterung, dass Fahrzeuge, die von der Bundesregierung genutzt wurden (die übrigens von der NS-Reichsregierung stammten), im Haus der Geschichte der Bundesrepublik in Bonn landeten, während die DDR-Regierungszüge einfach verschwanden. Schließlich waren sie Sachzeugen der DDR-Geschichte und haben ein gewisses Alleinstellungsmerkmal. Sie gehörten zu den einzigen kompletten Regierungszügen Europas, die besonders gut Geschichte vermitteln könnten. Zum Beispiel fuhr der Ministerpräsident der DDR Willi Stoph und sein Arbeitsstab damit 1970 zu den ersten deutsch-deutschen Gesprächen

nach Erfurt und Kassel zum Treffen mit dem Bundeskanzler Willy Brandt. Auch dienten sie als Zughotel für die DDR-Delegation während der Abschlusskonferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) 1975 in Helsinki.

Axel Zwingenberger wollte gegensteuern. Er machte sich auf die Suche und wurde fündig. Die Wagen waren keineswegs verschrottet, zum größten Teil alle noch vorhanden, wenn auch bereits arg mitgenommen. So war ein Salon-Speisewagen zuletzt als Behelfskantine bei den Umbauarbeiten des Kölner Hauptbahnhofs im Einsatz gewesen. Er fand ihn, gemeinsam mit dem Küchenwagen des Regierungszuges und zwei weiteren Salonwagen, völlig mit Graffiti überzogen, in Mönchengladbach im ehemaligen Kohlenlager des Bahnbetriebswerkes. Mitte der 1990er Jahre konnte Axel Zwingenberger den jeweiligen Verbleib der Fahrzeuge nachweisen. Allerdings lehnte man die komplette Übernahme in den Bestand des DB-Museum  Bis auf einen Salonschlafwagen. Der wird heute in Koblenz-Lützel als Gegenstück zu den DB-Salonwagen (ex Reichsregierungszug) gezeigt.

Die Wagen waren wieder ohne Perspektive. Die DB AG schrieb deshalb die Wagen erneut zum Verkauf aus. Axel Zwingenberger entschloss sich nun, alle vorhandenen Fahrzeuge zu erwerben. Er übernahm als Privatmann die Aufgabe des Bundes. Er musste einen Schrotthändler überbieten und erhielt den Zuschlag. 2006 endlich, nach Überwindung abenteuerlicher Umstände, holte er einige Wagen persönlich nach Lutherstadt Wittenberg. Lutherstadt Wittenberg deswegen, weil die Außenanlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks ausreichenden Stellplatz

boten und bieten. Auf zwei Außengleisen stehen heute „Schnellzugwagen“, die exotischer nicht sein können. Von Salon-/Speise- und Schlafwagen reicht die Palette bis zu Lazarett-/Operations- und Großküchenwagen.

Allmählich vernichtet allerdings der alltägliche Vandalismus die geschätzten Werte, obwohl die Mehrzahl der Wagen auf der Denkmalliste des Landes Sachsen-Anhalt steht. Die Behörde begründet den Schutz wie folgt:

„Als einzigartiges Dokument für die Tätigkeit der Regierung der DDR beansprucht er (der Regierungszug) ein öffentliches Interesse im Sinne des Denkmalschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt“ 

Die Sammlung umfasst mittlerweile 40 Wagen, 25 davon stehen auf der Denkmalliste.

Kürzlich fiel der Redaktion ein Faltblatt in die Hände mit dem Hinweis:

„Die Sammlung wird durch die Treuhandstiftung ‚Kultur auf Schienen‘ in der Deutschen Stiftung Denkmalschutz fachkundig betreut. Die Stiftung plant die Instandsetzung und museale Nutzung der Fahrzeuge sowohl für öffentliche Präsentationen als auch als Teil von eisenbahnbezogenen Kulturveranstaltungen.“

Das war das Startsignal für einen Besuch von Bahn&Modell auf dem Bw-Gelände in Lutherstadt Wittenberg Ende November 2015. Denn Axel Zwingenbergers Anliegen gehört thematisch in den BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Wir wollten wissen, wer sind die „fachkundigen Betreuer“ und wo ist Hilfe notwendig und angebracht. Den Vor-Ort-Termin nahmen wahr: Axel Zwingenberger, seine Frau Eva Hennigs, zwei seiner Mitstreiter, Nadja Lück (BSW-



Zwischen allen Wagen – Lothar und Helga Kuhne (Redaktion Bahn&Modell), Axel Zwingenberger (der Sammler) und Nadja Lück (BSW-Regionalleiterin Ost) im November 2015 (v.l.n.r)

Regionalleiterin Ost) und die Redaktion. Nach einem zweistündigen Rundgang und einer ausgiebigen Inspizierung der Wagen sowie von Fahrzeugen im Lokschuppen wurde uns endgültig klar: Das Anliegen ist heroisch, die Aufgabe riesig, eine wirkliche Herkulesarbeit. Es werden viele, viele Verbündete benötigt, um das Eisenbahnerbe auch im Bw Lutherstadt Wittenberg zu erhalten.

Den Lokschuppen teilen sich gegenwärtig die BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn und die „Stiftung Kultur auf Schienen“. Axel Zwingenberger und drei seiner Helfer haben inzwischen die BSW-Beitrittserklärung unterschrieben, sodass einer gedeih-

lichen Zusammenarbeit nichts im Wege steht. Hoffen wir, dass sich genügend mutige Helfer und Mitstreiter finden, die diese einzigartigen Relikte deutscher Eisenbahn-Geschichte in Lutherstadt Wittenberg bewahren und würdigen wollen. Der Anspruch an alle und die Zukunft ist riesengroß.

Das „ZDF“, der „NDR“, die „Schleswig-Holsteinische Landeszeitung“, die „Lübecker Nachrichten“, die „Dresdner Neuesten Nachrichten“ und weitere deutsche Tageszeitungen und berichteten im Herbst/Winter 2015 ausführlich über die Stiftung „Kultur auf Schienen“. Weitere Details finden sich unter: www.kultur-auf-schienen.de

Kurzmeldungen

Günter Meyer, Altmeister der Eisenbahnfotografie, 88 Jahren verstorben

Mitte November 2015 erhielten wir die Todesnachricht von unserem verehrten und geschätzten Altmeister der Eisenbahnfotografie. Mit seinem Tod haben wir einen unersetzbaren Zeitzeugen verloren, denn Günter konnte alles, auch aufgrund seiner akribisch geführten Notizen, rund



Günter Meyer Januar 2015 beim Signieren seines Buches „Verbotene Reichsbahn“ (EK-Verlag)

um die Welt der Eisenbahn erklären. Ein Glück, dass wenigstens sein Archiv erhalten bleibt und durch seinen Sohn Dr. Manfred Meyer weitergepflegt wird. Wir alle werden Günter Meyer in dankbarer Erinnerung behalten.

Information: Wilfried Rettig/HEUM

17. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf

Am Sonntag, den 13. März 2016 findet im Preußenmuseum Minden (Westf), Simeonsplatz 12, 34427 Minden, 11-16 Uhr, die alljährliche Eisenbahn-Tauschbörse mit Verkauf statt.

Sammelobjekte: Laternen, Schilder, Uniformen, Literatur, Vorschriften, Groß- und Kleinteile

Sammelgebiete: Eisenbahn, Bahnschiffahrt, Bahnfeuerwehr, Bahnpost, Bahnpolizei, Transportpolizei, Bundesgrenzschutz, Polizei der Bundesländer – keine Modellbahn, kein Spielzeug

Information: Dieter Birnstein/HEUM

Eisenbahn-Gedenken:

170 Jahre Baubeginn der Götzschtalbrücke: Am 31. Mai 1846 war die Grundsteinlegung für die größte Ziegelsteinbrücke

In trauriger Pflichterfüllung teilen wir mit, dass unser Freund und Kollege **Steffen Eckert**

bereits am 26. September 2015 im Alter von 59 Jahren verstorben ist. Lange Jahre war er in verschiedenen Funktionen bei der Stiftung BSW beschäftigt, u.a. als Leiter der Regionen Nord und Ost sowie als Fachkraft für Arbeitssicherheit. Das BSW verliert mit ihm einen sehr engagierten Mitarbeiter. Sein großes soziales Engagement für die Menschen, sein kollegiales und freundschaftliches Wirken wird uns immer in Erinnerung bleiben. Mit großer Hoffnung und einem starken Willen wollte er seine schwere Krankheit besiegen. Wir haben es ihm so sehr gewünscht, dass er dies schafft. Doch das Leben und Sterben liegen nicht in unserer Macht.

cke der Welt über das Tal der Göltzsch zwischen den sächsischen Bahnhöfen Reichenbach (Vogtl) und Netzschkau an der Bahnstrecke Leipzig—Hof.

120 Jahre Waldeisenbahn Muskau:

1896 ging die 600-Millimeter-Industriebahn des Grafen von Arnim dampfbetrieben zwischen Weißwasser und Muskau



Streckenkarte der heutigen Waldeisenbahn Bad Muskau

(ab 1961 Bad Muskau) in der Oberlausitz in Betrieb. Sie diente ausschließlich dem Güterverkehr, der Versorgung von Glashütten, Sägewerken, Papierfabriken, Ziegeleien und dem Abtransport von Braunkohle aus den Tagebauen. Ihr Streckennetz umfasste 85 Kilometer. Sie wurde 1951 der Deutschen Reichsbahn zugeschlagen und nannte sich fortan Waldeisenbahn Muskau. Im März 1978 endete der Fahrbetrieb aus Rentabilitätsgründen. Bereits 1984 gelang Eisenbahnfreunden die Reaktivierung als technisches Denkmal, jetzt auch im Personenverkehr. Mit der Gründung der Waldeisenbahn Muskau GmbH 1993 geschah ein wichtiger Schritt für den nunmehr touristischen Betrieb auf

ca. 10 Kilometern. Endpunkte Museumsbahnhof sind in Weißwasser, Schloss und Fürst-Pückler-Park von Bad Muskau an der Neiße und der Rhododendronpark in Kromlau. An ausgewählten Tagen zwischen April und Oktober sind neben Kleindieselloks auch die zwei erhalten gebliebenen Dampflokomotiven 99 3312 und 99 3317 im Einsatz.

100 Jahre Gründung der MITROPA:

Die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktien-Gesellschaft Berlin, gegründet am 24. November 1916, hatte das Ziel, die Dominanz der französisch-belgischen Internationalen Schlafwagengesellschaft (ISG) einzuschränken. Begründer waren die Eisenbahnverwaltungen in Deutschland, Österreich und



Logo von 1928 bis
1945

Logo ab 1949

Ungarn sowie Vertreter von Banken. Die Wagen erhielten 1927/28 erstmals den bordeauxroten Anstrich sowie den typischen MITROPA-Schriftzug und das MITROPA-Logo.

1944 waren 596 Schlaf- und Speisewagen im Einsatz. Nach Kriegsende gab es im Osten nur noch vier Schlaf- und 28 Speisewagen. Die übrigen waren zerstört oder beim Vorrücken der sowjetischen

Truppen abgezogen und mit einem Teil an Werten und wichtigen Unterlagen nach Bad Seegeberg/Holstein ausgelagert worden. Aus der Direktion West der MITROPA AG ging die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft (DSG) hervor, die die Schlaf- und Speisewagen der Deutschen Bundesbahn bewirtschaftete. Mit der Gründung der DDR 1949 begann hier der Wiederaufbau der MITROPA. Zur deren Geschäftsfeldern zählten die Bewirtschaftung von Schlaf- und Speisewagen, Bahnhofsgaststätten und -kioske, Fähr- und Binnenschiffen der „Weißen Flotte“, Flughäfen, Autobahn-raststätten und Intershop-/Valuta-Läden. Zum produktiven Personal gehörten 1965 ca. 1 500 Kellner und Stewards, 730 Verkäufer, 700 Köche und 80 Konditoren. Pro Nacht waren 7 500 Plätze in Schlaf- und Liegewagen europaweit im Angebot. Nach der Wende existierten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn sowie deren Schienengastronomie bis 1994 nebeneinander. 1994 fusionierten die Bahnen zur Deutschen Bahn AG und die MITROPA mit der DSG zur MITROPA AG. Diese hatte vier Geschäftsbereiche: Service im Zug, Gastronomie/Handel an Bahnhöfen, Service an der Straße und Schiffscatering. Den Bereich Schiffscatering übernahm 2000 das deutsch-dänische Unternehmen Scandlines mit Sitz in Hamburg. Der Bereich Service im Zug (hauptsächlich die Bewirtschaftung der Speisewagen) wurde 2002 in die damalige DB Reise & Touristik AG (seit November 2003 DB Fernverkehr AG) integriert. Das Nachtgeschäft (hauptsächlich die Bewirtschaftung von Schlaf- und Liegewagen) ging 2002 in die neu gegründete DB European Railservice GmbH mit Sitz in Dortmund ein. Damit entfiel

unter dem Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn der traditionsreiche Name MITROPA in den Zügen der DB AG. Die Gastronomiekräfte sind nur noch schwer von den Schaffnern und Zugführern zu unterscheiden. Am 2. April 2004 wurde die Rest-MITROPA AG an die britische Compass Group Deutschland GmbH mit Sitz in Eschborn verkauft. Die MITROPA AG firmierte um zur Mitropa GmbH. 2005 beschäftigte diese bundesweit ca. 2 000 Mitarbeiter im Bereich Gastronomie & Handel für Reisende an 46 Bahnhöfen sowie 34 Autobahnraststätten und Autohöfen.

90 Jahre nach der Gründung, im Jahr 2006, endete schließlich die MITROPA-Ära. Der britischen Select Service Partner Ltd. übernahm die Mitropa GmbH und betreibt sie seitdem als SSP Deutschland GmbH. Die SSP tritt nicht immer unter eigenen Namen auf, sondern auch unter Franchise-Unternehmen wie Starbucks, Kamps und Burger King. Ihre Schwerpunkt-tätigkeit nennt sich heute System-gastronomie.

80 Jahre Eröffnung Rügendamm:

Seit 1863 erreichte man Stralsund von Berlin aus mit dem Zug. Zwanzig Jahre später entstand die Bahnstrecke Altefähr—Bergen auf der Insel Rügen. Nur von Strelasund bis Altefähr über das Ostseewasser brauchte man noch eine Trajektfähre. Am 5. Oktober 1936 war es soweit. Auf 2 450 Metern überquerte der Rügendamm den Strelasund mit zwei Bauwerken. Von Stralsund bis zur kleinen Insel Dänholm reichte eine Klappbrücke von 270 Meter Länge, von Dänholm bis Rügen eine Stahlkonstruktion von 540 Meter Länge auf neun Pfeilern bis in 24 Meter Tiefe. Schienen- und Straßen-

verkehr nutzten den Rügendamm gemeinsam. Wegen des wachsenden Verschleißes musste im Dezember 1986 die Höchstgeschwindigkeit der Züge von 90 auf 30 Kilometer pro Stunde herabgesetzt werden. Im Mai 1990 wurde der stählerne Überbau der alten Brücke mit Hilfe von Schwimmkränen durch vormontierte Neuteile ersetzt. Innerhalb von 24 Stunden passierten damals bis zu 12 000 Kraftfahrzeuge und rund 80 Eisenbahnzüge dieses Nadelöhr. 2004 begann der Bau einer zweiten, parallel verlaufenden Strelasund-Querung nur für Kraftfahrzeuge. Diese neue Rügenbrücke wurde 2007 der Öffentlichkeit übergeben. Es ist eine mächtige und 2,8 Kilometer lange Schrägseilbrücke. Die höchste Stelle der Fahrbahn (42 Meter) hängt an einem 128



Brücken über den Strelasund, unten links Stralsund, mittig Insel Dänholm, oben rechts Insel Rügen Altefähr – rechte flache Brücke = Rügendamm von 1936, linke hohe Brücke = Rügenbrücke von 2007

Meter hohen Pylon. Der Zugverkehr und der küstennahe Kraftverkehr nutzen den Rügendamm jedoch weiter gemeinsam.

Vorschläge: Dieter Koschmann, Recherchen: Redaktion

Gruppenleitertreffen

Alfred Hobl, BSW-Beauftragter für Eisenbahnerbe Sachsen, berichtet:

Am 7. November 2015 fand das halbjährliche Gruppenleitertreffen der sächsischen BSW-Gruppen für Eisenbahnerbe statt. Daran nahmen Claudia Romanus vom BSW-Servicebüro Leipzig, der BB und die Vertreter von acht BSW-Gruppen (Soll 1. Bild). Gastgeber war die BSW-Gruppe Historische Lokomotiven Löbau. Die Beratung begann mit einer Gedenkminute an Steffen Eckert, ehemaliger Leiter der BSW-Region Ost. Es folgten die Auswertung der BSW-Regionalkonferenz in Leipzig, die Vorstellung des Pilot-

projekts der DB AG zur Prävention von Bahngefahren im Gleisbereich und die Berichte aus dem Gruppenleben.

Der BSW-Gruppe IG Dampflok Nossen bereitet die Abbestellung des Personenverkehrs zwischen Döbeln Hbf und Meißen große Sorgen, da ihr Domizil mitten drin liegt. Diesen Streckenabschnitt betreibt seit 13. Dezember 2015 die Nossen-Riesaer-Eisenbahngesellschaft (NRE), allerdings nur im Güterverkehr.

Zum Begleitprogramm des Gruppenleitertreffens gehörte eine Fahrt mit dem LVT nach Großpostwitz und in Gegenrichtung zum Gelände der ehemaligen



Das 1859 erbaute Maschinenhaus Löbau an einem Tag der offenen Tür

Landesgartenschau Löbau sowie die Besichtigung der Modellbahnausstellung im ehemaligen Güterboden des Bahnhofs Löbau und des stillgelegten Stellwerks W5.

Die Gruppenleitertreffen 2016 finden am 5. März 2016 bei der BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul und am 5. November 2016 bei der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau statt.

Jürgen Hirsch, BSW-Beauftragter für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, berichtet:

Das Gruppenleitertreffen der nordostdeutschen BSW-Gruppen für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn fand (ohne Absprache mit Sachsen) ebenfalls am 7. November 2015 fand. Daran nahmen der stellv. BSW-Regionalleiter Ost, Herr Bernhardt, der BB und die Vertreter von 13 BSW-Gruppen (Soll 14) teil. Gastgeber war die BSW-Gruppe Bahnstromversorgung S-Bahn Berlin, Standort Fahrsimulator Berlin-Marzahn. Die Beratung begann mit der Ehrung „60 Jahre Frankfurter Modell Eisenbahnfreunde“. Es folgten aktuelle BSW-Informationen,

zum BSW-Magazin und zur Umorganisation der BSW-Ortsstellen. Der BB würdigte den DB-Arbeitseinsatz am SVT 175 (Vindobona-Projekt) und die FISAIC-Ausstellung in Halle (Saale). Er informierte über die Gründung von Projektgruppen für zeitlich befristete Arbeiten, über die erwünschte Zuarbeit zur Bereichs-Chronik ab 2010, zu den geplanten Neuerscheinungen der Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN und zum vorgezogenen Redaktionsschluss für das Fachblatt Bahn&Modell auf den 15. Januar bzw. 15. Juli.

Das Dresdener Dampfloktreffen findet entgegen dem Protokoll vom 15.-17. April 2016 statt.

In der Region Ost ist ab sofort Daniel Hackenberg als Dipl.-Sozialarbeiter (FH) tätig (Tel. 0341 261699-15, Handy:0160 97400368, E-Mail daniel.hackenberg@bsw24.de).

Aus den BSW-Regionen Nord, Süd und West liegen keine Berichte zu Gruppenleitertreffen vor.

Modelleisenbahngruppe Saarbrücken im BSW – Eine endliche Geschichte

Siggi Gottschall, Saarbrücken – *BSW-Gruppe Modelleisenbahngruppe Saarbrücken*

Im Herbst 1976 beginnt die Geschichte der Modellbahngruppe Saarbrücken im BSW.

Wie bei vielen war Zuhause kein Platz für eine eigene Modellbahnanlage, also suchte ich nach Alternativen. Wie wär's mit dem Anschluss an eine Gruppe? Claude von der BSW-Fotogruppe brachte mich auf die Idee und empfahl: „Frage doch mal beim BSW nach!“ Im Bezirk Saarbrücken gab es damals zwei Gruppen in Trier, weit ab vom Bahnhof. Eine Fahrzeit von ca. zwei Stunden je Richtung schreckte mich ab. Der BSW-Bezirksvorstand in Saarbrücken regte an, doch eine eigene Gruppe zu gründen. Mit seiner tatkräftigen Hilfe wurden Aushänge angefertigt und bei den Dienststellen rundum Saarbrücken verteilt.

Und so trafen sich im April 1977 zehn Interessenten zur Gründungsversammlung. Schnell war man sich über grundsätzliche Fragen einig. Daher ist der April 1977 als die Geburtsstunde der Gruppe zu sehen. In den folgenden Wochen traf man sich regelmäßig in der Kantine des Bahnbetriebswerkes, technische Details wurden geklärt. H0 2-Leiter sollte es sein. Weitere Interessenten kamen hinzu, ein Raum wurde gesucht.

Als erste Aktion, gewissermaßen als Dank für die Unterstützung an die Bundesbahndirektion (BD) sowie an das BSW, baute man in den Gewölben der Gepäckabfertigung eine kleine Ausstellungsanlage, welche zum Fahrplanwechsel in der Bahnhofshalle ausgestellt wurde, um den Verkauf von Kursbüchern zu unter-

stützen. Anschließend wurde die Anlage dem Haus des Eisenbahnwaisenorts in Freiburg (Breisgau) als Weihnachtsgeschenk übergeben.

Mittlerweile war auch für uns eine Bleibe im Bahnhof Schleifmühle gefunden. Dort waren nach der Auflösung der Dienststelle zwei Räume frei geworden. Die Planung und der Aufbau der ersten Anlage begannen im Frühjahr 1978. Das Motto: „Weihnachten wird gefahren“ spornte alle an, zu Weihnachten desselben Jahres den Rohbau fertig zu haben. Es gelang. Es war eine u-förmige Anlage, auf der sich eine zweigleisige Hauptbahn vom Bahnhof aus in zwei Ebenen durch eine Mittelgebirgslandschaft schlängelte und unter dem Bahnhof in einen unterirdischen Abstellbahnhof mündete. Die Strecke war in Blöcke unterteilt, die Steigungen nicht über zwei Prozent und die sichtbaren Kurvenradien $> 1,5$ Meter, unterirdisch zwangsläufig bei 42 Zentimetern. Als Blocksystem kam ein Eigenbau zum Zuge, der mit Gleisbesetzmeldung arbeitete und die Züge vor dem Signal langsam abbremste und wieder sanft beschleunigte. Pro Block wurde eine Platine (Trägerelement für elektronische Bauteile) gebraucht, welche mit günstigen handelsüblichen Transistoren und und/oder Chips bestückt war. Die Platinen waren zentral in einem Gehäuse zusammengefasst und von dort gingen jeweils zwei Leitungen an den Block – eine an den Fahrbereich, eine an den Wartebereich. Die Schaltung hat sich im Laufe der Zeit



Am Bahnhof der Ausstellungsanlage ist der Personenzug in Gleis 2 eingefahren. Am Gleis 3 gegenüber wartet der Schienenbus, um in Richtung eingleisige Nebenbahn zu starten.

so gut bewährt, dass sie mit kleinen Änderungen noch heute bei uns eingesetzt ist.

Nach zwei Jahren konnten wir einen dritten Raum als Werkraum hinzubekommen, was zu einer Vergrößerung der Anlage führte. Eine Nebenstrecke kam hinzu. Parallel wurde dann eine transportable Ausstellungsanlage entworfen und gebaut. Der Grund dafür war zum einen, dass wir in unseren Räumen wegen des Platzes nicht ausstellen konnten, zum anderen wollten wir an Ausstellungen in der Region Saarland-Lothringen-Luxemburg teilnehmen und dort auf das BSW aufmerksam machen.

Damals wurden wir von vielen Freunden angesprochen, die bei uns Mitglied werden wollten, was aber nur Eisenbahnern möglich war. Diese Interessenten sind dann leider zu den anderen Clubs rund um Saarbrücken gegangen. Wir treffen viele von ihnen heute noch.

Neben dem Bau der Modellanlagen waren wir als Club in jedem Jahr mindestens zweimal auf Tour. Im Frühjahr fuh-

ren wir meistens samstags mit dem ersten Zug nach Basel und dann zu einer der Schweizer Schmalspurbahnen. Geplant wurden die Fahrten fast alle so, dass wir am Abend in Mailand zu einem Bier im Bahnhof saßen. Mit dem

Nachtzug ging es dann über Mannheim nach Saarbrücken zurück. Auch Museumsbahnen in Deutschland und interessante Strecken in Frankreich waren unser Ziel. Im Herbst starteten wir dann immer eine größere Fahrt z.B. nach Narvik mit der Erzbahn, Schottland in die Highlands, Irland mit Dublin und Galway, Sizilien mit einer Umrundung des Ätnas, Lissabon mit dem Sudexpress und dem legendären Abendessen im Speisewagen. Es sind hier nur einige Fahrten genannt. Auch die 150-Jahrfeiern der Eisenbahnen in England, Österreich und Deutschland sowie 125 Jahre Schwedische Staatsbahnen (SJ) besuchten wir.

Nachdem wir mit unserer ersten Ausstellungsanlage Erfahrungen gesammelt hatten, wurde eine neue konzipiert, welche leicht sein musste, in Segmenten gebaut und damit einfach zu transportieren und schnell auf- und abzubauen sein sollte. Mit vier Teilen starteten wir Anfang der 1990er Jahre. Ziel war eine zweigleisige Hauptbahn und ein Bahnhof mit

An der zweigleisigen Strecke der Ausstellungsanlage fährt ein Güterzug mit BR 44 in Richtung Tunnel zum Abwärtswendel. In der Ausweichanschlusssstelle (AWAnSt) stehen zwei Wagen zur Beladung mit Baumstämmen.

abzweigender eingleisiger Strecke. Rechts und links vom Bahnhof ging es im Doppelwendel in den Untergrund, sodass im Blockbetrieb pro Richtung vier Züge fahren konnten sowie zwei auf der Nebenbahn, die sich im Tunnel nach 50 Zentimeter Fahrt abwechselten.

In der Zwischenzeit war die Besetzung unseres Gast-Bahnhofs Schleifmühle mit Fahrdienstleitern zuerst in der Nachtschicht, dann auch an den Wochenenden eingeschränkt worden. Das weite, unbenutzte Gelände um den Bahnhof tat sein Übriges dazu, dass wir zweimal kurz hintereinander ungebetene Besucher en. Trotz Gittern an unseren Fenstern waren sie durch andere, inzwischen leere Räume bis zu unserer Anlage vorgedrungen. Glücklicherweise zerstörten sie wenig, vermutlich weil sie über die gefundenen und mitgenommenen Werkzeuge erfreut waren. Im Endeffekt begaben wir uns auf die Suche nach neuen Räumen. Schließlich landeten wir 1995 in einem leeren Bahnmeisterei-Gebäude in Saarbrücken, zusammen mit anderen BSW-Gruppen.

Da von der alten Anlage nicht viel zu gebrauchen war, hieß es neu anzufangen. In zwei großen Räumen wurde die neue gebaut. Zwei weitere Räume dienten als Werkstatt und Aufenthaltsraum. Die Elek-



tronik konnte mit leichten Änderungen übernommen werden. Da genügend Platz zur Verfügung stand, bekamen die zwischenzeitlich hinzugekommenen „Märklinisten“ eine eigene Strecke. Im Bahnhof lagen beide Systeme nebeneinander, aber elektrisch nicht verbunden. Die Ausstellungsanlage konnten wir in einem großen trocknen Kellerraum unterbringen und dort weiter bearbeiten. Es kamen drei weitere Segmente hinzu.

Mit der vergrößerten Anlage gingen wir regelmäßig in unserer Umgebung auf Ausstellungen. Auch bei unseren französischen Freunden in Sarreguemines, Forbach und Stiringen waren wir zu Gast. Durch deren Mitgliedschaft in der UAICF (Freizeitverband der französischen Eisenbahner) wurden wir zu den Ausstellungen in Mulhouse, Chalons en Champagne sowie Amberieux eingeladen. In Chalons trafen wir Gruppen aus Belgien, welche uns eine Verbindung zu der größten belgischen Modellausstellung in Cinay herstellten. Diese haben wir seither fünfmal besucht.

Wie das Leben so spielt, erhielten wir nach nur fünf Jahren im neuen Domizil die Mitteilung, dass wegen eines Streckenumbaus das Haus abgerissen werden müsse. Wir hatten ein Jahr Zeit, wieder eine neue Bleibe zu finden. Durch Unterstützung des BSW in Saarbrücken und der Dienststelle DB Station und Service Saarbrücken wurde uns ein neuer Raum im Empfangsgebäude Saarbrücken Hauptbahnhof angeboten. Das Archiv des gerade ausgezogenen Bundeseisenbahnvermögens stand leer und war für uns ein idealer Platz. Diesmal konnten wir alle Unterbauten der alten Anlage weiterverwenden und so war es möglich, nach Planung und Aufbau der Trassen bereits vier Monate nach dem Einzug einen Fahrbetrieb zu eröffnen. Die Anlage in C-Form ist von allen Seiten zugänglich und die Schenkel sind 100 Zentimeter tief. Dennoch ist es gelungen, in zwei Etagen Zwei- und Dreileiter-Strecken unterzubringen. Einmal ist Zweileiter oben, auf der anderen Seite Dreileiter. Jeder hat seinen Bahnhof mit ca. drei Meter Gleislänge. Nachdem die Landschaft entstanden war, entschlossen wir uns 2009 zu einem

Tag der offenen Tür am 2. Advent. Hier war das zum ersten Mal möglich, da in den vorigen Räumen kein Platz für Besucher gewesen wäre. In den letzten Jahren wurde auch unsere Ausstellungsanlage erweitert. Die eingleisige Strecke bekam sieben Segmente hinzu. Dadurch sind wir jetzt als Bediener in einem fast geschlossenen Innenraum von unseren Zügen umgeben.

Aber, das große Aber steht jetzt im Raum. Wie sich jeder vorstellen kann, sind Räumlichkeiten in einem Empfangsgebäude nicht gerade günstig. Durch Wegfall mehrerer Mitglieder in den letzten Jahren und steigender Nebenkosten sehen wir uns nicht mehr in der Lage weiter zu machen. Die Ausstellung am 3. Advent 2015, die uns, nach Ankündigung im Aktuellen Bericht des Saarländischen Fernsehens am Samstagabend mit einem Zweiminuten Film, ca. 1 500 Besucher brachte, wird wohl die letzte gewesen sein, wenn nicht noch ein paar Interessierte zu uns stoßen oder wir einen neuen, preiswerteren Raum finden.

Im Herbst 2016 würden wir gern unser 40-jähriges Jubiläum mit all unseren Weggefährten aus dem In- und Ausland feiern. Es wäre wunderbar, könnte die Zeit der 1970er ktiviert werden. Wie schon aufgeschrieben, wurden wir damals von vielen Freunden angesprochen, die bei uns Mitglied werden wollten. Die Zeiten haben sich geändert. Trotzdem, wenn Sie bei uns Mitglied werden möchten, wenden Sie sich bitte an mich: Siggie Gottschall, Tel.: 0681-41625328 oder E-Mail: moba-sb@gmx.net. Unsere Postanschrift lautet: BSW-Modellbahngruppe Saarbrücken c/o BSW, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken.

BSW-Gruppe und Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn – nicht nur Luther in Wittenberg

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Michael Jungfer, BSW-Gruppe und Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn Lutherstadt Wittenberg

Im Gleisdreieck zwischen Berliner- und Falkenberger Strecke (KBS 250 bzw. 216) liegt das ehemalige Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg. 1938-42 an der Hüfnerstraße, Richtung Labetz neu errichtet, war es seinerzeit das modernste Neubau-Bw Deutschlands. Etwas abseits vom sonstigen Eisenbahngeschehen verfügt es noch heute über einen Ringlokschuppen mit 22 Ständen, Sozial-/Verwaltungsgebäude und einen Wasserturm. Die Stände 1-10 sind das Betätigungsfeld des Vereins und der BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zum Verein gehören ca. 50 Mitglieder, zur BSW-Gruppe über 20 Förderer. Die Stände 11-22 nutzt die Stiftung „Kultur auf Schienen“ (s. Seite 16).

Seit 1992 pflegt die BSW-Gruppe die Gebäudesubstanz und die Dampflok 52 8041-7, die Diesellok V100 0031 (110 003-1), die Kleindiesellok V23 004

(102 004-9), einen Eisenbahndrehkran EDK 6, einen Schienenkleinwagen DR Kl 3402 (Bauart Schöneweide mit Kran 600 kg) sowie einen zweiachsigen und einen vierachsigen Mannschaftswagen.

Parallel dazu existiert eine Arbeitsgruppe Modelleisenbahn, die verschiedene Anlagen gestaltet:

- TT-Vereinsanlage in Modulbauweise als originalgetreuer Nachbau des Alten Bahnhof Wittenberg (Epoche III-IV, Deutsche Reichsbahn um 1970/80, Länge komplett 25 Meter, max. 14 Züge gleichzeitig mit Lok-Baureihen, die im Bw beheimatet waren)
- TT-Anlage für Zuggarnituren der heutigen Zeit wie ICE, IC, Doppelstockzüge (sechs Segmente mit insgesamt 9,60 Meter Länge und zwei Meter Breite, Automatikbetrieb)
- H0-Modulanlage Bahnhof Wittenberg West als Originalnachbau um 1985 (fünf Module, max. 7,5 Meter Länge, 10-gleisiger Schattenbahnhof, abwechslungsreicher Betrieb mit bis zu 20 Zügen)
- D-Vereinsanlage in Modulbauweise als freier Nachbau eines Dorfs im Kyffhäuser an der eingleisigen, elektrifizierten Hauptbahn Sangerhausen—Erfurt (Bf Groß Bretleben) und abgehender Nebenbahn (Bf Klein Bretleben) im analogen Gleichstrombetrieb. Private Modellfahrzeuge möglich.





Lokschuppen des ehemaligen Bw Lutherstadt Wittenberg, Fahrzeugparade zum Bahnaktionstag am 14. Sept. 2013

Die erste TT-Anlage war ein Originalnachbau des Bahnhof Bergwitz (zwischen Lutherstadt Wittenberg und Bitterfeld) mit abzweigender Kleinbahn nach Kemberg um 1950. Diese kompakte, transportable Anlage von 2,40 x 1,00 Metern wurde der Stadt Kemberg geschenkt.

In den letzten Jahren wurde außerdem eine historische Eisenbahn-Sammlung aufgebaut. Diese umfasst u.a. Uniformen, Schilder, Sicherungstechnik, Vorschriften, Vordrucke und Fahrpläne. 2006, nach dem Umbau der Strecke Berlin—Halle (Saale), kamen noch historische Meilensteine hinzu.

Der alljährliche Höhepunkt ist die traditionelle Fahrzeugausstellung im September, die mit einem Bahnaktionstag verbunden ist. Weiterhin werden Modellbahnbörsen sowie Sonderfahrten zwischen Lutherstadt Wittenberg, Bad Schmiedeberg und Eilenburg organisiert. Zum Einsatz kommen Triebwagen der Baureihe VT 642 von DB Regio AG. Die letzte Sonderfahrt fand am 5./6. Dez. 2015, die letzte Modellbahnausstellung am 12./13. Dez. 2015 (3. Advent) statt.

Mit ihrer Arbeit möchte die BSW-Gruppe daran erinnern, dass das Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg bis 1998 eine wichtige Funktion in der Zugförderung ausübte. Da die Anlagen und Einrichtungen nahezu vollständig erhalten sind und die Bauart eine Seltenheit darstellt, wurde der Gebäudekomplex vom Land Sachsen-Anhalt unter Denkmalschutz gestellt.

Besichtigungen sind möglich. Anmeldung unter E-Mail mjungfer@t-online.de.

Langjähriger Vorsteher des Bw Lutherstadt Wittenberg war Klaus-Dieter George. Im Verlag Dirk Endisch, Stendal, hat er 2009 ein Buch vorgelegt: „Das Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg“, 144 Seiten, 82 Tabellen, 3 Gleispläne, 108 Abbildungen, Format 17 x 25 cm, Hardcover, gebunden, ISBN 978-3-936893-42-7.



Die betriebsfähige V100 003 hat heute wieder die Farbgebung grün-weiß-grün, mit der sie 1966 auf der Leipziger Frühjahrsmesse präsentiert wurde.

E44 119 auf den Harzer Schmalspurbahnen

Christian Gloel, Lichtenfels – BSW Gruppe E44 119 Lichtenfels

23 Förderer unserer BSW-Gruppe E44 119 reisten im Oktober 2015 per Bahn zur Mehrtagesfahrt in den Harz. Die Weltkulturerbe-Stadt Quedlinburg war Ausgangspunkt für eine ganze Reihe interessanter Exkursionen.



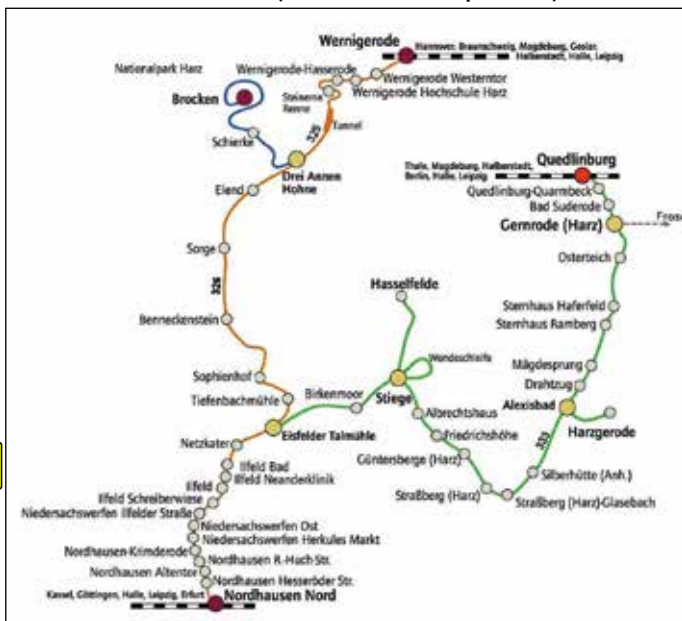
Gleich nach der Ankunft erwartete die Teilnehmer eine Stadtrundfahrt. Dabei ging es vorbei an aufwendig restaurierten Fachwerkhäusern, über den Marktplatz, rund um den Stiftsberg, aber auch vorbei an Bauruinen, die noch 25 Jahre nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten das Ausmaß der geleisteten Renovierungsarbeit in der mittelalterlichen Stadt erahnen ließen. Am Abend traf sich die Gesellschaft im Brauhaus Lüdde zum gemeinsamen Abendessen.

Für den zweiten Tag waren drei Ausflüge im Angebot: Eine Rundfahrt mit den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) über Eisfelder Talmühle nach Wernigerode, ein Ausflug zum Hexentanzplatz in Thale oder eine Fotowanderung für Eisenbahnfreunde im Selketal. Eine kleine Gruppe fuhr nach Thale, um mit der Seilbahn die Freizeitangebote auf dem Hexentanzplatz zu nutzen. Die Mehrheit entschied sich für die Rundfahrt mit den Harzer Schmalspurbahnen. Über den idyllisch gelegenen Bahnhof Alexisbad verläuft die Bahnstrecke im Selketal. Ein Fotowanderer



machte sich auf den Weg ins romantische Selketal und wurde mit einzigartigen Motiven belohnt. Die Lokomotive 99 5906-5, Baujahr 1918, bespannte den Zug 8952 nahe dem Bahnhof Stiege und wurde von dem Fotowanderer dort erwartet. Einhellige Begeisterung herrschte über den uneingeschränkt blauen Himmel, die strahlende Herbstsonne und die bunten Herbstwälder in einer malerischen Landschaft. Die Sonne zauberte wunderschöne Bilder in den Herbstwald. Am Abend stand noch ein Altstadtrundgang in Quedlinburg mit dem Nachtwächter auf dem Programm. Er entpuppte sich schließlich als „Mönch Bruder Michael“ und geleitete die Nachtwanderer in eben-

Das Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen (1 000-Millimeter-Spurweite)



so finstere wie geschichtsträchtige Gassen und Höfe und zu Denkmälern, deren Geschichten nur Ortskundige erzählen können. In der Hotelbar ließen wir den bunten Abend gemeinsam ausklingen.

Der Sonnenaufgang nach einer frostigen Nacht versprach erneut herrliches Foto- und Ausflugswetter. So schwärmte jeder der Teilnehmer nach seinen Interessen aus, zur Führung in die Quedlinburger Stiftskirche oder zum Fotografieren der dampfenden Schmalspurbahn. Am frühen Nachmittag versammelten sich die Teilnehmer im neugotischen Quedlinburger Bahnhof aus dem Jahr 1862, um die Rückreise anzutreten,



Zug mit Dampflokom 99 5906-5 (B'B n4vt) nimmt Wasser auf dem Bf Alexisbad

nicht ohne dem Leiter der BSW-Gruppe E44 119 Dieter Ferlau als Organisator der Reise herzlich zu danken und zu versichern, dass Quedlinburg und die Harzlandschaft fortan in den Reiseerinnerungen einen festen Platz haben werden.



hm. der Redaktion: Die normalspurige Nebenbahn von Frose über Gernrode nach Quedlinburg (KBS 332) wurde 2004 stillgelegt. Den Abschnitt Quedlinburg—Gernrode (9 Kilometer) bauten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) anschließend auf Meterspur um. So ist Quedlinburg seit 2006 an die Selketalbahn (KBS 333) und das Netz der Harzer Schmalspurbahnen angebunden.



BSW-Gruppe E44 119 vor dem Hotel Quedlinburger Hof

Fotos: Kassandro 2008, D. Ferlau

BSW-Projekt Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente – eine Bereicherung für die Gemeinschaft

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin – *Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente*

Die Vorgeschichte ist bekannt. Bibliophile Hinterlassenschaften wurden dem BSW angeboten. Die BSW-Region Ost und der Kulturbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn der Solidargemeinschaft sagten JA zur Bewahrung von historischem Schriftgut. Dank der BSW-Zentrale verfügt die Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente seit Jahresmitte 2008 über einen geeigneten Raum in der Berliner Panoramastraße 1 (dort befindet sich auch der Standort der BSW-Regionalleitung). Bahn&Modell hatte bereits in den Heften 20 und 21 darüber informiert. Die Schätze sind stetig gewachsen. Die Hinterlassenschaften, Überlassungen und Schenkungen bestehen aus Büchern, Vorschriften, Fahrplänen (Kursbücher), Eisenbahnbildbänden, diversen Schriftstücken, Kalendern und, nicht weniger historisch wertvoll, Modellfahrzeugen, Lochzangen, Gläsern und Kugelschreibern mit Bahnbeschriftungen. Auch Filmmaterial wurde uns übergeben. Die DB AG stellte uns vor Jahren einige historische Möbelstücke zur Verfügung, die natürlich für die Aufbewahrung genutzt werden.

Anfang November 2015 wurde das 1500. Buch registriert. Zwischenzeitlich sind weitere Titel hinzugekommen. Die Aufnahme von Überlassungen wird stetig fortgesetzt. Im Bestand sind natürlich auch Eisenbahnerzeitungen und -zeitschriften bzw. Fachorgane, beispielsweise „Deine Bahn“ (die Fachzeitschrift

von DB Training, Learning & Consulting und des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen), „ModellEisenBahner“ von Beginn an (1952) sowie unser Fachblatt Bahn&Modell komplett ab 1998.

Besonders stolz sind die vier Ehrenamtlichen darüber, dass sie im Besitz der gesamten Werke von Friedrich List (11 Bände) sind. Friedrich List (1789-1846) war der Verkehrsökonom aus Reutlingen (Württemberg), der Vordenker in Sachen Eisenbahn.

Gern geben wir auf Anfragen Auskünfte, tauschen Exemplare/Beiträge aus und stellen BSW-Gruppen (wenn gewünscht) Doppel Exemplare für Veranstaltungen zur Verfügung. Die Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente beteiligt sich auch an Veranstaltungen der DB AG und des BSW wie im Oktober 2015 in Halle (Saale) zum 10. Internationalen Eisenbahnfest/FISAIC-Treffen, Bereich Modelleisenbahn. Die Ehrenamtlichen haben bisher vier Illustrationsausstellungen gestaltet:

- 2012 „Berliner Bahnhofsgebäude“
- 2013 „Karten ehemaliger Eisenbahndirektionen“
- 2014 „90 Jahre Berliner S-Bahn“
- 2015 „Das Kursbuch – Reisen in die Ferne“

Das BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg war gern Gastgeber von zwei dieser Ausstellungen aus Berlin. Historische Eisenbahnkalender 2014, 2015 und 2016 sowie die Monatsblätter „Historische



Friedrich List-Bände in der „Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente“ Berlin

Antwort: „Ein Projekt ist in der Regel dann beendet, wenn die Umstände und die Voraussetzungen, die für ein Projekt notwendig sind, erfüllt sind.“ Bei diesem BSW-Kulturprojekt werden den Aufbewahrungskapazitäten Grenzen gesetzt. Doch das steht derzeit noch nicht auf der Tagesordnung. Aber auch der Standort und die Raumgröße werden künftig eine existenzielle Bedeutung einnehmen. Was die Zukunft bringen wird, entscheiden nicht die Ehrenamtlichen.

Rückblicke“ fanden bisher ungeteilte Zustimmung.

2014 waren die vier Ehrenamtlichen zu Gast beim Tschechischen Landesverbandes (ČD) in Děčín. Der Besuch des historischen Stellwerks (St.15) und des historischen Bahnhofgebäudes der ehemaligen k.u.k. priv. Österreichischen Nordwestbahn in Děčín (erbaut 1874) sind ein bleibendes Erlebnis. Dank gebührt dem Präsidenten der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn, ČD-Vorstandsmitglied Doz. Dr.-Ing. habil. Roman Štěrbá. Unsere Gruppe wurde begleitet vom Assistenten beim Konzernbeauftragten für das Bundesland Berlin Dipl.-Ing. Jens Brückner. Diese Reise werten wir als Anerkennung für gute Zusammenarbeit.

Jüngst wurde der Autor gefragt, wie lange noch das Projekt bestehen bleibt.

Übrigens, 2019 stehen für die Solidargemeinschaft zwei zu beachtende Termine an:

115 Jahre Solidargemeinschaft und 70 Jahre Bahn-Sozialwerk (1949 BSW-Gründung bei der DB). Beide Termine sollten den Blick zurücklenken auf lobenswertes Tun und Handeln der Solidargemeinschaft, jeweils den gesellschaftlichen Umständen entsprechend. Wäre es da nicht an der Zeit, eine umfassende Chronik über die Solidargemeinschaft auf den Weg zu bringen? Es muss ja kein Buch werden, eine inhaltsschwere Datenchronik würde auch dem Anliegen gerecht werden. Wir vier Ehrenamtlichen der Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente könnten gewiss helfen.

Goethe schrieb einmal: „Das Unmögliche behandeln, als wenn es möglich wär!“

Seit 60 Jahren unterwegs – Pioniereisenbahn Berlin/Parkeisenbahn Wuhlheide

Michael Bahls, Berlin – BSW Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600

Die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn bauten in der Wuhlheide für die Berliner Jugend eine eigene kleine Bahn, die zum Tag des Eisenbahners am 10. Juni 1956 eröffnet wurde. Dies war der Startschuss für die Pioniereisenbahn Berlin, der heutigen Parkeisenbahn Wuhlheide. Seit 60 Jahren fährt diese 600-Millimeter-Schmalspurbahn auf einer Strecken von 7,5 Kilometern. Sie wird fast ausschließlich von 150 Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen elf und 18 Jahren betrieben. In all den Jahren haben Tausende Kinder begonnen, die Ausbildungsstufen vom Schrankenwärter bis zum Lokführer zu durchlaufen. Viele haben danach eine Karriere bei der „Großen Bahn“ gemacht. Mitarbeiter der DB AG oder anderer Privatbahnen sind auch heute noch ehrenamtlich in der Wuhlheide tätig und bringen dem Nachwuchs die Regeln und Vorschriften der Eisenbahn bei. Es gilt aber auch, die Gleis-, Fernmelde- und Sicherungsanlagen instand zu halten. Nicht zu vergessen ist die Pflege und Wartung von vier Dampf- und fünf Diesellokomotiven sowie elf Personen- und drei Güterwagen. Viele weitere Fahrzeuge aus dem Sonderfahrzeugpark dürfen ebenfalls nicht vernachlässigt werden.

Träger des Fahrbetriebs ist heute die Berliner Parkeisenbahn gGmbH. Es werden hauptsächlich die Eröffnungstrecke Hauptbahnhof—Eichgestell—Badesee—Betriebswerk—Hauptbahnhof bzw. die

Strecke Hauptbahnhof—Eichgestell—Badesee—Wuhlheide-Parkeisenbahn—Haus Natur und Umwelt—Stadion—Hauptbahnhof als Rundkurse befahren. 1979 musste ein Teilstück auf die andere Seite des Badesees verlegt werden. Der Zug benötigt 30-40 Minuten, um wieder am Ausgangspunkt anzukommen.

Einige Erwachsene haben sich in einer BSW-Gruppe zusammengefunden, unterstützen die kleine Bahn und pflegen ihr Vereinsdomizil, den Bahnhof „Stadion“. Er wurde 1957 eröffnet und ist den Ehemaligen noch als Bahnhof „Rollschuh-

bahn“ oder „Freilichtbühne“ vertraut.

Der Start in die 60. Saison ist am 19. März 2016. An diesem und dem folgenden Tag werden auch wieder Dampflokomotiven vor den kleinen Zügen zu beobachten sein. Weiter geht es mit dem Osterwochenende am 27./28. März 2016, an dem neben den Dampfzügen auch Osterhasen unterwegs sind. Am 23. April 2016 wird ein Tag der Berufsausbildung organisiert. Hier sollen Schüler und Eltern rund um die Bewerbung und Ausbildung in Eisenbahnberufen informiert werden. Am letzten Tag des Monats April sind dann noch Hexen im Park und vielleicht auch im Zug zu finden. Am 14./15./16. Mai 2016 geht es auf Nachtfahrt mit Dampf- und Diesellokomotiven und vielen Fotohalten.

Am 11. Juni 2016 ist ein großes Treffen der 5 000 ehemaligen und aktiven Pionier- und Parkeisenbahner geplant. Meldungen



bitte telefonisch unter 030 53 89 26-60 oder per E-Mail: 60jahre@parkeisenbahn.de



Die eigentlichen Feierlichkeiten zum 60. Jubiläum finden am Wochenende 18./19. Juni 2016 statt. Die Bahn hofft dabei auf viele Gratulanten. Weitere Höhepunkte sind der Tag der Jugendarbeit am 24. Juli 2016, ein Schienenfahrradtreffen am 27./28. August 2016 und die Zuckertütenfahrten zur Einschulung am 10./11. September 2016. Zur Lichterfahrt am 17. September 2016 ist neben der Dampffahrt durch die nächtliche Wuhlheide auch mit der Aufführung eines kleinen Theaterstücks zu rechnen. Die Saison geht offiziell mit dem Dampfwochenende 22./23. Oktober 2016 zu Ende. Die beliebten Nikolausfahrten am 3./4. Dezember



Dampfzug der Parkeisenbahn Wuhlheide – Der Gruppenvorsitzende und Autor als Heizer

2016 beschließen das Bahn-Jahr in der Wuhlheide.

Der reguläre Fahrbetrieb an Wochenenden findet immer auf unterschiedlichen Rundkursen statt. Während der Schulferien in Berlin werden von Dienstag bis

Freitag zusätzliche Rundfahrten angeboten. BSW-Förderer erhalten unter Vorlage ihres Ausweises freie Fahrt, außer zu besonderen Anlässen. Jeder kann sich im Internet unter www.parkeisenbahn.de tagaktuell informieren. Auch freut sich die BSW-Gruppe über zusätzliche Helfer. Diese können sich per E-Mail unter bsw.ebfw600@gmx.de melden.



Nach Saisonende wird gestrichen, Sonntag, den 15. Oktober 2015

Fotos: Parkeisenbahn Wuhlheide (2x)

Modell-Eisenbahn-Club Dill Herbon stellt sich vor

Armin Hemann, Greifenstein – BSW-Gruppe MEC Dill Herborn/Mittelhessen

Der MEC Dill Herborn besteht seit 1980 und fand nach längerem Suchen zunächst in der alten Schule in Sinn-Edingen eine Unterkunft. Dort wurde die „Urform“ der US-Anlage errichtet und in zwei Ausstellungen, 1983 und 1985, der Öffentlichkeit präsentiert. 1986 bezog der MEC Dill sein heutiges Domizil im Anbau des Herborner Stellwerks. Durch die verbesserte räumliche Situation sowie nach umfangreichen Renovierungen und dem Umbau der US-Anlage konnte 1995 der Bau einer zweiten Anlage nach Vorbildern unserer Heimat in Angriff genommen werden. Alljährlich finden seitdem die „Herborner Modellbahn-Tage“ statt, um die Anlagen einem breiten Publikum vorstellen zu können.

Wir haben vor einiger Zeit mit der Planung und dem Bau einer neuen US-Modellbahn-Anlage begonnen. Die vorherige war technisch überaltert und nicht erneuerbar. Die neue Anlage wird sich einmal über zwei Etagen erstrecken und als dritte Ebene einen großen Schattenbahnhof erhalten. Sie ist keiner Region zugeordnet und hat auch kein bestimmtes Thema. Annähernd lange Züge sollen einmal über die Gleise rollen, so unser Wunsch.

Unsere zweite Anlage stellt die Bahnhöfe DILLBRECHT und SINN an der Strecke Siegen—Gießen dar. Sie zeigt die Situation der DB in den 1960er Jahren kurz vor der Elektrifizierung. Besondere Sorgfalt wurde auf die Ausstattung mit stimmigen Details gelegt. Da keine

Die Mitglieder des MEC-Dill-Vorstandes beobachten den neuen Gruppenleiter Karl-Heinz Schwarze bei einer Reparatur am Stellwerk des Bahnhofs Sinn.



entsprechenden Industriemodelle erhältlich waren, musste jedes Gebäude nach Fotos und Zeichnungen möglichst im damaligen Zustand selbst angefertigt und ins Modell umgesetzt werden. Seit 1995 wird an dieser über zehn Meter langen Anlage gearbeitet. Zwischenzeitlich wurde sie auf digitale Zugsteuerung umgestellt. Viele kleine, auch bewegliche Details wurden ergänzt.

Der MEC Dill wurde als Freizeitgruppe des Bahn-Sozialwerks (BSW) gegründet und gehört auch heute noch der Stiftung Bahn-Sozialwerk an. Unsere Mitgliederzahl liegt zurzeit bei etwa 36 Modellbahnfreunden. Außerdem sind wir Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF). Neue Mitglieder und interessierte Modelleisenbahner würden wir gern begrüßen. Zum Arbeiten an den Anlagen treffen wir uns in unserem Clubheim im Stellwerksanbau jeden Donnerstag und Freitag ab etwa 18 Uhr. Zu einer Monats-



Am 14. August 2015 besichtigen Kinder des Ferienpasses der Stadt Herborn das Drucktastenstellwerk an unserer Modellbahnanlage

versammlung mit einem bestimmten Thema wird gesondert eingeladen, sie dienen natürlich auch dem gemütlichen Beisammensein.

Wenn Sie mehr über uns wissen wollen oder Mitglied werden möchten, wenden Sie sich bitte an mich: Armin Hemann, Tel. 02779-1230, E-Mail: arminw.hemann@t-online.de oder den Schriftführer Helmut Schäfer Tel. 02772/449353. Unsere Postanschrift lautet: MEC Dill im BSW, Postfach 1546, 35725 Herborn.

Ebenfalls kann man sich auf unserer FACEBOOK-Seite „MEC-Dill Herborn“ über unsere Arbeit informieren.



Ein Kohlezug mit zwei Dampfloks der Baureihe 44 hat Einfahrt in den Bahnhof Sinn. Auf dem Anschlussgleis fährt eine Übergabe mit der Werkslok in das Firmengelände der Fa. Haas&Sohn.

Das Lebenswerk des Bernhard Waterholter

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Wenn das BSW deutschlandweit eine Modellbahnausstellung organisiert, kann man ziemlich sicher sein, dort auch Bernhard Waterholter anzutreffen. Dann betreut er seinen Stand und zeigt mit Gleichgesinnten die Modul-Modellbahnanlage nach dem Vorbild der Harzer Selketalbahn. Diese Modellbahnanlage besteht aus 21 Modulen, ist 7,20 Meter lang, 2,80 Meter breit und weist eine Gleislänge von ca. 24 Metern auf. Und so war es für ihn auch selbstverständlich, am 10. Internationalen Eisenbahnfest im Oktober 2015 in Halle (Saale) teilzunehmen. Ich traf ihn an seiner Modellbahnanlage.

Redaktion: Bernhard, wer dich kennt, könnte meinen, diese Modellbahnanlage und du sind eine Einheit, unzertrennlich. Erst im Sommer hattest du die 10. Festenburger Modellbautage unseres Kulturbereichs geleitet und die Anlage im großen Tagungsraum für 15 Modellbauer aus den Regionen Ost, West und Nord mit aufgebaut. Im Seminar wurde dann das Altern und Lackieren von Modellbahnfahrzeugen demonstriert und noch einige Verbesserungen und Wartungsarbeiten gemacht, um die Anlage dann hier in Halle (Saale) so vorzeigen zu können. Woher kommt dein Engagement für die Modellbahn?

B. Waterholter: Mir macht die Arbeit mit der Modellbahn und den Menschen Freude. Vor allem die Arbeit mit den Kindern während der Modellbautage in Festenburg ist etwas Besonderes. Es gibt anlässlich der Modellbautage mehrere Kinder, die warten schon darauf, dass sie wieder basteln können. Ich denke, das könnte der Nachwuchs für das BSW wer-



Bernhard Waterholter, Beauftragter für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Region Nord

den. Man kann mit der Werbung nie früh genug beginnen. Und auch für das BSW-Hotel sind diese Tage wichtig. Wir wollen ja auch, dass möglichst viele Familien in das BSW-Hotel im Oberharz kommen.

Redaktion: Du bist also einer, der die Kinder für die Modelleisenbahn begeistern kann. Hattest du in deinem Berufsleben auch etwas mit der Eisenbahn zutun?

B. Waterholter: Ja. Ich begann 1954 bei der Deutschen Bundesbahn in Gütersloh als Jungwerker. Nach der Lehrzeit blieb ich dort im Rangier- und Stellwerksdienst. 1966 stand ich aus gesundheitli-



Bernhard Waterholter auf dem 10. Internationalen Eisenbahnfest im Oktober 2015 in Halle (Saale) an seiner Modellbahnanlage „Selketalbahn“

Redaktion: Aber du bliebst doch dem BSW, nun ehrenamtlich, verbunden?

B. Waterholter: Natürlich! Von 1991 bis 2013 war ich Vorsitzender des BSW-Modelleisenbahnclubs Hannover und seit 1994 bin ich in der Region Nord Beauftragter für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Zehn Gruppen habe ich zu betreuen. Die jüngste Gruppe, Modelleisenbahner aus Emmerthal, kam mit 20 Mann vor zwei Jahren zu uns. Eine Vertretung der Gruppe ist heute

sogar mit nach Halle gekommen. Alle meine BSW-Leute in der Region Nord sind Förderer geworden. Das ist natürlich nicht im Selbstlauf passiert. Wir haben viel diskutiert und es dann auch geschafft. Darauf bin ich besonders stolz.

Redaktion: Was ist nach 2013 aus deinem BSW-Modelleisenbahnclub in Hannover geworden?

B. Waterholter: Ja, das stimmt. 30 Jahre soziale Arbeit liegen jetzt hinter mir. Ich habe dabei viele Menschen kennen gelernt. Das prägt natürlich. 1994, als die DB AG gegründet wurde, stand für mich die Frage, ob ich zur Bahn zurück gehen sollte. Ich entschied mich für das BSW, blieb in der Ortsstelle bis 1999 und schied dort mit 45 Arbeitsjahren aus.

B. Waterholter: Den Vorsitz hat der noch aktive Eisenbahner Michael Kahler übernommen. Er macht das sehr gut, darüber freue ich mich auch. Diese Gruppe fährt im November 2015 nach Stuttgart zu einer Messe. Sie betreuen jetzt eine riesengroße vernetzte Anlage in N-Spur.

Redaktion: Ist dir in den 30 Jahren BSW-Arbeit etwas besonders in Erinnerung geblieben?

Redaktion: Ist dir in den 30 Jahren BSW-Arbeit etwas besonders in Erinnerung geblieben?

B. Waterholter: Von 2000 bis 2010 war ich Referent im Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) e.V. und dort zuständig für technische Anlegenheiten der Mitgliedsvereine. Jeder Messe, wo der BDEF vertreten war, folgte ich und leistete Öffentlichkeitsarbeit. Ich bestückte Vitrinen mit Exponaten wie z.B. bei der Sonderausstellung „100 Jahre preußische P 8“, wo ich ein Modell dieser Dampflokomotive präsentieren konnte.

Diese Arbeit ist heute noch nachhaltig. Sie hat auch erreicht, dass ich viele Modellbaufirmen kennen lernte. Oftmals sind bei Bedarf diese Firmen Sponsoren. Wenn wir etwas brauchen, weiß ich, wohin ich mich wenden muss. Ich fungiere sehr oft als Klammer zwischen dem BSW und diesen Firmen. Das läuft nun schon fast von alleine.

Redaktion: Wie schon gesagt, hast du als Bezirksbeauftragter zehn Gruppen zu betreuen. Sie sind in den Hansestädten Hamburg und Bremen, in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein angesiedelt. Lädst du alle Gruppenleiter einmal im Jahr zu einer Zusammenkunft ein frei nach dem Motto: „Erfahrung ist die beste Investition“?

B. Waterholter: Einmal im Jahr bin ich bei jeder Gruppe persönlich, entweder an ihrem Standort oder bei einer ihrer Ausstellungen bzw. Messen. Das hat sich so bewährt. Eine gemeinsame Veranstaltung gibt es nicht. Natürlich bin ich auch bei den Gruppen, wenn ein Jubiläum oder besondere Ereignisse anstehen.

Redaktion: Du bist also relativ viel unterwegs. Wie verkraftet das denn deine Familie?

B. Waterholter: Meine Familie ist meine Frau und unser Sohn mit dessen Familie. Wir haben 1961 geheiratet, der Sohn ist 1967 geboren. Während meine Frau und ich nur zweimal umgezogen sind, nämlich von Gütersloh nach Hannover, ist es dem Sohn schon fünfmal „geglückt“. Er ist bei der Bundeswehr und folgt den Dienstanweisungen. So sind die Enkelin in Holland und der Enkel in Neuburg an der Donau geboren. Gegenwärtig wohnt der Sohn mit seiner Familie in Nienburg (Weser). Also in unserer Nähe. Und meine Frau ist selber sehr aktiv und ehrenamtlich unterwegs. Dreimal in der Woche arbeitet sie mit in dem Sozialkaufhaus „Fairkauf“ in Hannover, hat damit vollstes Verständnis für meine Arbeit. Wir finden es beide gut, so beschäftigt zu sein, besser als zu Hause auf der Couch.

Redaktion: Unter BSW-Kollegen giltst du als ausdauernd, beharrlich und zuverlässig. Aus der Ruhe oder der Fassung scheint dich nichts zu bringen?

B. Waterholter: Du hast vergessen:  ungsliebig! Werkzeuge gehören ausgeräumt, Hobelspäne ebenso. Wenn da mal etwas nicht klappt, kann ich schon ungemütlich werden. Der Modellbau hat mich eben geprägt.

Redaktion: Was wünschst du dir für die nächsten Jahre?

B. Waterholter

Ich gehe sehr gern zu Ausstellungen. Da kann ich alle meine Erfahrungen einbringen. Das soll möglichst noch lange so bleiben. Ich wünsche mir für das BSW, dass es weiter bergauf geht, dass wir noch mehr Jugendliche für unser Hobby begeistern, die den Weg zum BSW finden und auch Förderer werden.

Meine Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn – ein Selbstporträt

Egon Kley, Blankenfelde b. Berlin – BSW-Ortsgruppe Berlin Ostkreuz

Als Junge bekam ich von meinen Großeltern zum Weihnachtsfest Schienen, Wagen und eine zweiachsige Uhrwerk-Lok der Firma Karl-Bub geschenkt. Dieses Geschenk ließ mein Interesse an der Eisenbahn erwachen und wachsen. Mit der Laubsäge bastelte ich originalgetreue Stellwerke und verwirklichte auf unserem Hausboden in Grevesmühlen eine Modellbahnanlage. Naturgetreue Schottersteine bekam ich, indem ich Material von den Straßenbauarbeiten durchsiebte. Für die Beleuchtung meiner Anlage beschaffte ich mir einen alten Autoakku. Kleine Taschenlampenglühbirnen erhellten die aufgestellten Bahnhöfe, Lokschuppen und Signale. Praktisch fing ich schon als Kind an, im Stellwerk B am Tannenberg zu helfen. Ich war stolz, wenn ich das 200 Meter entfernte Flügelformsignal mit einer brennenden Petroleumlampe ausrüsten durfte. Meine kindliche Auffassung sagte mir dann: „Ohne mich fährt hier nichts mehr!“ Es war daher mein größter Wunsch, Eisenbahner zu werden. Die notwendige Bewerbung reichte ich 1947 ein.

Mein Vater brachte mich am 1. April 1948 zum Bahnhof Grevesmühlen zur echten, damals noch dampfbetriebenen Eisenbahn. Ich bekam meinen ersten Dienst-

ausweis, und es begann meine dreijährige Lehrzeit als „Junghelfer“. Zuerst lernte ich Knipsen und Lochen der Fahrkarten und tat Dienst als **B**ahnhofsschaffner (s. Heft 34, S. 40 ff). Es folgten die Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Expressgutannahme einschließlich Hinterlegung. Für mich war es eine Ehrensache, am Nachmittag des Heiligabends den Dienst meines älteren Kollegen zu übernehmen, damit dieser bei seiner Familie sein konnte. Am 16. Juli 1948, also bereits nach dreieinhalb Monaten, musste ich am Hauptbahnhof Schwerin die Telegrafenprüfung in vollem Umfang ablegen. Sie war die Voraussetzung für die spätere Zulassung zur Fahrdienstleiterprüfung. Neben den Arbeiten im nichttechnischen Bereich gehörten zur Ausbildung auch Kenntnisse und Fertigkeiten im technischen Oberbau (Bahnmeisterei) sowie in der Wagen- und



Lokomotivunterhaltung (Wagen- bzw. Bahnbetriebswerk Schwerin). Ich erinnere mich noch gut an eine Hebeldraisenfahrt mit Rottenführer Beier zum 15,3 Kilometer entfernten Bahnhof Klütz. In Klütz „kofferten“ wir mit der Pike eine Weiche aus. Die Pike war eine Stopfhacke, mit der man die Schottersteine im Gleisbett unter die Schwellen schlug, also eine Art Hammer mit langem Stiel. Deswegen darf ich jederzeit sagen, dass ich das Eisenbahnerhandwerk „von der Pike auf“ gelernt habe. Als 17-Jähriger besaß man noch nicht die notwendigen Muskelpakete. Trotzdem lernte ich die schwere Arbeit der Bahnunterhaltungsarbeiter kennen und würdigen.

Es folgte der Ausbildungsabschnitt „Dienst in der Güterabfertigung“. Da musste ich auf dem Güterboden mit zur Sackkarre greifen, die bald größer war als ich selbst. Wir be- oder entluden Orts-, Stückgut- und Umladewagen. Ich bediente den LEIG^{*)}, nahm den Spediteuren Stückgüter ab, wog sie und trug sie im Frachtbrief ein. Anschließend ging ich mit dem Lademeister und dem Wagenkollernbuch zu den Anschließern, wo wir die abgehenden Waggonen bezettelten. Später musste ich im Büro der Güterabfertigung auch die Wagenladungen tarifmäßig berechnen und die Versandbücher und Stundungsrechnungen eintragen. Den Lehrabschnitt „Zugbegleitdienst“ absolvierte ich bei „De Lütt Kaffeebrenner“, der fahrdienstlich als Gmp (Güterzug mit Personenbeförderung) gefahren wurde (s. Heft 33, S.79). Neben der Beförderung von Reisenden hatte der Zug auch ange-

kuppelte Güterwagen. Sie wurden auf den Unterwegsbahnhöfen rangierdienstlich behandelt. An den Haltepunkten Moor und Reppenhagen galt es dann folgende Tätigkeiten auszuführen: 1. Zuerst den einsteigenden Fahrgästen Zettelfahrkarten verkaufen, 2. Geld-Kassette sicher verwahren, 3. Mit dem mitgebrachten Weichenschlüssel die Weiche aufschließen und umstellen, 4. Zug zurückdrücken, 5. Die beladenen Zuckerrübenwagen ankuppeln und Bremsschläuche verbinden, 6. Bremsprobe durchführen, 7. Vorziehen des Zuges, 8. Weiche in Normalstellung bringen und verschließen. Dann erst das konnte das Abfahrtsignal erteilt werden. Auf dem folgenden Haltepunkt wiederholte sich der gleiche Ablauf. Am Endbahnhof Klütz regierten Besen und Schaufel bei der Grobreinigung der Reisezugwagen.

Während meiner Lehrzeit hätte ich auch fast einen Unfall an einem Bahnübergang verursacht. Gott sei Dank den einzigen während meiner gesamten Dienstzeit. Ich befand mich im Fahrdienstleiterstellwerk und kurbelte die Schranken herunter. Unter den Schrankenbäumen hingen damals noch Schutzgitter. Aber die Schranken folgten plötzlich nicht mehr der Schrankenwinde. Das Schutzgitter blieb auf dem letzten Holm eines Ackerwagens hängen, der noch schnell den Bahnübergang passieren wollte. Bauer, Pferd und Wagen überlebten, aber der zweiteilige Schrankenbaum knickte ab.

Zu meiner Zeit wurden die Züge generell per Telegrafie „angeboten“, „angenommen“ und teilweise „zurückgemeldet“. Sämtliche Bahndienstfernschreiben liefen über den Morseapparat. Welche Berge von Papierstreifen! Und wehe, wenn dieser nur fünf Millimeter brei-

*) Leichtgüterzug im Stückgut Schnellverkehr – meist bestehend aus einer Personenzuglok, einem Gepäckwagen und einem Großraum-G-Wagen



Egon Kley am Morseapparat in den 1950er Jahren

te, mit Punkten und Strichen versehene, Streifen riss!

Im ersten Lehrjahr erhielt ich monatlich 25 Mark Lehrlingsentschädigung. Davon gingen noch 2,50 Mark für die Sozialversicherung ab. Im zweiten Lehrjahr waren es schon 40 Mark und im dritten Lehrjahr 60 Mark. Erst nach geraumer Zeit konnte ich mir so für 260 Mark eine Mimosa-Kleinbildkamera kaufen. Neben der praktischen Ausbildung ging ich in die Gewerbeschule Grevesmühlen in eine Schlosserklasse. Erst später wurde in der Reichbahndirektion Schwerin eine Berufsschule eingerichtet. Die Lehrlinge aus dem gesamten Direktionsbezirk wurden dort für eine Woche internatsmäßig untergebracht. Für die Verpflegung mussten wir den benötigten Anteil von unseren Lebensmittelkarten abgeben. Ich erinnere mich noch an den Luxus einer Eisdiele – erst eine 25-Gramm-Eis-ckermarke rüberreichen, dann bezahlen und schließlich Eis entgegen nehmen.

Der Berufsschulunterricht in der Direktion beinhaltete vormittags allgemeinbildende Fächer wie Deutsch, Rechnen,

Erdkunde, Russisch, Waren- und Verkehrskunde, Betriebswirtschaft, Stenografie und Plakatzeichnen mit der Redisfeder. Nachmittags standen Fachthemen zum Verkehrs- und Eisenbahnbetrieb auf dem Stundenplan. Wir lernten Kursbuch lesen und die Bahnhöfe im eigenen Direktions-

bezirk vorwärts und rückwärts aufsagen. Am Ende des dritten Lehrjahres wurde ich zur Bezirkskasse Schwerin abgeordnet. Dort trafen die Geldtaschen mit den Einnahmen der verschiedenen Dienststellen ein. So bekam ich einen kleinen Einblick in die zentrale Abrechnung der Verkehrseinnahmen. Auch ein kurzes Intermezzo im damals noch vorhandenen Reichsbahnamt Schwerin gehörte zu meinem Ausbildungsprogramm. Rückblickend kann ich zusammenfassen: Die Lehrlinge der Reichs- und  Bundesbahn hatten gemeinsame Ausbildungsrichtlinien und bekamen eine sehr umfassende Ausbildung in allen Eisenbahndienstzweigen. So lernten wir die Zusammenhänge von Betriebs- und Verkehrsabläufen zu verstehen und zu beurteilen. Die Basis für ein ganzes Eisenbahnerleben war gelegt.

Meiner Junghefzerzeit folgte das Aspirantenjahr auf den Bahnhöfen Heiligen-damm und Ostseebad Kühlungsborn West. Dort wurde die erste Jugendlehrstrecke der Deutschen Reichsbahn eingerichtet. Dieser Ausbildungsabschnitt schloss mit der pfung ab. Es war auch persönlich



Egon Kley als Oberinspektor auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide im Jahr 1978

eine schöne Zeit, vormittags Eisenbahner, nachmittags Strand- und Wasservergnügen oder umgekehrt. Teilweise gingen wir in die Kureinrichtungen, nahmen die Fahrplan- und Fahrkartenwünsche der Kurgäste entgegen. Am folgenden Tag brachten wir das Gewünschte in das Kurheim. Etwa in dieser Zeit um 1951 erhielten fast alle Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn eine neue Uniform. Nur uns Aspiranten hatte man vergessen. So wurde ich gebeten, einen Brief an Walter Ulbricht aufzusetzen. Und der hatte sogar Erfolg! Ca. fünf Wochen später bekamen auch wir Aspiranten in der Kleiderkammer Rostock unsere erste Uniform. Nach Ablauf der Aspirantenzeit wurde ich zum Bahnhof Grevesmühlen zurückbeordert. Nun begann der Ernst des Lebens, das mir viele Jahre als Fahrdienstleiter, Reisever-

kehrsaufsicht und im Stab der operativen Betriebsleitung in der Reichsbahndirektion Berlin brachte (s. Heft 34, Seite 88).

Nach 44 Jahren bei der Deutschen Reichsbahn, zwei Jahre vor der Bahnreform, ging ich als Oberinspektor in den Ruhestand.

Zum Schluss fällt mir noch eine kleine Episode mit unserem Minister für Verkehrswesen Otto Arndt ein. Er war ein gestandener Eisenbahner und gelernter Lokführer aus Aschersleben. Öfter ließ er sich seinen Triebwagen zum Wohnort Berlin-Baumschulenweg kommen, um in seinen Heimatort zu fahren. Als ich zur Überwachung dieser Sonderfahrt eingesetzt war, kam es zu einem lustigen, etwas frivolen Angebot, der meinerseits mit folgendem Wortlaut begann: „Ich begrüße meinen Minister und Hundefreund.“ Mir war bekannt, dass er wie ich auch einen Schäferhund besaß. Seine Gegenfrage: „Haben Sie einen Rüden?“ Da ich verneinte, entgegnete er: „Kommen Sie mit Ihrem Hund zu mir zur kostenlosen Deckung.“

Als ich von dieser Begegnung abends meiner Ehefrau erzählte, sagte sie prompt: „Nein, ich möchte keine Ministerhunde haben.“

30 Jahre Museum für Stellwerkstechnik Hagen

Meinolf Ebert, Schwerte (Westf) – BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik Hagen-Vorhalle

Wer erinnert sich nicht an das 150-jährige Bahnjubiläum 1985? Das war ein Ereignis mit spektakulären Veranstaltungen und Bildern. Die deutsche Eisenbahn stand im Brennpunkt der Öffentlichkeit. Ein Höhepunkt war die große Zugparade vom Adler bis zum TEE. Genau zu diesem Zeitpunkt sollte in der Nachrichtenmeisterei Hagen die Entscheidung fallen, wie wir das 75-jährige Jubiläum unserer Dienststelle im kommenden Jahr begehen sollen. Was tun, kleine Feier oder  großer Bahnhof? Die Führung entschied sich für die große Lösung, für eine Dokumentation  von der Signal- und Fernmeldetechnik von den Anfängen bis zur Moderne, das große Bahnjubiläum stimulierte uns. Es war ein Wagnis, denn bisher wurde der Be-

völkerung die Eisenbahn nur in großem Maßstab mit ihrem Lok- und Wagenpark präsentiert. Wen würde filigrane Technik interessieren?

Wir hatten ein Jahr Zeit, das Projekt zu verwirklichen, und dieses Jahr gab Stoff für ein eigenes Buch. Eines hat von Anfang an gestimmt:  präzise Rahmenplanung, die Arbeit  und der Mut zu ungewöhnlichen Entscheidungen. Eine Dienststelle mit 220 Beschäftigten war auf ein Ziel ausgerichtet.

Als Ausstellungsfläche wählten wir die Güterhalle mit dem Vorplatz am Hager Hbf, 8 000 Quadratmeter groß. Alle namhaften Signal- und Fernmeldebaufirmen Deutschlands und Zulieferer bestätigten ihre Teilnahme, ebenso die großen Instandsetzungs- und Montagebetriebe der Deutschen Bundesbahn. Auch von unseren örtlichen Fachdienst- und Betriebsdienststellen wurden wir tatkräftig unterstützt. Schließlich entstand eine Präsentation der ganzen Fülle der Signal- und Fernmeldetechnik vom ersten mechanischen Stellwerk der Welt (Nachbau von  & Farmer, England) bis zum ersten Elektronischen Stellwerk (Standard Elektrik Lorenz), vom Morseapparat bis zum elektronischen Allfarnsprecher, von der mechanischen Schranke bis zur Einheits-Bahnübergangstechnik (EBÜT 80).

Vom umfangreichen Beiprogramm sei nur der stündlich pendelnde Dampfsonderzug vom Ausstellungsgelände Hagen Hbf zum Zentralstellwerk Hagen-Vorhalle erwähnt, jenem Stellwerk, in dem wir etwas später unser Museum einrichteten.





Vorhalle zur Stellwerkstechnik

Die Ausstellung wurde am 14. September 1986 vom Präsidenten der Bundesbahndirektion Essen Rüdiger Schwarz und dem Hagener Oberbürgermeister Rudolf Loskand eröffnet.

Es war ein großer Erfolg! Tausende Besucher kamen. Rechtzeitig fertig wurde auch die 118-seitige Festschrift in DIN A4-Format „75 Jahre Nachrichtenmeisterei Hagen 1911-1986“ .

Die Gründung unseres Museums lässt sich mit diesen Vorbemerkungen viel besser verstehen. Nach der Ausstellung und dem Abzug aller firmeneigenen Exponate blieb uns ein riesiger Fundus, verstaut in drei gedeckten Güterwagen. Noch unter dem Eindruck der Ausstellung stehend,

wurde unser Entschluss zur Einrichtung eines Museums durch mehrere glückliche Umstände gefestigt. In dem erwähnten Zentralstellwerk Hagen-Vorhalle stand nach Planungsänderung ein 150 Quadratmeter großer Raum zur Verfügung. Die Fa. Siemens bot uns sofort, als sie von unserem Vorhaben erfuhr, ihre Demonstrations-Modellbahnanlage in DrS- und Selbstblock-Technik an. Die in der Montage und Instandsetzung tätigen Dienststellen Sm Oberhausen, SigW Wuppertal, AW Hannover und Fm Essen, die uns schon bei der Ausstellung sehr unterstützt hatten, sagten uns spontan ihre Mithilfe zu. Ab 1987 wurden mit den genannten Dienststellen zwei mechanische und ein ktromechanisches Stellwerk sowie



Die Stammgruppe präsentiert sich von links nach rechts: Hans-Werner Fuest, Lothar Dresbach, Meinolf Ebert, Ansgar Völlmecke und Klaus Funke

ein Hebdrehwähllamt mit EL/WL-Gestell aufgebaut. Die Demonstrationsanlage der Fa. Siemens, bestehend aus den Komponenten Stelltisch DrS, Wand-Bedientafel DrS2, Druckertisch, fünf  ges Relaisgestell, Stromversorgungsgestell, Modellbahnplatte und vielen Steckerkabeln, haben wir in Braunschweig abgeholt und im Museum selbst zusammengebaut. Unser Konzept war angelegt auf die Darstellung einer Bahnhofslandschaft mit altem Profil. Unsere Arbeit begann erst richtig, als die Arbeiten der Montagefirmen erledigt waren. Wir gestalteten fiktive Gebäude für zwei Stellwerke sowie eine Fahrkartenausgabe mit Fernschreiber und Morsetation – alles in Fachwerkbauweise. Außerdem sammelten wir verschiedenes Zubehör und erstellten nach einem Foto ein großes eisenbahntypisches Wandbild.

1989 gründeten wir unsere BSW-Gruppe und öffneten das Museum für die Öffentlichkeit. 2005 statteten wir die Modellbahnplatte mit einer Landschaft aus. 2010 erweiterten wir die Modellbahn um einen seitlich aufgeständerten Bereich, der den Bahnhof in mechanischer und die Abzweigstelle in elektromechanischer Technik samt den sie verbindenden Strecken nachbildet. 2011 verbanden wir die Stellwerke mit der Modellbahn, sodass die Stellwerke auf die Weichen und Signale der Modellbahn direkt einwirken können. Über Schienenkontakte lösen die Achsen der Modellzüge die Fahrstraßen in den Stellwerken auf. Damit ist die perfekte Demonstration von Zugfahrten mit den in der Praxis geforderten Standards der Sicherungstechnik möglich. Eine ähnliche Anlage steht bereits seit 1967

Fotos: Sammlung M. Ebert

als „Eisenbahnbetriebsfeld“ in Gotha, in der heutigen Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr, vormals Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrstechnik der Deutsche Reichsbahn (s. Heft 29, S. 66 ff).

Unseren Museumsraum dominieren zwei mechanische Stellwerke, Fahrdienstleiter-Stellwerk (Of) und Wärter-Stellwerk (Ow). Beide Exponate stammen vom Bahnhof Oberwengern und waren bis in die 1980er Jahre in Betrieb. Nicht nur die Technik selbst, sondern auch ihre Geschichte interessiert uns, ihre Beschreibung und die begleitende Literatur. Wir haben schon einen ansehnlichen Fundus, der aber noch geordnet werden muss. Vor drei Jahren wurde DB Training auf unsere Anlage aufmerksam und bildet seitdem in unserem Museum Fahrdienstleiter aus. Auch andere DB-Stellen und private Eisenbahnverkehrsunternehmen suchen das Museum zu Informationen und Ausbildungen auf, ebenso die Hochschule Wuppertal und die IHK Hagen.

Wir sind eingebunden in den Urlaubskorb der Stadt Hagen (Schulkinder-Ferienbetreuung) und beteiligen uns an dem Tag der offenen Tür zur „Sendung mit der Maus“. Das WDR-Fernsehen hat uns schon zweimal besucht und Beiträge gesendet. Die Zahl der Besichtigungen nimmt ständig zu, sodass wir an unsere Grenzen stoßen und dringend neue Mitstreiter suchen. 2015 warben wir dafür auch in der Westfalenpost vom 3. November 2015

Das Museum befindet sich im Stellwerk Vof, Hartmannstraße 20a, 58089 Hagen. Wer sich gerne mal selbst ein Bild vom Museum für Stellwerkstechnik machen möchte, kann sich im Internet unter www.museumstellwerk.de informieren. Für Besichtigungen stehen Hanns Werner Fuest, 02331 75412 bzw. Klaus Funke, 02331 301421 gern zur Verfügung, E-Mail: reg.funke@arcor.de. Leider gibt es keine festen Öffnungszeiten. Dazu fehlen uns eben die Mitarbeiter.

Der Autor mit Besucher-Kindern am Block



Vor 20 Jahren war die Welt noch in Ordnung – zwei Jahrzehnte BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming

Jürgen Hirsch, Berlin – BSW-Beauftragter EBE/MEB Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern

Fährt man heute von Berlin kommend in Richtung Dessau, entdeckt man in Fahrtrichtung auf der linken Seite kurz vor dem Bahnhof Bad Belzig eine kleine wehende BSW-Fahne und viele historische Fahrzeuge auf einem Freigelände, wo früher einst die Brandenburger Städtebahn (BSB) verkehrte. Bis 1962 fuhren deren Personenzüge noch von Belzig bis Treuenbrietzen, die Güterzüge ein Jahr länger.

Belzig avancierte 1993 zur Kreisstadt des neu gebildeten Landkreises Potsdam-Mittelmark. Wegen der entdeckten Thermalsole-Quelle wurde es 2010 umbenannt in Bad Belzig. In Vorbereitung auf die 1 000-Jahrfeier ihrer Stadt wollten hiesige Eisenbahnfreunde auch ein Stück Heimat erhalten, im Eisenbahnerbe. So fanden sie

sich zusammen und stellten den Antrag, eine Freizeitgruppe im Bahn-Sozialwerk zu werden. Der 1. März 1996 war das Gründungsdatum. Als Namen wählten die Eisenbahnfreunde wieder ein Stück Heimat: „Hoher Fläming“.

Dann ging es los mit den Vorbereitungen, denn zum Stadt-Jubiläum 1997 sollte es ein würdiges Bahnhofsfest geben. Die nicht mehr befahrene Strecke Belzig—Treuenbrietzen wurde vom Bewuchs der letzten Jahre befreit. Die Leihgaben des Verkehrsmuseums Nürnberg, die historischen Diesel-Lokomotiven V 100 (110 228), V 60 (106 067) und Kö (100 735, 100 744) wurden neu lackiert und sollten präsentiert werden. Am 26./27. Juli 1997 war es dann soweit: Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Draisinenfahrten

und Fahrten mit dem SVT 175 standen auf dem Programm. Besondere Höhepunkte waren natürlich die Sonderfahrten zwischen Belzig und Berlin und auf der BSB zwischen Belzig und Niemegek mit dem eigenen betreuten Rekowagenzug.

Nach diesem großen Erfolg fanden auch weiterhin zu verschiedenen Höhepunkten Sonderzugfahrten in der Region statt. Im Jahr 2004 wurde das 100-jährige Jubiläum der BSB gefeiert. Dazu gab es wieder Sonderfahrten mit der Interessessengemeinschaft „Branden-



Bahnhof Belzig zum 1. Belziger Bahnhofsfest 1997



burgische Städtebahn“ auf den alten Gleisen zwischen Brandenburg—Belzig und Niemegk. Die Eisenbahnfreunde vom Hohen Fläming waren aktiv dabei.

Doch die Zeiten wurden immer schwieriger. Inzwischen gibt es auf den stillgelegten Abschnitten der BSB keine Sonderfahrten mehr. 2010 haben die Ei-

senbahnfreunde letztmalig mit ihrem Rekowagenzug am Eifler-Dampfspektakel um Gerolstein teilgenommen.

Die Gruppe widmet sich nunmehr hauptsächlich „ihren“ Fahrzeugen. Jährliche Höhepunkte für alle Mitglieder sind seitdem die mehrtägigen Exkursionen zu historischen Eisenbahnstätten, insbesondere in Polen.

Vor wenigen Tagen haben wir in Bad Belzig das 20-jährige Bestehen der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming gefeiert. Wir möchten mit diesem kleinen Rückblick den BSW-Kollegen für geleistete Arbeit danken, ihnen ganz herzlich gratulieren und für die kommenden Jahre weiterhin viel Freude bei ihrem gemeinsamen Hobby im BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn wünschen.



merkung der Redaktion: Sehr aufschlussreiches Material zur BSB und dem Städtebahnhof Belzig mit interessanten Bildern findet sich im Internet unter <http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,6803235>



Rekozug mit BR 110 bei Preußnitz Juli 1997



Zwei Jubiläen im Zschopautal – BSW Gruppe und Erzgebirgsbahn feiern

Mirko Caspar, Zschopau (Sachs) – *BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde*

Im Zschopautal haben Freunde der großen und kleinen Eisenbahnen 2016 gleich zwei Gründe zum Feiern. Da wäre zum Ersten das 150-jährige Streckenjubiläum, das die Nebenbahn von Annaberg-Buchholz über Zschopau nach Flöha – auch gut bekannt als Zschopautalbahn – dieses Jahr begeht. Und da wäre zum Zweiten der 30. Geburtstag, den die „Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde“, eine Kulturgemeinschaft des BSW, feiern.

Lesen Sie in diesem Beitrag einen kurzen Abriss über die Geschichte und Feierlichkeiten der Bahnstrecke. Im nächsten Heft von Bahn&Modell stellen sich dann die Zschopauer Modelleisenbahner vor.

Ein Zug nach Annaberg

Die bedeutende Industriestadt Chemnitz erhielt bereits im Jahre 1852 von Riesa her Eisenbahnanschluss. Eine Bahnverbindung forderte aber auch die Bürgerschaft von Annaberg, das zu dieser Zeit noch eine der größten sächsischen Städte war. Es gründete sich ein Eisenbahntechnikverein, auf dessen Betreiben 1858 erste Trassen-Untersuchungen begannen. Schnell wurde klar, dass Chemnitz und sein bereits bestehender Bahnhof das bevorzugte Ziel der Strecke sein sollte. Zur Wahl standen zwei Streckenführungen. Die eine führte entlang dem engen Flusstal der Zschopau nach Flöha, und von dort aus weiter nach Chemnitz (der Abschnitt Flöha—Chemnitz sollte später auch für den zweigleisigen Abschnitt Freiberg—Chemnitz der Bahnstrecke Dresden—Werdau verwendet werden).

Die Alternativstrecke hätte auf kürzerem Wege über Thum und Ehrenfriedersdorf nach Chemnitz geführt. Letztlich genehmigte die sächsische Regierung 1860 die Streckenführung durch das Zschopautal, da die vielen Industriebetriebe ein höheres Verkehrsaufkommen versprochen. Im September 1862 begann der Bau der 55,4 Kilometer langen, eingleisigen Strecke, die am 1. Februar 1866 als Chemnitz-Annaburger Staatsbahn eröffnet wurde. Vor ziemlich genau 150 Jahren fuhr damit der erste Zug von Chemnitz nach Annaberg, den die Anwohner stürmisch bejubelten.

Da die Erschließung der Kohlereviere im nordböhmisches Becken für Sachsens aufstrebende Industrie elementar war, wurde 1869 die Streckenerweiterung von Annaberg über Cranzahl nach Weipert (Vejprty) und Komotau (Chomutov) in einem Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sachsen und dem Kaiserreich Österreich-Ungarn besiegelt und 1872 als private Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn eröffnet (1878 vom Staat übernommen). Unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der grenzüberschreitende Verkehr wie auf vielen anderen Strecken zwischen Sachsen und Böhmen eingestellt. Gleichzeitig wurden die Städte Annaberg und Buchholz von der sowjetischen Besatzungsmacht zu Annaberg-Buchholz zusammen geschlossen.

Die Eisenbahn als Lebensader für die Region

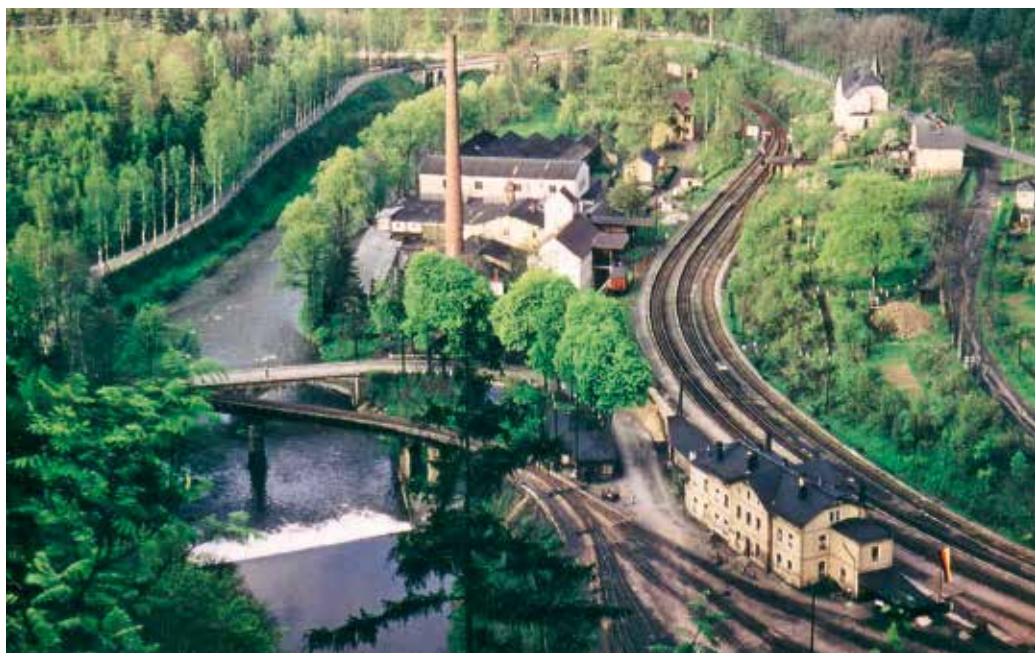
Im Laufe des 19. Jahrhunderts entstanden an der Zschopautalbahn weitere

zahlreiche schmal- und normalspurige Zweig- bzw. Verbindungsbahnen und erschlossen damit die Nebentäler und Höhen des Erzgebirges. Noch heute in Betrieb und vor allem bei Touristen beliebt ist die Schmalspurbahn von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal. Von Buchholz, später in Annaberg-Buchholz Süd umbenannt, zweigte die Normalspurstrecke nach Schwarzenberg (Erzgeb) ab, die heute gelegentlich als „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ betrieben wird und vor allem wegen dem Blick vom und auf das Markersbacher Viadukt viele Fahrgäste anzieht. Weniger Berühmtheit erlangten die normalspurigen Bahnen von Wiesenbad über Plattenthal nach Königswalde (Erzgeb) unt Bf und von Königswalde

(Erzgeb) ob Bf nach Annaberg-Buchholz ob Bf. Diese dienten bis in 1990er Jahre in erster Linie dem Gütertransport. Das berühmte Thumer Schmalspurnetz knüpfte bis 1972 an zwei Bahnhöfe im Zschopautal an – nämlich in Wilischthal und in Schönfeld-Wiesa – und bot eine Verbindung zur Zwönitztalbahn. Die Schmalspurbahn Wolkenstein—Jöhstadt ist dank des Engagements der IG Preßnitztalbahn im Abschnitt Steinbach—Jöhstadt wieder als Museumsbahn befahrbar.

Vor allem in der früheren DDR war die Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr unverzichtbar. Neben Metallen, Kohle und anderen alltäglichen Gütern, die seinerzeit fast ausschließlich per Bahn ins Zschopautal gebracht wurden,

An einigen Punkten knüpfte die Zschopautalbahn an Schmalspurstrecken an. Im Bahnhof Wilischthal, der direkt am Fluss Zschopau liegt, zweigte von der Normalspurstrecke (Mitte) die Schmalspurbahn nach Thum (links) ab. Gleich nach dem Bahnhof passierten sie eine markante Brücke über den Fluss.





Eine typische Personenzuggarnitur der 1980er Jahre fährt gerade im Bahnhof Waldkirchen ab. Auffällig ist die Signaltechnik: Während der Zug noch herkömlich „Fahrt Frei“ vom Formsignal erhält, stehen schon die modernen Lichtsignale des sowjetischen Systems EZMG bereit, den Dienst aufzunehmen (1987-2005). Typisch für die EZMG-Signale sind die ovalen Signalschirme mit den langgezogenen Schuten gegen die Sonneneinstrahlung.

sorgten einige Großbetriebe für reichlich Transportaufkommen. Kühl- und Gefrierschränke sowie MZ-Motorräder waren die wichtigsten Versandgüter. Die Kühlgeräte wurden in Scharfenstein und Niederschmiedeberg (an der Schmalspurstrecke Wolkenstein—Jöhstadt), die Motorräder in Zschopau verladen. Begeisterung – vor allem bei Kindern – weckte die Bahnstraße in Zschopau, die fast immer komplett mit fabrikneuen MZ-Motorrädern zugestellt war.

Der Niedergang

Mit der deutschen Wiedervereinigung brachen die Wirtschaft und damit einhergehend die Güterverkehrsleistungen zusammen. Die Abwanderung gen Wes-

ten und der nun erfüllbare Wunsch nach einem „Westauto“ führten auch zu einem massiven Einbruch im Personenverkehr. Ein Hoffnungsschimmer war der grenzüberschreitende Verkehr nach Weipert (Vejprty), der im Jahr 1993 wieder aufgenommen wurde. Pläne, die Strecke für eine „rollende Landstraße“ zu ertüchtigen, waren allerdings nur euro-euphorische Strohfeuer. In den Folgejahren blieben Investitionen in die Infrastruktur und den Fahrzeugpark aus. Dies führte dazu, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Jahr 2000 wegen Oberbaumängeln zwischen Thermalbad Wiesenbad und Wolkenstein auf 0 km/h gesetzt – auf dem Abschnitt also der Betrieb eingestellt

– wurde. Da es auch auf der Strecke Annaberg—Schwarzenberg keine Regelverkehre mehr gab, war die Stadt Annaberg-Buchholz – heute immerhin Kreisstadt des einwohnerreichsten Landkreises in Sachsen – von der Eisenbahn abgeschnitten. Mit den geringen Restverkehren von Chemnitz bis Zschopau bzw. Wolkenstein drohte ebenso die Stilllegung der gesamten Strecke.

Die Auferstehung

Die Tatsache, dass 2016 das 150-jährige Streckenjubiläum begangen werden kann, ist einem Umdenken bei der Deutschen Bahn zu verdanken. Diese gründete 2002 Tochtergesellschaften, die sich insbesondere den von Stilllegung bedrohten Eisenbahnnetzen in strukturschwachen, ländlichen Räumen widmen sollten. Eine dieser Tochtergesellschaften ist das RegioNetz Erzgebirgsbahn. Engagierte und kompetente Mitarbeiter nahmen fortan vor Ort das Heft des Handelns in die Hand und kümmerten sich um Infrastruktur und Betrieb. Der Freistaat Sachsen und der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen sahen damit eine Alternative zur Stilllegung und beschlossen 2002 gemeinsam mit der Erzgebirgsbahn den Ausbau der Strecken. Im August des Jahres gab es jedoch noch einen erheblichen Rückschlag. Das verheerende Jahrhunderthochwasser, das in weiten Teilen Deutschlands wütete, zerstörte

weitere Streckenabschnitte entlang der engen Täler von Flöha, Zschopau, Zwönitz und Mulde.

Im Zschopautal begannen im Jahr 2003 erste Baumaßnahmen mit dem Ziel, die Strecke wieder durchgängig befahrbar zu machen. Bereits im Juli rollten  der Fahrplanzüge bis Annaberg-Buchholz und Bf. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wurden  der Züge bis Bärenstein – direkt an der tschechischen Grenze – gefahren und im Folgejahr der Verkehr wieder bis Weipert (Vejprty) aufgenommen. Einige durchgängige Züge verkehrten sogar von Chemnitz bis Komotau (Chomutov). 2005 begann eine umfassende Modernisierung der Strecke, in erster Linie der Leit- und Sicherungstechnik. In einem gemeinsamen Pilotprojekt der Erzgebirgsbahn und der Firma Siemens wurde 2007 das deutschlandweit erste Stellwerk „ESTW Typ SIMIS-D“ in Annaberg-Buchholz Süd in Betrieb genommen, von wo aus die gesamte Strecke kontrolliert wird. Damit etabliert sich die Zschopautalbahn als Referenz für kostengünstige, moderne Stellwerkstechnik.

Industrie-Güter brachten immer reichlich Güteraufkommen auf die Zschopautalbahn – hier die winterliche Verladung von Motorrädern der Marke MZ im Bahnhof Zschopau.



Weitere Technologieerprobungen folgten und passieren noch immer.

Während der neunmonatigen Sperrung 2007, die man zur Installation der neuen Technik brauchte, wurden außerdem viele Stationen modernisiert und mit Flöha-Plaue sowie Zschopau Ost zwei komplett neue Haltepunkte angelegt. Der Bahnhof Schönfeld-Wiesa wurde durch den ortsnäheren Haltepunkt Wiesa (Erzgeb) ersetzt.

Seit der Wiedereröffnung im Dezember 2007 wird ein Stundentakt zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz bzw. Cranzahl angeboten. In Chemnitz bestehen Taktangebote ins Umland und zum Stadtverkehr. Die Erzgebirgsbahn setzt ausschließlich Diesellokomotiven der Baureihe 642 (Siemens Desiro) ein, die durch nahezu vollständig barrierefreie Stationen auch von Gehbehinderten genutzt werden können. Die meisten der Züge sind auf Ortsnamen von anliegenden Gemeinden getauft.

Mittlerweile sind täglich rund 1 300 Fahrgäste auf der Zschopautalbahn unterwegs. Im Jahr 2003, als die Erzgebirgsbahn den Betrieb aufnahm, waren es nur 190. Vor allem in der Weihnachts- und der Winterzeit sind die Züge vom Ausflugsverkehr voll ausgelastet. Man kann also von einer Erfolgsgeschichte sprechen.

Feste soll man feiern

Nach einer durchaus wechselvollen Geschichte freuen sich Anwohner und Eisenbahnfreunde auf das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnstrecke Annaberg-Buchholz—Flöha“. Die Erzgebirgsbahn, Anliegerkommunen und örtliche Vereine haben sich mächtig ins Zeug gelegt und ein ganzes Festjahr vorbereitet. Den Auftakt bildet seit 23. Oktober 2015 eine Sonderausstellung in der Galerie am Froh-

nauer Hammer (bis 25. Sept. 2016). Am 6. Februar fand im Zschopauer Schloss Wildeck eine Auftaktveranstaltung statt, zu der auch Vertreter des BSW eingeladen waren. In diesem Rahmen wurde im Schloss eine Sonderausstellung zur Streckengeschichte eröffnet. Die Zschopauer Modelleisenbahnfreunde luden am selben Wochenende zur (Doppel)Jubiläumsausstellung ein.

Kommende Höhepunkte werden am 29. Mai 2016 das Familienfest am Haltepunkt Scharfenstein und 18. Juni bzw. 2. Juli 2016 die Bahnhofsbeste in Wolkenstein und Cranzahl sein. Dort werden Sonderzugfahrten, Führerstandsmitfahrten, Draisinentouren, Schauvorführungen und jeweils ein buntes Rahmenprogramm geboten. Die Pressnitztalbahn wird am 2. Juli 2016, anlässlich des Bahnhofsfestes in Cranzahl, den früheren Eilzug Leipzig—Cranzahl mit Originalfahrzeugen und -fahrzeiten nochmals auf die Gleise stellen. Zum Zschopauer Schloss- und Schützenfest am 27. August 2016 wird es auch ein Bahnhofsfest geben. Eine Fahrzeugschau und allerlei Aktivitäten für Kinder laden zum Besuch ein. Der traditionelle Festumzug am 28. August 2016 in der Motorradstadt Zschopau wird zahlreiche Bilder rund um die Eisenbahn zeigen. Abschluss des Festjahres bildet im November 2016 das „Gleisdreieck Erzgebirge“, bei dem fünf Modellbahnvereine der Region zu ihren Ausstellungen einladen.

Ein Ausflug ins Zschopautal lohnt sich prinzipiell immer. Das Festjahr rund um das 150. Streckenjubiläum schafft zusätzliche Höhepunkte, die hoffentlich noch mehr Besucher in die traumhafte Region locken werden. Weitere Informationen zu den Veranstaltungen gibt es im Internet unter www.erzgebirgsbahn.de bzw. beim

Tourismusverband Erzgebirge www.erzgebirge.de.

Dunkle Wolken am Horizont

Mitten in die Vorbereitung des Festjahres und während diese Zeilen entstanden, platzten bedenkliche Medienberichte. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen als Aufgabenträger setzt ein großes Fragezeichen hinter alle Eisenbahnverkehre im Erzgebirge. Für die Ausschreibungen der Verkehre ab 2017 sollen deutlich weniger Zugleistungen beauftragt werden. Begründet wird dies mit zurückgehenden Regionalisierungsmitteln seitens des Landes. Kein Verkehrsträger kommt ohne sie aus. Auf eine kleine Anfrage der Linken im Bundestag zur Verwendung der Regionalisierungsmittel (Antwort der Bundesregierung Drucksache 18/537 vom 17. Februar 2014) kam heraus, dass der Freistaat Sachsen nur reichlich 60 Prozent (Jahr 2012) der vom Bund überwiesenen Regionalisierungsmittel für den

Schienen-Personen-Nahverkehr an die Verkehrsverbünde weiterreicht, sondern zweckentfremdet einsetzt. Die übrigen Mittel wurden für Investitionen, z.B. den Citytunnel, oder klassische Landesaufgaben wie den Schülerverkehr verwendet.

Nach den Aufwendungen, die Erzgebirgsbahn und Kommunen in den zurückliegenden 15 Jahren in Netz, Bahnhöfe und kommunales Umfeld gesteckt haben, ist dies nicht nachvollziehbar. Einen verständlichen Aufschrei gab es bei den Betroffenen, die sich derzeit organisieren, um gegen diese kurzsichtige Nahverkehrspolitik vorzugehen. Der Autor dieser Zeilen und die Organisatoren des Festjahres bitten alle Eisenbahnfreunde, die Ohren offenzuhalten und Maßnahmen zum Erhalt der erzgebirgischen Strecken zu unterstützen. Nur so können wir guten Gewissens das diesjährige Jubiläum und hoffentlich kommende Jubiläen organisieren und feiern.



Das Wiedererwachen der „Hofer Pachtbahn“ zwischen Selb-Plößberg und Asch (Aš/CZ)

Wilfried Rettig, Minden – BSW-Gruppe HEUM

1862 wurde zwischen der bayerischen „Generaldirektion der königlich Verkehrsanstalten“ in München, dem Hofer Eisenbahnkonsortium und dem Bauunternehmer Theodor von Cramer-Klett aus Nürnberg ein Vertrag über den Bau und die Verpachtung einer Eisenbahn von Oberkotzau (Oberfranken/Bayern) nach Eger (Böhmen/Österreich) abgeschlossen. Eine direkte Trassenführung ab Hof war aus Terraingründen nicht möglich, sodass als Anschlusspunkt der fünf Kilometer südlich gelegene Bahnhof Ober-

kotzau (Strecke Hof—Bamberg) gewählt wurde. Am 4. Juni 1863 erhielt das Konsortium die Konzession für die Dauer von 60 Jahren. Das Hofer Konsortium akzeptierte den sächsischen Vorschlag, zwischen Franzen  und Eger gleichzeitig Gleise auf einer Trasse zu verlegen. Die Kosten für den gemeinsamen Streckenabschnitt und die Nutzung des Bahnhofes Eger teilten sich die Bahnverwaltungen paritätisch. Den 348-Meter-Viadukt kurz vor Eger hingegen finanzierte Sachsen allein.



Streckenkarte von 1911, von der Redaktion bearbeitet

Die „Hofer Pachtbahn“ Oberkotzau—Eger (Cheb) wurde am 1. November 1865 gemeinsam mit der Voigtländischen Staatseisenbahn (Voigtl.Sts.E.B.) Herlasgrün—Eger (Cheb) in Betrieb genommen, nachdem die ersten Probefahrten bereits am 2. September stattgefunden hatten. Die Baukosten für 54,8 Kilometer beliefen sich auf 6,2 Millionen Gulden. Bahnhöfe auf bayerischer Seite entstanden in Rehau und Selb (ab 1894 Selb-Plößberg), auf böhmischer Seite in Asch (Aš) und Haslau (Házlov).

Von Asch (Aš) aus baute 1885 die Österreichische Local-Eisenbahngesellschaft eine Nebenstrecke nach Roßbach (Hranice) an die sächsische Grenze. 1905 wurde diese unter k.u.k. Staatsbahnregie bis Adorf (Vogtl) verlängert. Von Selb-Plößberg zweigte ab 1894 eine kurze Stichbahn (3,8 Kilometer) zur Porzellanstadt Selb Stadt ab. Bis 1914 wurde die Stichbahn um 22,7 Kilometer bis Holenbrunn verlängert, und an der Magistrale zwischen Oberkotzau und Asch (Aš) entstanden noch die bayerischen Bahnhöfe Wurlitz und Schönwald.

Die „Hofer Pachtbahn“ gehörte lt. Konzession bis 1923 der Stadt Hof. Den Betrieb führten von Anbeginn die Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.), worüber ein Pachtvertrag über jährlich 279 000 Gulden bestand. Bereits am 18. September 1919 ging die Bahn in den Bestand der K.Bay.Sts.B. über, um nur ein halbes Jahr später ein Teil der Reichseisenbahnen zu werden und ab 1922 der RBD Regensburg zu unterstehen. Mit Anschluss des Sudetengebietes 1938 wurde die „Hofer Pachtbahn“ zur innerdeutschen Strecke.

Im Ergebnis des Zweiten Weltkrieges fielen alle Streckenabschnitte auf fremdem Hoheitsgebiet an den jeweiligen Staat. Der Teil zwischen Asch (Aš) und Eger (Cheb) gelangte zur Direktion Plzeň der ČSD, doch nach Kriegsende blieb die Strecke wegen des zerstörten Eger-Viadukts zunächst unterbrochen. Auch der Bf Haslau war unpassierbar, da die Amerikaner in Bahnhofsnähe einen deutschen Munitionsbunker gesprengt hatten. Zwischen Oberkotzau und Selb-Plößberg fand ein zweiseitiger Pendelverkehr bis zur zerstörten Eulenhammer Brücke statt. Abgesehen von befristetem Militärverkehr unter alliierter Hoheit blieb der Eisenbahngrenzübergang bis 1947 geschlossen.

Bereits bei Kriegsende war das stattliche Empfangsgebäude von Asch (Aš) durch ehemalige Zwangsarbeiter geplündert worden. Die weitgehenden Zerstö-



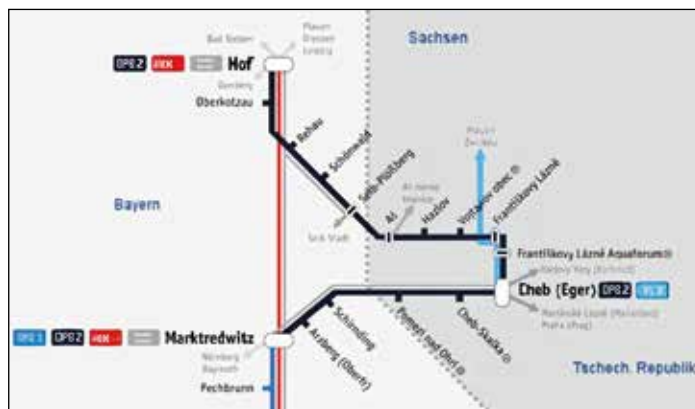
Risikante Aufnahme 1987 – der „Eiserne Vorhang“ an der Staatsgrenze BRD/ČSSR, zugleich Eigentumsgrenze DB/ČSD

rungen führten schließlich im Dezember 1968 zur Sprengung des verfallenden Bauwerkes und der Errichtung eines modernen Gebäudes. Außerdem eröffneten die ČSD auf ihrer Seite den Haltepunkt „Zastavka Vojtanov“, jetzt „Vojtanov obec“ (Gemeinde), der den Einwohnern des früheren Voitersreuth trotz zahlreicher Petitionen versagt geblieben war.

Der Personenverkehr auf tschechischer Seite fand nach 1945 auf der Relation Cheb—Aš—Hranice v.Č. statt. Auf dem deutschen Abschnitt verkehrten die Züge zwischen Selb Stadt, Selb-Plößberg und Hof, zunächst lokbespannt, später als Triebwagengarnitur VT 798.

1954 wurde der planmäßige Güterverkehr zwischen  und Selb-Plößberg mit täglich zwei Zugpaaren wieder aufgenommen.

Die politische Wende in Europa ermöglichte sogar einen beschränkten Sonderzugverkehr über den ehemaligen „Eisernen Vorhang“. Bei Öffnung des Grenzübergangs am 1. Juli 1990 nutzten 6 500 Personen den Pendelverkehr zwischen  und Selb-Plößberg. Gleiches wiederholte sich am Jubiläumswochenende 3./4. November 1990 anlässlich 125 Jahre Oberkotzau— Cheb, als neben den Pendeltriebwagen Sonderzüge die gesamte Strecke befuhren. Leider ging mit dem Sozialismus auch hier der Schienenverkehr zu Ende, erst der Personen-, dann der Güterverkehr. Am 28. Mai 1995 fuhr der letzte Güterzug und seit 28. September 1996 galt der Streckenabschnitt  Selb-Plößberg als „dauernd eingestellt“. Die Trasse wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) nicht entwidmet, doch Blink-



Reaktivierter Streckenabschnitt der Oberpfalzbahn-Linie 2 (OPB2 = schwarz)

des Bahnsteigs in  (ehemals Asch Bayerischer Bf). Auf deutscher Seite begannen die Arbeiten am 1. Juli 2015, erst nach Anordnung des Sofortvollzuges durch das EBA.

lichtanlagen und Signale verschwanden. Bei Erkersreuth ist ein Bahneinschnitt im Zuge eines Straßenbaus sogar zugeschüttet worden, um die Kosten für eine Brücke zu sparen. Die Anlagen auf dem Bf Selb-Plößberg wurden drastisch reduziert, die beiden Stellwerke abgetragen, und die Gleise (bis auf die Streckenäste nach  und Selb Stadt) endeten an Prellböcken vor dem Bahnübergang.

Seither wurden auf beiden Seiten Forderungen zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs laut. 2001 hatte das Bayerische Wirtschaftsministerium eine diesbezügliche Prüfung zugesagt. Zunächst scheiterten alle Wünsche an den hohen Kosten für eine Ertüchtigung der Strecke. 2007 jedoch, als die Grenzkontrollen nach Tschechien entfielen, nahm der Reiseverkehr enorm zu und beflügelte das Vorhaben. Der Streit zwischen Befürwortern und 

Gegnern hte aber erst am 23. April 2012 mit dem Memorandum zur Reaktivierung der Strecke beigelegt werden. Ab Dezember 2014 sollten die ersten „Regio-Sharks“ der ČD über die Grenze rollen. Doch die Wirklichkeit sah anders aus. Die ČD hatte ihr vergleichsweise kurzes Stück bis Juli 2015 fertiggestellt, einschließlich

Nun war Eile geboten. Auf dem Streckenabschnitt Selb-Plößberg—Grenze mussten kurzfristig zwei Brücken gebaut werden, in Rehau entstand ein lektronisches Stellwerk und in Selb-Plößberg waren die alten Gleisanlagen zu demontieren und ein neuer Mittelbahnsteig zu errichten. Zur Baufreiheit gab es vom 7. August bis 11. September Schienenersatzverkehr auf der Gesamtstrecke, und vom 11. September bis 2. Dezember 2015 blieb der Abschnitt Rehau–Selb Stadt gesperrt.

Mittlerweile hatte sich bei der Ausschreibung für den SPNV*) die Länderbahn GmbH DLB gegenüber der ČD durchgesetzt. Seit 14. Dezember 2015 fahren deren Triebwagen (Desiro VT 642) als „Oberpfalzbahn-Linie 2“ () grenzüberschreitend im Zweistundentakt zwischen Hof, Cheb und Marktredwitz. Sie verdichten damit den Fahrplan der agilis-Triebwagen, die stündlich zwischen Hof und Selb Stadt verkehren. Während für die Honoratioren aus Politik und Wirtschaft bereits am 2. Dezember ein Sonderzug verkehrte, durfte die Bevölkerung zur offiziellen Eröffnung am 13. Dezember ganztägig die wieder-

*) Schienen-Personen-Nah-Verkehr



Der Autor als Königlich bayerischer Konduktor (Zugführer) von 1910 vor dem Desiro (VT 642) der OPB2 am Bahnsteig in Hof Hbf vor der Abfahrt nach Cheb (Eger) am Eröffnungstag 13. Dezember 2015

erwachte Strecke für einen Euro rauf und runter fahren. Der Autor war als Königlich bayerischer Zugführer dabei.

Die OPB setzte wegen des erwarteten Ansturms drei zusätzliche Züge von Hof bis  ein, wo am selben (einzigen!) Bahnsteig Umsteigemöglichkeit in die Regio-Sharks (VT 844) der ČD bestand. Da auch das Verkehrsunternehmen agilis mit ihren Regio-Shuttles (VT 650) stündlich zwischen Hof und Selb Stadt unterwegs ist, waren Verspätungen auf der eingleisigen Strecke Oberkotzau– vorprogrammiert. Kreuzungsmöglichkeiten gab

es nur in Rehau und Selb-Plößberg. So startete der aus einem Desiro-Triebwagen (VT 642) bestehende Vormittagszug 49 Minuten später in Hof. Schon in Oberkotzau verzichteten etliche Fahrgäste auf die Mitfahrt im Stehen, und ab Selb-Plößberg war der Zug mit zu ca. 200 Prozent besetzt. In  fand im absolut überfüllten Warteraum ein Bahnhofsfest statt. Bereits mit dem Mittagszug trat der Königlich bayerische Zugführer daher den Rückzug an. Als einziger historischer Uniformträger hatte er hunderte Mal allein oder mit Familien als Fotomodell gedient.

170 Jahre Bahnhofsgebäude Bamberg – der Wandel vom Stationshauptgebäude zum Empfangsgebäude

Norbert Heidrich, Hirschaid – BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg



Zeichnung des ursprünglichen Stationshauptgebäudes Bamberg um 1846

Das Empfangsgebäude in Bamberg blickt auf ein 170-jähriges Bestehen zurück. Grund genug für die BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg, dieses markante und denkmalgeschützte Gebäude ihres „Heimatbahnhofes“ in der Bauentwicklung vorzustellen. Aus dem bescheidenen Dienstgebäude von einst entstand im Laufe der Zeit nach Umbauten und Erweiterungen ein stattliches Empfangsgebäude.

Für die Strecke Nürnberg—Bamberg (erster Abschnitt der bayerischen Ludwigs-Süd-Nord-Bahn) wurden auch Kunst- und Hochbauten benötigt. Bei den Hochbauten war man besonders bestrebt, Sparsamkeit walten zu lassen. Die

Bauausführung wurde mit einheimischen Kräften bewältigt. Am 13. März 1842 reichte die Königliche Eisenbahnbau-Kommission zu Nürnberg für das Stationshauptgebäude in Bamberg auf 13 Blättern die Hochbau-Entwürfe zur Genehmigung ein. Dem Baukunstausschuss in München erschienen die Entwürfe in ihrer architektonischen Gestaltung nicht gut genug. Insbesondere sollten geplante Halbkreisbogen durch Segmentbogen ersetzt werden. Der Münchner Architekturprofessor und Chef der Obersten Baubehörde in der Staatsbauverwaltung Friedrich von Gärtner (1792-1847) änderte die Entwürfe ab, die

Betriebshauptgebäude Bf. Bamberg um 1885





Kolorierte Postkarte mit Empfangsgebäude Bahnhof Bamberg um 1917

König Ludwig I. von Bayern am 12. Juni 1842 genehmigte.

Die Königliche Eisenbahnbau-Kommission reichte die überarbeiteten Baupläne erneut ein. Sie stammten von den Strecken-Architekten Eduard Rüber (1804-1874) und Friedrich Bürklein (1813-1872). Diese planten, das Bahnhofsgebäude Bamberg nordöstlich der Stadt bei St. Gangolf, einen Kilometer vom Hauptplatze entfernt, im antik-römischen Stil zu bauen. Als Vorbild diente die Villa Barozzi des Renaissancearchi-

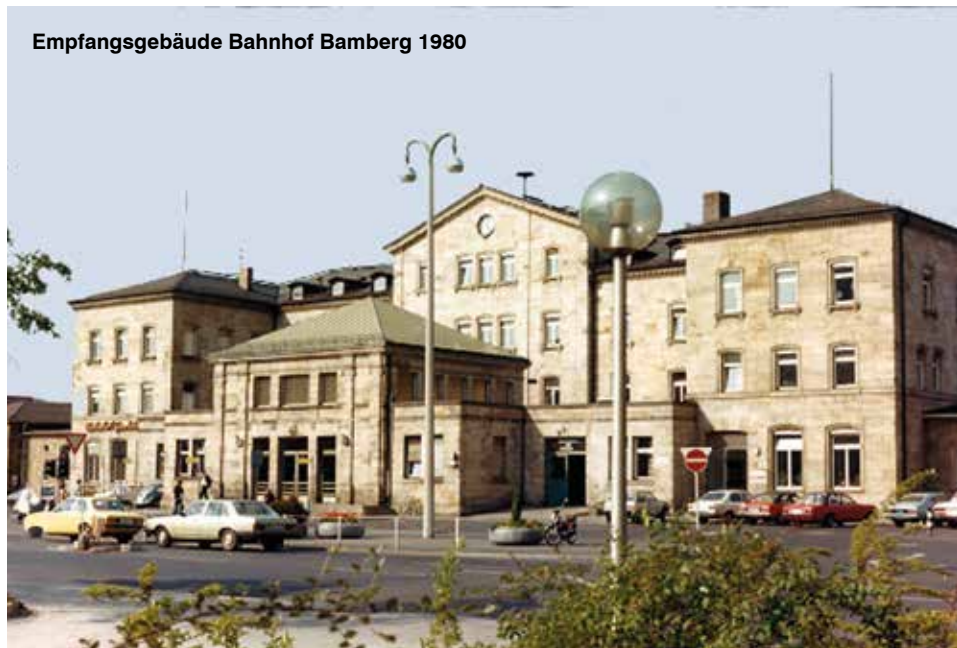


tekten Panazio. Diese Neufassung erhielt am 11. Januar 1844 die Allerhöchste Genehmigung. Bamberg hatte damals ca. 20 000 Einwohner. Im Frühjahr 1844 begannen die Bauarbeiten. Den Auftrag erhielten die ortsansässigen Maurermeister Hofbauer und Müller. Die Bayerischen Staatsbahnen waren bestrebt, sich aus

Kostengründen beim Baumaterial den örtlichen Verhältnissen anzupassen und diese möglichst aus der Region zu beschaffen. Nach Errichtung der Fundamente und der Kellerräume fand die feierliche Grundsteinlegung am 8. Juli 1844, am 52. Geburtstag der bayerischen Königin (Therese von Sachsen-Hildburghausen), statt.

Zur Eröffnungsfeier des Streckenabschnitts Nürnberg—Bamberg am 25. August 1844, am Geburtstag des Königs, musste als Endpunkt in Bamberg ein provisorisches kleines Holzhäuschen genügen, das eiligst aufgestellt wurde. Der offizielle Bahnbetrieb zwischen Nürnberg und Bamberg begann am 1. Oktober 1844. Bis Ende Dezember benutzten 387 Personen die Bahn. 1845 verkehrten täglich drei Personenzüge und ein Güterzug in jeder Richtung. Am 15. Februar 1846 wurde die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von Bamberg bis Lichtenfels verlängert. Als Betriebsverwaltung fungierte die Königliche Eisenbahnbau-Kommission bis zum 15. April 1845, dann trat die Generalverwaltung der Königlichen Eisenbahnen in München ins Leben.

Empfangsgebäude Bahnhof Bamberg 1980



Erst am 3. September 1846 war das Stationshauptgebäude in Bamberg in der Ludwigstraße 6 fertiggestellt. Es war ein dreiflügeliger Sandsteinquaderbau mit flachem Walmdach und überhöhter Mittelrisalit, mit Hausbahnsteig, großer hölzerner Einsteighalle und zwei seitlichen Vorhallen. Die Einsteighalle mit einem Dach aus Weißblech diente neben dem Wetterchutz für Reisende nachts auch zum Abstellen der Zuggarnitur. Bereits die ersten Planungen von 1842 sahen für Lindau, Augsburg, Nürnberg und Bamberg große Einsteighallen vor. Gemäß Ministerialbeschluss sollten sie dort errichtet werden, wo Hauptbahnzüge übernachteten, um diese vor den Unbilden der Witterung zu schützen.

1842 begann der Bau der zweiten Hauptstrecke der Bayerischen Staatseisenbahnen, der Ludwigs-West-Bahn von Bamberg nach Aschaffenburg. Mit ihrer

schrittweisen Inbetriebnahme wuchsen die Betriebs- und Verkehrsaufgaben in Bamberg enorm an. Bamberg—Haßfurt wurde am 1. August 1852 eröffnet. Bamberg war damit zum Eisenbahnknoten geworden und die Vergrößerung des Stationshauptgebäudes in Bamberg stand an. Der Architekt Friedrich Bürklein lieferte 1855 einen Erweiterungsplan mit gotischen Spitzbogenblenden und einem mit Glas geschlossenen, gedeckten Korridor aus Gusseisen. Oberbaurat August von Voit (Nachfolger von Gärtner) lehnte ab, weil er „die wünschenswerte Harmonie zwischen dem Bestehenden und zwischen dem Neuzuschaffenden vermisst“ hatte. Im genehmigten Änderungsplan vom 9. Mai 1856 wurden die gotischen Formen weggelassen, die beiden Flügelbauten nach vorne verlängert, auf drei Geschosse erhöht und mit dem Mittelbau verbunden. Stadtseitig verband ein verglaster Arka-

dengang die Räume. Der Mittelteil der hölzernen Einsteighalle wurde abgebrochen, vermutlich auch wegen Platzbedarf für ein Perronsignal. Auf der Nordseite entstand in Halbbogenform ein Sommersalon für Allerhöchste Herrschaften, denn königliche und fürstliche Gäste kamen öfter nach Bamberg. 1858 waren alle Umbauten vollendet.

Um 1887 wurden für eine neue Überdachung der Bahnsteige 1 und 2 die beiden verbliebenen äußeren Teile der hölzernen Einsteighallen abgerissen. 1889/1890 erfolgte der „Doppelbahnbau“, also der zweigleisige Ausbau der Hauptbahn Nürnberg—Bamberg—Lichtenfels.

Im August 1891 wurde die elektrische Beleuchtungsanlage für alle Hochbauten im Bahnhof Bamberg, für die Perrons und

den Bahnhofplatz in Betrieb genommen. Das Sehnen der Bamberger nach einem modernen Bahnhof konnte nur allmählich befriedigt werden. 1899 entstanden durch einen Anbau Bauausgaben von 47 068,48 Mark. Im Jahr 1900 wurde der Salon für Allerhöchste Herrschaften diesmal auf der Gebäudesüdseite im Stil des Neo-Rokoko neu eingerichtet. 1901 stockte man den Mitteltrakt für weitere Büroräume auf. In den Jahren 1908/09 wurde die Eisenbahnstrecke nach Scheßlitz eröffnet und es folgte die letzte große Erweiterung des nunmehrigen Betriebshauptgebäudes. Der stadtseitige Eingang mit Arkadengang erhielt einen Vorbau für die Billettschalter in Form eines Mittelpavillons.

In der Zeit des Ersten Weltkrieges zwischen 1914 und 1918 nutzte auch das



Luftbild Bahnhof Bamberg 2015

Militär das Gebäude. Eine Bahnhofskommandantur wurde im Wartesaal erster Klasse eingerichtet. Die „freiwillige Sanitätskolonne Bamberg“ hatte eine Sanitätswache und einen Verpflegungsstand für ankommende und durchreisende Soldaten auf der Bahnsteigseite .

Um 1933 lösten die Nationalsozialisten den prunkvoll ausgestatteten Königssalon im Südflügel auf. Über den Verbleib der Ausstattung ist leider nichts bekannt. Nach einem Umbau entstanden auch an dieser Stelle Büroräume.

Der Zweite Weltkrieg hat auch im Bamberger Bahnhof deutliche Spuren hinterlassen. Beim ersten Luftangriff am 14. Februar 1945 traf eine Fliegerbombe das Empfangsgebäude. Der Wartesaal erster Klasse und die Gaststättenküche wurden völlig zerstört. Nach einer Zeitzeugenaussage konnten einige Verschüttete erst am dritten Tag danach aus den Trümmern geborgen werden. Der erste Schnellzug fuhr 1949. Lange waren die Gebäudeschäden sichtbar und nur durch einen Bretterzaun gesichert. Der Wiederaufbau passierte zwischen 1950 und 1955.

In den folgenden Jahrzehnten wurden immer wieder im Innenbereich Nutzungsänderungen der Räume und Modernisierungsmaßnahmen vorgenommen, doch das äußere Erscheinungsbild blieb seit der letzten Erweiterung von 1909 bis heute fast unverändert erhalten. 1979 erneuerte die Bundesbahn das Innere des Empfangsgebäudes komplett. Das Empfangsgebäude hat die Höhen und Tiefen der Geschichte überstanden, das Stadtbild mit geprägt und steht unter Denkmalschutz. Es wird auch die Fertigstellung der Ausbaustrecke Nürnberg—Ebensfeld für die Hochgeschwindigkeitszüge München—Berlin (VDE 8.1) überstehen. Die

Strecke wird etappenweise auf der gesamten Länge vierspurig ausgebaut, für Geschwindigkeiten bis 230 Kilometer pro Stunde. Zwischen Nürnberg und Forchheim bis Bamberg entstehen eine S-Bahn-Verbindung mit neuen Stationen und einer Güterzugtrasse 1 . Die geplanten Schallschutzwände sind noch in der Diskussion. Entscheidend ist nicht die Geräuscentwicklung des Personen-, sondern des Güterverkehrs.

Wiederholte Diskussionen und Ideen zur Verbesserung und Verschönerung des Vorplatzes, der Straßenführung und einem zentralen Busbahnhof wurden bisher nicht umgesetzt, obwohl es der einzige Personenbahnhof der kreisfreien Stadt Bamberg in Oberfranken ist.

Quellen:

-  *Der Baiercher Eilbote Nr.2 1843*
-  *Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines, Kosmas Lutz, Verlag von R. Oldenburg München und Leipzig 1883*
-  *Ludwigskanal und Eisenbahn, Manfred Rüchlein, Verlag Ph.C.W. Schmidt, Neustadt a. d. Aisch 2003*
-  *Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845, Emil Bürger, Verlag C. Macklot, Karlsruhe 1845*
-  *Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, Beatrice Sendner-Rieger, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Karlsruhe 1989*
-  *Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen geschichtlicher und statistischer Beziehung, Hugo Marggraff 1894, Nachdruck Kohlhammer edition eisenbahn 1982*
-  *Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen 1899*
-  *„Als die Bahn nach Bamberg kam“, Fränkischer Tag vom 25. August 1984*
-  *Stadtarchiv Bamberg*
-  *B Museum Nürnberg*
-  www.vde8.de/---_site.project..ls_dir_likecms.html

Fernreiseverkehr auf der thüringischen Saalbahn

Wolfgang Künzel, Bad Blankenburg – BSW-Ortsstelle Saalfeld (Saale)

Nach der Einweihung der ICE-Neubaustrecke zwischen Erfurt und Halle (Saale)/Leipzig und der Weiterführung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit VDE 8.1 bis Nürnberg stellt sich die Frage nach der Zukunft des Eisenbahnfernverkehrs auf der Saalbahn. Breit gefächerte Bündnisse für Fernverkehr engagieren sich in der Region dafür, dass es auch nach 2017 attraktive Fernverkehrsverbindungen auf der Saalbahn geben wird. Für die aktuellen Debatten ist ein historischer Rückblick auf die Saalbahn sehr aufschlussreich.

Die 74,7 Kilometer lange Saalbahn zwischen Großheringen, Jena und Saalfeld

ist 1871-1874 von der „Saal-Eisenbahn-Gesellschaft“ erbaut worden. Die ursprüngliche Lokalbahn des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach (26,7 km), der Herzogtümer Sachsen-Altenburg (20,9 km) und Sachsen-Meiningen (15,9 km) sowie des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt (11,2 km) erhielt bald überregionale Bedeutung. Es wurde notwendig, im Oberbau die ursprüngliche Kies- durch eine Schotterbettung zu ersetzen. Der Einsatz immer schwererer Dampflokomotiven erforderte die Verlegung stärkerer Schwellen und Schienen. Die Trasse entlang der Saale hat nur 90 Meter Höhenunterschied und weist relativ wenige Kunstbauten auf.

Viele Krümmungen mit teilweise niedrigen Radien limitieren allerdings die Geschwindigkeiten. Am Ende des 19. Jahrhunderts war eine Konkurrenzsituation zwischen den beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ostthüringer Bahnlinien entstanden, der Gera-Eichlichter Bahn (Weißenfels—Zeitz—Gera—Saalfeld—Eichicht/heute Kaulsdorf) und der Saalbahn. Nachdem die Gera-Eichlichter Bahn bis zur bayerischen Grenze verlängert und die Frankenaldbahn in Nordbayern vollendet war, begann am 1. Juni 1886 der Eilzugverkehr Berlin—München. Die Reisezeit des ersten Zugpaares E31/32 betrug etwa 17 Stunden. Anfangs war es erforderlich, dass die Fahrgäste in Weißenfels





umsteigen mussten. Sie wurden dann in Schnellzügen über Zeitz, Gera, Saalfeld und Kronach bis zum fränkischen Bahnhof Hochstadt-Marktzeuln gebracht, um dort erneut umzusteigen in die Züge der Linie Hof—Nürnberg—München. Später sind manche Schnellzüge der Relation Berlin—Frankfurt/Main in Großheringen geteilt worden. Nach dem Fahrtrichtungswechsel hat dann ein Zugteil die Saalbahn Richtung München passiert.

Aufgrund wirtschaftlicher Misserfolge und unter preußischem Druck wurde 1895 die Saalbahn an Preußen verkauft und der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt zugeordnet. Um sie effektiv für eine durchgängige Nord-Süd-Fernverbindung nutzen zu können, wurde 1899 eine 1,45 Kilometer lange Verbindungsbahn Ost angelegt, die kurz vor Großheringen von der „Thüringer Bahn“ Halle—Erfurt—Gerstungen abzweigt und eine direkte Zugfahrt vom Abzw. Saaleck zur Saalbahn bei Camburg ermöglicht. Nun konnte der gesamte Fernverkehr zwischen Berlin, Halle/Leipzig und München über die Saalbahn geleitet werden. Diese Verbindung war topografisch günstiger und zugleich 25 Kilometer kürzer als die

bisherige Streckenführung über Gera. Proteste besonders aus Ostthüringer Wirtschaftskreisen wurden abgewiesen. Die Entwicklung und der Ausbau der Saalbahn als Fernbahnstrecke vollzogen sich im Rahmen der jeweiligen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedingungen. Bereits während des Ausbaus als zweigleisige Hauptbahn in den Jahren 1903-1912 sind ständig mehr Verkehrsleistungen angeboten worden. Während des Ersten Weltkriegs kam es zur Reduzierung und schließlich bis 1919 zum völligen Erliegen des Fernreiseverkehrs auf der Saalbahn. 1920, nach der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen, begann ein bedeutender Aufschwung des Reiseverkehrs auf der Saalbahn. Pläne zur Elektrifizierung der Strecke gab es seit den 1920er Jahren. Die unmittelbare Vorbereitung begann 1934, die Durchführung

Zeichnung: Landkartenarchiv.de

Begegnung zweier ICE auf der Saalbahn unterhalb der Dornburger Schlösser, Herbst 2013



verzögerte sich allerdings beträchtlich. Zwischen 1936 und 1939 verkehrten unter anderem die dieselgetriebenen Fernschnelltriebwagen FDt, welche Berlin mit München beziehungsweise Stuttgart verbanden, über die Saalbahn und erreichten dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km/h. Die gesamte Strecke zwischen Saalfeld und Weißenfels konnte erst ab Mai 1941 durchgängig elektrisch befahren werden, während der Abschnitt zwischen Saalfeld und Camburg bereits ein Jahr früher ans Netz ging. Im letzten Kriegsjahr kamen der elektrische Fahrbetrieb und schließlich der gesamte Zugverkehr auf der Saalbahn infolge von massiven Luftangriffen zum Erliegen. Besonders folgeschwer waren die Zerstörungen durch die Bombenangriffe auf den Bahnhof Saalfeld (Saale) und den Jenaer Saalbahnhof.

Mühevoller Wiederaufbauarbeiten hatten dann die Saalbahn bis Oktober 1945 wieder durchgängig befahrbar gemacht. Von Dezember 1945 bis Februar 1946 war sogar der elektrische Zugbetrieb wieder aufgenommen worden. Doch Reparationszwänge führten im selben Jahr zum Abbau der Masten, der Fahrleitungen und auch des zweiten Streckengleises. Es herrschte wieder Dampfbetrieb. Ab September 1949 verkehrten Interzonenzüge über

Proßmilla. In den Verkehrsplanungen der Deutschen Reichsbahn der DDR hatte die Wiederelektrifizierung der Saalbahn keine Priorität. Lediglich der kleine nördliche Abschnitt bis Camburg stand seit 1967 unter Strom, und die Verbindungsbahn bekam ein Kreuzungsbauwerk. 1968 begann der Wiederaufbau des zweiten Gleises. Die Arbeiten dauerten bis 1981. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands änderten sich erneut die Verkehrsströme. Die Saalbahn war wieder eine wichtige Eisenbahnverbindung zwischen Mittel- und Süddeutschland. Sie wurde bis 1995 erneut elektrifiziert und mit „Lückenschluss D.9“ bis 2005 komplett saniert. Die Inbetriebnahme elektronischer Stellwerke war dabei ein wesentlicher Fortschritt in der Signal- und Sicherungstechnik. Allerdings waren danach manche operative Entscheidungsmöglichkeiten vor Ort nicht mehr gegeben. Durch den Rückbau von Gleisen und Weichen blieben nur noch wenige Überholungs- und Ausweichmöglichkeiten zwischen Saalfeld und Naumburg erhalten. Das beeinträchtigt die Flexibilität und Dynamik bei der Gestaltung der Betriebsabläufe. Da die Strecke dem Lauf der Saale folgt, kommen häufige Bogenwechsel vor, wodurch die Streckenhöchstgeschwindigkeit mit

Foto: L. Kuhne



120 km/h vergleichsweise gering ist. Für Züge mit Neigetechnik sind Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h möglich.

Im Mai 2000 begann auch auf der Saalbahn, als Teil der IC- und ICE-Linie 28, das Intercity-Express-Zeitalter. Mit der Einführung des ICE-Verkehrs mit moderner Neigetechnik, die eine Kurvenneigung bis zu 14 Grad ermöglicht, war eine weitere beträchtliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit gerade auf der bogenreichen Saalbahn erwartet worden. Allerdings erwies sich die Neigetechnik als sehr störanfällig. Doch auch mit funktionierender Neigetechnik liegt das Fahrzeit-Optimum auf der jetzigen Strecke Berlin—München bei knapp 6,5 Stunden. Der ICE-Verkehr auf der Saalbahn begann mit acht Zugpaaren im Taktfahrplan. Im Jahre 2005 bestand das Fernverkehrsangebot aus täglich 21 ICE, sechs IC und dem „Donau-Spree-Kurier“.

 gegenwärtig fahren täglich etwa 30 ICE/IC als Fernzüge über die Saalbahn. Den Erfordernissen modernen Fernreiseverkehrs war mit dem aufwändigen Neubau des Bahnhofs Jena Paradies und der Umgestaltung des Bahnhofs Saalfeld (Saale) entsprochen worden. Doch schon 2007 ist eine Reduzierung der ICE-Halte in Saalfeld vorgenommen worden. Weil von Januar bis September 2016 in Franken die Neubaustrecke Erfurt—Nürnberg in das bestehende Netz eingebunden werden muss, ist entschieden worden, 34 Wochen lang den gesamten Fernverkehr auf der Saalbahn und auf der Frankenwaldbahn einzustellen. Die ICE-Züge Berlin—

München fahren nicht durchs Saaletal, sondern nehmen von Leipzig den Umweg über Erfurt, Fulda und Würzburg. Den Regionalverkehr auf der Saalbahn bedienen der Franken-Thüringen-Express der DB AG (RE) und „abellio, eine Tochter der niederländischen Staatsbahn. Diese fährt seit Dezember 2015 mit neuen „Silberflitzern“ (Talent2-Elektrozüge) als SE 15 von Leipzig nach Saalfeld und als RB 24 von Naumburg nach Saalfeld und zurück, jeweils im Zweistundentakt.

Die im Ostthüringer und fränkischen Raum bestehenden Bündnisse für Fernverkehr setzen sich vehement dafür ein, dass die Pause nicht das endgültige Aus für den Fernverkehr auf der Saalbahn wird. Eine solche Gefahr besteht durchaus – zumal das Fernbusnetz prosperiert und inzwischen auch im Raum Jena/Saalfeld im Wettbewerb um die Gunst der Reisenden eine Alternative bietet.

Literatur:

 *Hundert Jahre Saalbahn Großheringen—Saalfeld, Klaus Gibbons, herausgegeben vom Reichsbahnamt Saalfeld und dem Bezirksverband Erfurt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR 1974*

 *Eisenbahn-Journal 6/1995*

 *Die Saalbahn – Die Geschichte der Eisenbahn zwischen Großheringen, Jena und Saalfeld, Werner Drescher, Eisenbahnkurier-Verlag Freiburg 2004*

 *Ostthüringer Zeitung vom 9. Mai 2006 und 17. Dez. 2015*

 *Indkreis am Fernbusnetz, Ostthüringer Zeitung, Lokalteil Rudolstadt, vom 20. August 2015*

Eine Kleinbahn namens Popp

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von **Volkmar Seifert, Schwalmthal – BSW-Förderer**

Die zwölfte der Masurischen Geschichten heißt „Eine Kleinbahn namens Popp“. Sie stammt aus dem Buch „So zärtlich war Suleyken“ *) von Siegfried Lenz (1926-2014). Darin findet er heim nach Masuren. Kauzig, spitzbüblich und in ostpreussischer Mundart beschreibt er die Kleinbahn seines Heimatortes Lyck. Zehn Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg entfaltete er eine Erzählkunst, die weit zurück führt in die wilhelminische Zeit, als Kleinbahnen den ländlichen Raum eroberten. Ein kleiner Textauszug soll uns einstimmen:

Wovon soll ich erzählen zuerst? Von der Einweihung? Gut, von der Einweihung. Sie fand statt zu Füßen der Suleyken. Sie war neu und braun. Stand mit ihren Rädern auf den Schienen, diese Kleinbahn, hatte drei Wagen, eine Lokomotive, sah ganz nach was aus. Die Lokomotive, wie es ihre Art ist, qualmte heiß vor sich hin – womit gezeigt werden sollte, daß sie unter Dampf stand. Soweit ist alles gut. Und was wir jetzt vornehmen, wird sein eine Taufe. Wir taufen unsere Kleinbahn auf den Namen Paul Popp. Er hat gearbeitet an der Kleinbahn, er hat sich ein Bein ausgerenkt bei der Arbeit. Und weil er der erste ist, der Schmerzen ertragen hat um die Kleinbahn, heißt sie: Paul Popp! Mein Großvater probierte die Bänke aus. „So ein Bänkchen“ sprach er, „nie hatt’ ich gehabt solch ein bequemes Bänkchen. Ich könnte tatsächlich noch

eins aufstellen hinter der Scheune.“ Mein Großvater machte sich gleich daran, so ein Bänkchen abzumontieren. Ging natürlich nicht einfach, waren alle ziemlich fest, diese Bänkchen, alle hübsch verschraubt.

Die masurische Kreisstadt Lyck heißt heute Elk. Sie hat knapp 60 000 Einwohner und liegt 200 Kilometer nordöstlich von Warschau in der Woiwodschaft Ermland-Masuren. Sie ist immer noch ein Ei-

Lyck – Thurowen [Königsberg (Pr.)]									
Hinfahrt									
km									
0.0	Lyck Kfz	Ab	8 15						
6.6	Regelnitz x		8 31		14 45			16 30	19 20
9.7	Kallenczynnen x		8 39		15 2			16 49	19 39
12.3	Klein Lasken x		8 47		15 10			16 58	19 48
15.2	Sypitken		8 57		15 15			17 7	19 57
18.4	Ebenfelde x		9 7					17 16	20 6
23.0	Romanowen x		9 18					17 25	20 15
24.9	Borzymmen		9 26					17 36	20 26
28.6	Gronskan x		9 42					17 46	20 34
30.6	Kallinowen		9 50					18 5	20 51
33.0	Maaschen							18 17	21 2
35.6	Millewen							18 25	21 11
38.2	Thurowen	An						18 33	21 20
								18 40	21 27
Rückfahrt									
km									
0.0	Thurowen	Ab	4 40						
2.6	Millewen		4 47						
5.2	Maaschen		4 54						
7.6	Kallinowen		5 8					11 20	
9.6	Gronskan x		5 14					11 27	
13.3	Borzymmen x		5 30					11 43	
15.2	Romanowen x		5 35					11 48	
19.8	Ebenfelde x		5 46					11 59	
23.0	Sypitken		6 0					12 15	
25.9	Klein Lasken x		6 12		W 7			12 25	
28.5	Kallenczynnen x		6 20		6 55			12 32	
31.6	Regelnitz x		6 28		7 11			12 42	
38.2	Lyck Kfz	An	6 46		7 30			13 0	
22 d. g. k. 28 a nur Mo, Mi, Fr u. F									
Klein Lasken – Sawadden [Königsberg (Pr.)]									
W 8	km							W 7	
15 17	0.0	Ab Klein Lasken	An					6 53	
15 27	2.9	Wischniewen x						6 45	
15 35	5.4	Goldenau x						6 36	
15 50	9.8	An Sawadden	Ab					6 20	

Fahrplan aus Reichs-Kursbuch 1. Juli 1927 mit den damaligen bahnamtlichen Ortsnamen, Hauptlinie Lyck—Thurowen, Nebenlinie Klein Lasken—Sawadden

*) erstmals erschienen 1955 beim Verlag Hoffmann und Campe Hamburg, 169 Seiten



senbahnknotenpunkt. Direkt hinter dem Bahnhof der Polnischen Staatsbahnen (PKP) liegt der Bahnhof Elka Waskotorowa – der Kleinbahnhof. Hier beginnt die Strecke der ehemaligen Lycker Kleinbahn AG, die bis 2001 Elka Kolej Dojazdowa hieß.



Touristenzug 2012 in Lyck (ELK WASK) mit polnischer Schmalspur-Dampflokomotive Px48-1752 (Dh2), Chrzanów Baujahr 1951

Mit dem Bau in 1 000-Millimeter-Spurweite wurde am 2. September 1912 das Unternehmen Lenz & Co aus Berlin betraut. Der erste Abschnitt Lyck—Klein Lasken—Borszymmen ging am 22. Oktober 1913 in Betrieb. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs eroberten russische Truppen die Gegend. Es kam zu erheblichen Zerstörungen. Fast alle Lokomotiven und Wagen gingen verloren. Erst nachdem im Februar 1915 die Russen zurückgeschlagen waren und die Front sich immer mehr entfernt hatte, konnten Instandsetzung und Weiterbau folgen. Nach Kriegsende wurde die Gesamtstrecke endlich am 1. Dezember 1915 fertiggestellt. Beide Endpunkte lagen nun knapp vor der deutsch-russischen Grenze. Die Gesamtstrecke Lyck—Thurowen war 38,2 Kilometer, der Abzweig Klein-Lasken—Sawadden 9,8 Kilometer lang. Die Beseitigung der Kriegsschäden dauerte noch drei Jahre, sodass der normale Zugverkehr erst am 5. Oktober 1918 begann. Da Polen Anspruch auf Ostpreußen erhob, kam es 1920 zu einer international überwachten Volksabstimmung. 97 Prozent der Bevölkerung votierten für den Verbleib bei Deutschland. Doch bald danach schrieb die Kleinbahn immer mehr Verluste. Ihre Aktien und die Betriebsführung übernahm am 4. März 1924 die Ostdeutsche Eisenbahn-

Zeichnung: Leszek Kanton Fotos: EKW, Karl Ott



Touristenzug 2012 in Sybittken, mit Kleindiesellok Lyd1 (C)

Gesellschaft ODEG mit Sitz in Königsberg. Diese gliederte vier Monate später die Kleinbahnlinie aus und vereinte sie am 30. Juni 1924 mit anderen regionalen Kleinbahnen zur Ostpreußischen Kleinbahnen AG.

1939 verfügte die Lycker Kleinbahn über fünf Dampflokomotiven, neun Personenwagen, zwei Postwagen und 37 Güterwagen. Sie beförderte rund 55 000 Personen und 29 000 Tonnen Güter pro Jahr. 1945, nach Ende des Zweiten Weltkriegs, wurde auch die Lycker Kleinbahn den Polnischen Staatsbahnen zugeschlagen und 1951 (wie alle polnischen Schmalspurbahnen) auf 750-Millimeter umgespurt. Den planmäßigen Betrieb stellten nunmehr polnische Tender-Lokomotiven der PKP-Baureihe Px48 sicher, ab 1967 polnische Kleindieselloks der Bauart Lyd1 (Wls150), ab 1977 rumänische Kleindieselloks Bauart Lyd2. Die PKP baute ab 1960 auch LKW-Motoren in Personenwagen ein und schuf so zweiachsige Hilfs-Triebwagen der Bauart MBxd1.

Ab 1990 kamen für den Personenverkehr zusätzlich die in Rumänien entwickelten Triebwagen der Baureihe MBxd2 zum Einsatz. Ab 1991 wurde die Kleinbahn unter Denkmalschutz gestellt, obwohl nur noch ein Zugpaar zwischen Lyck und Kallinowen und zwischen Lyck und Sawadden verkehrte. Der Abschnitt Kallinowen—Thurowen

war bereits seit 1997 wegen einer maroden Brücke gesperrt. Am 30. März 2001 endete der Zugverkehr auf dem Nebenabschnitt Klein Lasken—Sawadden, am 8. Juni 2001 wurde auch der Hauptabschnitt Lyck—Kallinowen stillgelegt. Die Abschiedsfahrt fand am 17. September 2001 statt.

deutsch/polnische Stationsnamen:

bahnmtl. 1927	1938-1945	polnisch
Lyck Klb	Lyck	Elk Wask
(keine Bahnstation)	Schönhorst	Mrozy Wielkie
Regelnitzen	Regelnhof	Regielniza
Kallenczynnen	Lenzendorf	Kaleczynny
Klein Lasken	Klein Lasken	Laski Male
Sypittken	Vierbrücken	Sypitki
Ebenfelde	Ebenfelde	Pisanica
Romanowen	Heidenfelde	Romanowo
Borzymmen	Borschimmen	Borzymy
(keine Bahnstation)	Petzkau	Dudki Elkie
Gronskan	Steinkendorf	Gradzkie Elkie
Kallinowen	Dreimühlen	Kalinowo
Maschen (Ostpr.)	Maaschen	Maze
Millen	Millau	Milewo
Thurowen	Auersberg	Turowo
Klein Lasken	Brodowen	Laski Male
Wischniewen	Kölmersdorf	Wisniewo Elkie
Goldenau	Goldenau	Kopijki
Rundfließ	Rundfließ	Krzywe
Sawadden	Grenzwacht	Zawady-Tworki



Lyck Kleinbahnhof (EŁK WASK) 2015

Am 1. Januar 2002 ist die Kleinbahn von der Stadt Lyck/Ełk übernommen worden und nennt sich fortan Ełcka Kolej Wąskotorowa (EKW). Das städtische Kultur- und Sportzentrum MOSIR betrieb sie als Museumsbahn weiter. Seit 1. März 2014 gehört sie zum Historischen Museum der Stadt ([www.mhe-elk.pl/Ełcka Kolej Waskotorowa](http://www.mhe-elk.pl/Ełcka_Kolej_Waskotorowa)). In den Sommermonaten verkehrt jeweils sonntags ein Touristenzug von Lyck bis Sypittken und zurück (je 15 Kilometer), meistens mit der polnischen Kleindiesellok Lyd1 bespannt. Für besondere Anlässe wird die betriebsfähige Dampflokomotive Px48-1752 vorgehalten. Die Fahrtdauer beträgt pro Fahrtrichtung 45 Minuten, dazwischen zwei Stunden Aufenthalt. Endpunkt ist die freie Strecke an einem See. Die Attraktionen: Baden oder Pilze sammeln, Lagerfeuer und Grillen. 2014 haben 16 000 Passagiere dieses Angebot genutzt.

Am heutigen Kleinbahnhof EŁK WASK bietet ein kleines Museum einen

interessanten Einblick in die Geschichte der Kleinbahn. Das alles so wunderbar erhalten ist, verdanken wir dem Privattengagement der Gebrüder Mirosław und Adam Sawczynski, die u.a. auch das Museum eingerichtet haben und Besucher durch die Bahnanlagen führen. Mirosław war der ehemalige Bahnhofsvorsteher.

Das Völkchen der Masuren bestand schon immer aus Originalen und Träumern, das war zu deutscher Zeit so, und so ist es in Polen geblieben. Siegfried Lenz hat das mit seinen literarischen Figuren Dziobek (Lokführer), Amanda Popp (Witwe des Paul Popp) und Hamilkar Schaß (Großvater) so trefflich unter Beweis gestellt, dass seine Geschichte 1971 bei der ARD verfilmt wurde.

Im „Hagen-Lycker-Brief“ Nr. 73 der Kreisgemeinschaft Lyck im Landsmannschaft Ostpreußen e.V. sind 2015 zur Lycker Kleinbahn drei ausführliche Beiträge erschienen. Zu beziehen unter michaelmader@gmx.de.

Foto: EKW

Die zweiachsigen regelspurigen IV K-Transportwagen – eine sächsische Fahrzeugrarität

Reiner Scheffler, Oschatz

Die Beförderung von Schmalspurlokomotiven der sächsischen Gattung IV K von ihren Heimatbahnhöfen zu den Ausbesserungswerken oder zum Fahrzeugtausch auf andere Strecken geschah von Anbeginn durch regelspurige Schmalspur-Transportwagen der Baureihe 101. Dazu hatten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) zwischen 1894 und 1898 in der Hauptwerkstatt Chemnitz insgesamt fünf zwei-

IV K-Lok betrug nicht mehr als 23,6 Tonnen. Der Fahrbühnenaufbau dieser Fahrzeuge bestand aus einem 750-Millimeter-spurigen Gleis mit zwei verschiebbaren Vorlegebalken zur Sicherung der Fahrzeugladung. Während der Beförderung in Güterzügen war vorgeschrieben, dass Schmalspur-Transportwagen an der Zugspitze, also hinter der Zuglok, zu laufen hatten und eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h nicht überschritten werden

durfte. Von 1951 bis 1967 waren diese fünf Wagen von der DR mit dem Gattungsbuchstaben U und den Betriebsnummern 84-31-30 bis 84-31-34 und nach 1967 mit 40 50 943 5612-9 bis 40 50 943 5616-0 beschriftet. Beheimatet waren sie zunächst im Raw Karl-Marx-Stadt und ab 1966 in der Wagenwerkstätte Freital-Potschappel. Das Abholen bzw. Zuführen passierte auf Spurwechselbahnhöfen.

1951 gab es im sächsischen

750-Millimeter-Schmalspurnetz noch 19 solcher Stationen, IV K-Verladungen aber nur noch in Wilkau-Haßlau, Wolkenstein, Mulda, Oschatz (alle Rbd Dresden) und Zittau (ab 1. April 1955 Rbd Cottbus).

Obwohl die Schmalspur-Transportwagen für IV K-Lok konzipiert waren, gab es Ausnahmen. Nur das Ladegewicht durfte nicht überschritten werden. So gelangten u. a. die Lokomotiven 99 4644 (ex Kleinbahnen des Kreises Jerichow I, spä-



IV K-Transportwagen DR 84-31-33 mit Lok 99 555 im Bahnhof Oschatz 1963

achsige Dienstgüterwagen fertigen lassen. Alle fünf standen 1951 der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden noch zur Verfügung. Sie hatten ein Eigengewicht von 7,3 bzw. 9,6 Tonnen waren zwischen 9,9 und 10,7 Meter lang und für eine Tragfähigkeit von 24 Tonnen ausgelegt. Das Leergewicht einer zu transportierenden

IV K-Transportwagen mit Schmalspurloks als erster Wagen im Zug, hinter Zuglok 58 244 (G12) nahe Riesa



ter auch beim „Pollo“ eingesetzt) und 99 3301 der Waldeisenbahn Muskau sowie selbst Schmalspurwagen zu den Werkstätten und zurück. Umgekehrt wurden IV K-Lokomotiven in Einzelfällen aber auch auf vierachsigen Transportfahrzeugen der Betriebsgattung 973 befördert. Betrieblich brachte diese Transportart sehr oft Probleme mit sich. Vor allem in den 1950er Jahren mussten reparaturbedürftige bzw. hauptuntersuchte Lokomotiven mitunter tagelang warten, ehe ein Transportfahrzeug zur Verfügung stand. Immerhin gab es 1955 noch 57 einsatzfähige IV K-Lokomotiven, für deren Beförderung eben nur fünf Transportwagen zur Verfügung standen. Erst in den 1980er Jahren wurde die

Situation besser, als noch 16 IV K-Loks planmäßig auf der Strecke Oschatz—Kemmlitz zum Einsatz kamen. Wohl war in Radebeul Ost, Freital-Hainsberg und Oberwiesenthal je eine solche Lok stationiert, doch nur, um museal-traditionelle Sonderfahrten oder Arbeitszugeinsätze zu erbringen. Mit dem Wechsel von der DR zur DB AG bzw. in Privathand wurde der Transport der noch vorhandenen IV K-Maschinen aus Kostengründen auf die Straße verlegt. Das war ab 1995 noch zögerlich, aber nach der 100-Jahr-Feier der Strecke Cranzahl—Kurort Oberwiesenthal konsequent. Dennoch blieben die fünf IV K-Transportwagen erhalten. Einer steht seit 1992 mit 99 566 im Sächsischen



IV K-Transportwagen DR 40 50 943 5614 mit Lok 99 562 und DR 40 50 943 5615 mit Lok 99 574 auf dem Bahnhof Oschatz im April 1984

Fotos: J. Engler, Sammlung: R. Scheffler

Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf, ein anderer seit 1993 mit 99 562 im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Die übrigen drei stellen die IG Weißeritztalbahn e. V. und die IG Preßnitztalbahn e. V. sicher. Die aus letzterem Verein 1998 hervorgegangenen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) hinterstellte zwei der Wagen längere Zeit in Espenhain. Diese drei Transportwagen sind inzwischen wieder betriebsfähig und bei der PRESS eingestellt. Aktuell befindet

sich ein Exemplar in Putbus, eines unter 99 594 in Glauchau (Sachs) und das letzte in Freital-Hainsberg. So war es möglich, dass vor zwei Jahren 99 608 zum Dresdner Dampfloktreffen im Bw Dresden-Altstadt besichtigt werden konnte.

Obwohl diese Loktransportfahrzeuge nur auf Regelspurgleisen verkehren, werden sie wegen ihrer Fahrbühneneinrichtung inzwischen auch von Schmalspurbahnfreunden als echte Raritäten betrachtet. (redaktionell ergänzt von André Marks)

Eisenbahnuniformen:

Deutsche Bundesbahn

Dieter Birnstein und Wilfried Rettig, Minden/Porta Westphalica – BSW-Gruppe HEUM

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden von den Besatzungsmächten alle nationalsozialistischen Embleme verboten. Eisenbahner hatten auf Anordnung der amerikanischen Militärregierung von ihren Uniformen sämtliche Schulterstücke, Kragenspiegel, Mützenkordeln, ja sogar die Flügelräder, zu entfernen, weil sie den NS-Symbolen ähnelten. Dagegen durften im britischen Kontrollgebiet zunächst die Effekten und Abzeichen an den Uniformen verbleiben, jedoch ohne Hakenkreuz und Hoheitsadler. Hier wurde am 20. August 1945 die „Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone“ (RBGD) mit Sitz in Bielefeld gegründet. Daraus entstand am 1. Januar 1947 die Hauptverwaltung der Eisenbahnen (HVE) für die britisch-amerikanische „Bi-Zone“. Die HVE verfügte die so genannten Auftragsfristen für die bisherigen Uniformen bis Ende 1948. Am 7. Sep-

tember 1949 benannte sich die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ (die drei Westzonen) in Deutsche Bundesbahn um. Offiziell eingeführt wurde der Name jedoch erst mit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes am 18. Dezember 1951.

Bis zur Übernahme der Befugnis durch den Bundesminister für Verkehr 1957 bestimmte der Bundespräsident die Farbe, Form und Ausstattung der Bundesbahn-Uniform. Die neue Dienstkleidungsvorschrift (DKV) ähnelte stark der bis dato gültigen Dienstkleidungsordnung (DKO) von 1939. Es blieb bei der üblichen Eisenbahn-Uniform aus dunkelblauem Stoff. Die Hosen waren wie zuvor schwarz, allerdings ohne die seitlichen roten Biesen (Vorstöße).

Die Jacke konnte mit offenem Kragen und vier mattgoldenen gekörnten Knöpfen getragen werden. Auch die hochge-



Frank Helker von der BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniform Minden (HEUM) als Zugschaffner um 1955 am VT 98 „Reviersprinter“

Die Kopfbedeckung bestand aus der bisherigen Schirmmütze, wobei das Flügelrad und die schwarz-rot-goldene Kokarde bereits seit 1949 zulässig waren. Im Außendienst wurde auch gerne die Einheitsmütze aus weichem Stoff, auch Skimütze genannt, getragen. Der klappbare Ohrschutz verhinderte im Winter kalte Ohren. Ab November 1951 kennzeichnete man die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Dienstsparte mit einem gestickten Spartenabzeichen am linken Ärmel wie zu Reichszeiten (Lokomotiven, Zugbegleitung, Rangierdienst, Bahnunterhaltung usw.).

1952 führte die Deutsche Bundesbahn die Eichenlaubstickerei am Mützenkörper (Besatzstreifen, Steg) ein. Anhand der Eichenlaubpaare (2, 4, 6 oder 8) ersah man

die Laufbahngruppe, wobei sich ab Besoldungsgruppe 5 (Amtmann) aufwärts die Dienstmütze durch drei goldene Paspelierungen anstelle von zwei roten (nur am Besatzstreifen) abhob. Im selben Jahr 1952 gab es für die Dienstvorsteher und deren Stellvertreter auf größeren Bahnhöfen erstmals das zweireihige Jackett in Blazerform. Von den drei Knöpfen jeder Reihe dienten nur zwei zum Verschluss; die beiden oberen Knöpfe waren Zierde. Neben zwei Seitentaschen gab es eine Brusttasche links. Im Folgejahr (1953) wurde eine Sommerjoppe aus porösem Wollgewebe eingeführt. Die Ära der Müt-

geschlossene Joppe mit Stehumlagekragen und sechs Knöpfen war noch üblich. Seiten- und aufgesetzte Brusttaschen, jeweils mit Überschlag und zuknöpfbar, zierte die Vorderseite. Bereits 1950 wurde der Kragenspiegel wieder eingeführt. Unter dem dort angebrachten Flügelrad konnte anhand der Eichenlaubpaare der Dienststrang erkannt werden. Dazu trug man eine schwarze Anzughose, und selbst die Stiefelhose war noch zulässig. Auch der zweireihige Wintermantel entsprach der Vorkriegszeit; in die goldenen Knöpfe waren Flügelrad und DB-Symbol eingepägt.

ze mit den Eichenlaubstickereien endete bereits 1956. Es folgte eine schwarze Mützenkordel. Nach etlichen Protesten der Eisenbahner tauschte man die als respektlos bezeichnete „Beerdigungskordel“ gegen die blau-goldene Einheitskordel mit Zuordnung zu den Laufbahngruppen.

Ab 1966 änderte sich das Erscheinungsbild der Bundesbahner ein weiteres Mal. Beginnend bei den Dienstvorstehern und den Beamten im Schalter- und Zugbegleitdienst wurde eine Einheitsbekleidung eingeführt, bei denen der Dienstgrad äußerlich nicht mehr zu erkennen war. Ab 1970 gab es nur noch den blauen Einheitsblazer mit drei goldenen Flachknöpfen und einer Bleistifttasche auf der Brust, daran das ovale gelbgestickte DB-Logo mit Flügelrad. Die roten Biesen

am Mützensteg entfielen ebenso wie die Kragenspiegel und Spartenabzeichen, und das Flügelrad an der Mütze wurde etwas kleiner und kantiger. Zur schwarzen Hose trug man ein weißes Hemd mit blauer Krawatte. Im Innendienst war auch eine graue Hose zulässig. 1984 wurden ein neuer Blazer mit blauer Hose und die so genannte „Elbseglermütze“ eingeführt. Diese Uniform wurde durch die Unternehmensbekleidung der DB AG abgelöst.

Literatur:

„Die Uniform des deutschen Eisenbahners“, Henneking/Koch, EK-Verlag Freiburg, 1980

„Deutsche Eisenbahn-Uniformen seit 1860“, Henneking, Transpress-Verlag Stuttgart, 1996

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



ebahnregion

Wo liegt eigentlich Isselhorst-Avenwedde?



Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Rudolf Herrmann, Gütersloh –BSW-Förderer

Die Stammstrecke der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) war die erste private Bahnstrecke Westfalens und die erste Fernbahn in Preußen (263 Kilometer). Am 15. Oktober 1847 ging ihr zunächst eingleisiger *) Streckenabschnitt von Hamm (Westf) über Gütersloh, Bielefeld nach Minden (Westf) in Betrieb. Am selben Tag eröffnete die Hannoversche Staatsbahn ihre Strecke Minden—Hannover. Damit begründete sich eine frühe Fernverbindung, die von Köln bis nach Berlin

und umgekehrt reichte. An dieser berühmten Eisenbahnstrecke zwischen Gütersloh und Bielefeld in Ostwestfalen-Lippe liegt der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde, doch nicht von Anfang an.

Erst musste die Gemeinde Isselhorst ausreichend Mut schöpfen, um den Bau eines eigenen Bahnhofs zu beantragen. Am 20. Dezember 1879 war die CME verstaatlicht worden. Aus ihrem Leitungspersonal wurde die Königliche Direktion der Cöln-Mindener-Eisenbahn (KD CME) in Köln gebildet. Bereits am 1. April 1880 ging diese in die Königliche Eisenbahn-Direktion Hannover (KED Han) ein. Spätestens jetzt schien der Au-

*) Der zweigleisige Ausbau begann bereits 1849, zuallererst mit der Steigungsstrecke in den Teutoburger Wald zwischen Gütersloh und Herford.

genblick günstig, doch der Antrag auf eine eigene Bahnstation wurde 1883 abgelehnt. Begründung: Diese läge zu nahe an Gütersloh und würde zu wenig genutzt. 1890 wiederholte der Gemeindevorsteher die Bitte, aber diesmal mit der Zusage auf kostenlosen Baugrund und 6 700 Mark freiwilliger Spenden. Auch die umliegenden Gemeinden spendeten einen kleineren Teil. Diese Argumente überzeugten, denn am 3. Oktober 1890 entschied das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin, dass die neue Bahnstation „Isselhorst“ heißen soll. Diesen Namen wollte nun aber die Anlieger-Gemeinde Avenwedde nicht hinnehmen, da die Hälfte der geplanten Bahnhofsanlagen auf ihrer Flur läge. Doch Berlin konterte: „Isselhorst-Avenwedde ist viel zu lang und unbequem zu schreiben.“

Am 1. Juni 1891 stand ein kleines, zweigeschossiges Empfangsgebäude, vor dem täglich sechs Personenzüge in jede Richtung hielten. Am 1. April 1892 kam der Güterverkehr dazu. 1895 fuhren 32 325 Personen hier ab. Die Fahrkarten spielten 12 645 Mark, der Güterverkehr sogar 28 000 Mark Einnahmen ein. Bald

wurde an das Empfangsgebäude angebaut und es fand sich ein Fotograf, der um 1900 das damals beliebte „Bahnhofsphoto mit Personal“ schoss.

Zwischen 1913 und 1917 wurde die Strecke viergleisig ausgebaut und der Bahnhof Isselhorst wesentlich vergrößert. Am 1. Juli 1918 wurde ein neues Stationsgebäude auf der anderen Bahnseite in Betrieb genommen. Ein neuer Güterschuppen, eine große Ladestraße und eine Rampenanlage kamen hinzu. Hinter dem Bahnsteig 1 in Richtung Bielefeld wurde ein 615 Meter langes Überholgleis angelegt. Die zu überholenden Personenzüge hielten zunächst am Bahnsteig zum Aus- und Einsteigen und fuhren dann weiter ins Überholungsgleis. Hier ließen sie den Schnellzug passieren und erhielten dann Ausfahrt. Im Zeitalter der Dampflokomotiven brauchten die Personenzüge auf der Steigungsstrecke in Richtung Teutoburger Wald wesentlich mehr Zeit als heute im E-Lok- und Dieselmotrieb; außerdem hielten die Personenzüge damals noch am Haltepunkt Ummeln, wo es keine Überholungsmöglichkeiten gab.

Im Sommer 1923 war es soweit. Die neue RBD Hannover benannte nun doch die Bahnstation in „Isselhorst-Avenwedde“ um. 1936 waren hier 55 Eisenbahner (einschl. Gleisarbeiter) beschäftigt. Den Zweiten Weltkrieg überstanden die Bahnanlagen relativ unbeschadet. Nur einige verirrte Bomben fielen  im Himmel, trafen das Bahngebiet aber nicht. Am 19. August 1944 wurde u.a. ein im Bahnhof stehender Güterzug von Tieffliegern beschossen und dabei der Lokheizer getötet.

Die Nachkriegszeit verlief bescheiden und klassisch. Erst 1967 kam erneut Unruhe aufs Land. Die Elektrifizierung begann. Die Brücken mussten gehoben,



Stationsgebäude Isselhorst mit Personal um 1900

die Bahndämme aufgeschüttet werden. Bei der Unruhe blieb es: Am 4. August 1968 wurden die beiden Stellwerke Jwf und Jo abgerissen, da im Nachbarbahnhof

Brackwede ein neues Gleisbildstellwerk in Betrieb ging und der Abschnitt Brackwede—Gütersloh auf Selbstblockbetrieb umgestellt wurde. Ab 1. November 1968 verlor der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde seine Selbstständigkeit und unterstand der Güterabfertigung Gütersloh Hbf. Am 1. Juni 1972 wechselte der Abschnitt von Herford bis Ahlen (Westf) von der Bundesbahndirektion Hannover zur Bundesbahndirektion Essen. Der angeschlossene Haltepunkt Ummeln wurde am 1. Oktober 1972 aufgehoben. Ab 1. November 1973 gab es keine Fahrkartenausgabe und Güterabfertigung mehr. Seit dem 17. Juli 1977 wird der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde von Gütersloh aus ferngesteuert, da auch dort ein neues Gleisbildstellwerk in Betrieb ging. Ende Mai 1988 endet schließlich auch der Güterverkehr. Der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde wird zur reinen Betriebsstelle, bis schließlich im Februar 1994 die Ein- und Ausfahrweichen ausgebaut werden. Nur wenige Personenzüge stoppen seitdem noch am Haltepunkt Isselhorst-Avenwedde.

Die gerade, viergleisige Strecke reizte zu Versuchsfahrten. Als eine der ersten Schnellfahrstrecken in Deutschland wur-



de 1980 der Streckenabschnitt zwischen Brackwede und Hamm (Westf) für fahrplanmäßige Fahrten von 200 Kilometer pro Stunde freigegeben. Mitte 1983 folgte der Geschwindigkeitsrekord der E-Lok 103 118-6 mit 283 Kilometer pro Stunde. Am 26. November 1985 erreichte der voll besetzte InterCityExperimental (ICE-V) während einer Vorstellungsfahrt mit Prominenten auf der ausgebauten Versuchsstrecke Gütersloh—Neubeckum eine Geschwindigkeit von 317 Kilometer pro Stunde. Das war Weltrekord für Lokomotiven mit Drehstromantrieb. Der planmäßige ICE-Verkehr wurde hier im Mai 1994 **) aufgenommen.

Seitdem rast und dröhnt es durch Isselhorst-Avenwedde, aber das Empfangsgebäude wird nicht mehr benötigt. 2004 kaufte es die Stadt Gütersloh von der DB AG, da Isselhorst und Avenwedde bereits 1970 eingemeindet worden waren. Nach umfangreicher Renovierung erwachte es

**) Der planmäßige ICE-Verkehr in Deutschland begann zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 mit Schnellfahrabschnitten zwischen Hannover und Würzburg bzw. zwischen Mannheim und Stuttgart. Bahn&Modell wird sich im nächsten Heft dem Thema „25 Jahre ICE“ speziell widmen.



Bahnhof Isselhorst-Avenwedde – Empfangsgebäude, überdachte Bahnsteigaufgänge und Fahrdienstleiter-Stellwerk Iwf in den 1930er Jahren

Verein „Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Gütersloh e.V.“ seinen Sitz. Er wartet mit einer großen Modellbahnanlage sicher schon darauf, ins BSW, in unseren Kulturbereich

als „Bürgerhaus Bahnhof Avenwedde“ wieder. Am 1. März 2006 übertrug die Stadt Gütersloh dessen Trägerschaft an den Förderverein „Bahnhof Avenwedde – Bürger- und Jugendhaus e.V.“. Mit einem fröhlichen Einweihungsfest feierten die Einwohner den Beginn einer neuen Bahnhof-Ära. Am 1. Januar 2012 übernahm das Sozialpädagogische Institut Gütersloh (SPI) nach einer Ausschreibung zunächst für vier Jahre die Trägerschaft.

Im Bürgerhaus Bahnhof Avenwedde residiert u.a. die BSW-Ortstelle Gütersloh und im Dachgeschoss hat der

Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, aufgenommen zu werden.

Alles in allem: Ein Stadtteil von Gütersloh heißt heute Avenwedde-Bahnhof. Das zweite Bahnhofsgebäude von 1918 lebt in moderner Verwendung, und am Haltepunkt Isselhorst-Avenwedde (KBS 400) halten im Stundentakt die Elektro-Triebwagen der eurobahn (Keolis Deutschland GmbH).



Einige Textpassagen und Bilder stammen aus der Broschüre „Die Geschichte des Bahnhofs Isselhorst-Avenwedde“ von Rudolf Herrmann.



Bürger- und Jugendhaus Bahnhof Avenwedde, Isselhorster Straße 248, 33335 Gütersloh

Eisenbahnbauten:

Der Göhrener Viadukt in Mittelsachsen

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Wenn man in Sachsen unterwegs ist, sollte man als Eisenbahnfreund die zahlreichen Viadukte nicht verpassen. Auf dem Streckenabschnitt Geithain—Chemnitz befinden sich drei davon: bei Göhren, Burgstädt und kurz vor Chemnitz. Der beeindruckendste ist der Göhrener Viadukt zwischen den Orten Göhren und Cossen. Fährt man die landschaftlich schöne Landstraße von Lunzenau nach Wechselburg, taucht der Göhrener Viadukt urplötzlich erhaben vor einem auf. Er ist nach der Göltzschtalbrücke die zweitgrößte Eisenbahnbrücke Sachsens (bezogen auf Länge x Höhe).

Die erste Verbindung von Leipzig nach Chemnitz zweigte in Kieritzsch (heute Neukieritzsch) von der Strecke Leipzig—Hof der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Compagnie ab. Den Bau der 6,8 Kilometer von Kieritzsch bis Borna hatte 1867 die Stadt Borna in Eigenregie bewältigt. Doch dann fehlte das Geld und der Streit begann, denn eigentlich favorisierte man die kürzere Verbindung von Leipzig über Lausigk (heute Bad Lausick), Geithain nach Chemnitz. Der Sächsische Landtag beschloss, den Bau auf Staatskosten voranzutreiben und aus Kostengründen an Borna anzubinden. Am 8. April 1872 wurde der Betrieb auf der neuen Strecke Borna—Geithain—Chemnitz (55,7 km) aufgenommen. Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie war bereits 1847 und die städtische Bahn Kieritzsch—Borna 1870 verstaatlicht worden, sodass nun eine durchgehende Verbindung der Sächsischen Staatsbahnen zwischen Leip-

zig und Chemnitz bestand. Die kürzere Verbindung Leipzig—Chemnitz über Bad Lausick kam dann doch noch zustande, die Strecke Leipzig—Geithain wurde am 2. Mai 1887 eröffnet. Bild 2 

Kurz vor Chemnitz beginnt das Erzgebirgs-Vorland. Die Flüsse haben tiefe Täler in die Landschaft geschnitten. Der Göhrener Viadukt liegt zwischen den Bahnhöfen Narsdorf und Cossen bei km 39,5.  überquert die Zwickauer Mulde, die Landstraße Cossen—Wechselburg und die Muldentalbahn Glauchau—Großbothen (2002 stillgelegt). Kurz vor dem Viadukt rauscht die Zwickauer Mulde über das Göhrener Wehr. Hier existierte seit 1608 im Ortsteil Untergöhren ein Mühlenbetrieb (heute Wasserturbine). Links auf dem Hang liegt der Ortsteil Obergöhren mit seiner sehenswerten Kirche und einem wertvollen Flügelaltar. Göhren gehört heute zur Gemeinde Wechselburg im Landkreis Mittelsachsen und hat keinen Bahnhof. Der Ortsname ist slawischen Ursprungs (Gora) und bedeutet so viel wie das Dorf auf dem Berge.

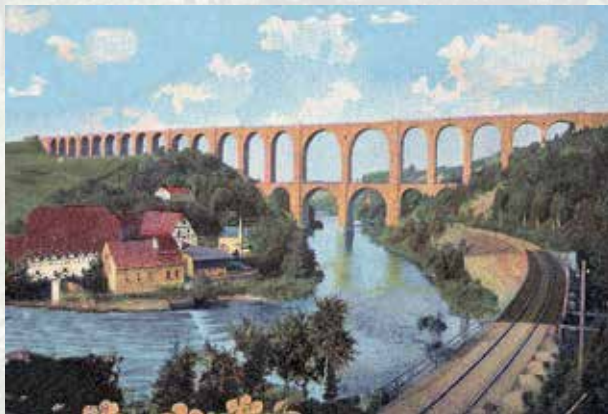
Der Entwurf der 412 Meter langen und 68 Meter hohen Steinbogenbrücke stammt von den Ingenieuren Claus und Bake. Sie entwarfen sie mit obenliegender Fahrbahn, zwei Etagen, 21 Bögen in der oberen und sechs Bögen in der unteren Etage. Sie bildet keine Gerade, sondern liegt in einer leichten Kurve. Die zwei Bögen über der Zwickauer Mulde haben eine doppelte Spannweite

Die Grundsteinlegung war am 27. Mai 1869. Während 2 ½ Jahren verbauten



Streckenkarte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen von 1902

hauptsächlich italienische Steinmetze und Maurer 55 514 Kubikmeter Naturstein, vorwiegend Granit aus nahegelegenen Steinbrüchen. Der helle Granit kam aus der Umgebung, so aus Fischheim bei Wechselburg und Markersdorf, der rötliche Granit aus der Nähe von Göhren, dazu Rochlitzer Porphyrt und Sandstein aus Pirna an der Elbe. Zeitweise wurde mit bis zu 5 000 Arbeitern und 340 Pfer-



den gearbeitet. Im Juni 1871 war der Viadukt fertiggestellt. Die Baukosten betrugen 1,2 Millionen Taler (3,6 Millionen Reichsmark).

Der Göhrener Viadukt ist zweigleisig ausgebaut, doch zunächst wurde nur ein Gleis verlegt. 1895 kam das zweite Gleis hinzu. Seit 1934 verlief hier die Grenze zwischen den Reichsbahndirektionen Halle und Dresden und den Reichsbahnämtern Leipzig und Chemnitz. 1945 wurde im Rahmen der Reparationsleistungen für die Sowjetunion das zweite Gleis durchgehend demontiert, zwischen Neukieritzsch und Borna sowie zwischen Wittgensdorf und Chemnitz-Küchwald jedoch später wieder aufgebaut. Am 15. Januar 1962 nahm die Deutsche Reichsbahn lediglich zwischen Neukieritzsch und Borna den elektrischen Zugbetrieb auf, 2010 die DB AG zwischen Borna und Geithain.

Anfang der 1980er Jahre, nach über 100 Jahren, gab die Statik der äußeren Bögen nach. Deshalb wurden 1982-86 neun Bögen auf der Göhrener Seite verfüllt und als Damm gestaltet. 1999-2002 wurde der Viadukt durch eine ARGE mit dem Schachtbau Nordhausen GmbH im Auftrag der DB Netz AG Leipzig ertüchtigt. Es konnten Langsamfahrstelle und Last einschränkung der Brücke aufgehoben werden.

Göhrener Viadukt 1902 mit allen ehemaligen Bögen (links)



In einer bewundernswerten Organisationsleistung sanierte man das Bauwerk abschnittsweise, bei weitestgehend laufendem Bahnbetrieb. Teilbereiche wurden eingerüstet und das Mauerwerk instandgesetzt. In mehr als 20 000 Meter Bohrungen wurden Beton injiziert und Spananker eingebracht. In tiefen Baugruben wurden die Fundamente mit Beton unterfangen und gesichert.

Zwischen 2004 und 2006 gab es eine Oberbauerneuerung der Strecke Leipzig–Chemnitz über Bad Lausick zur Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h, jedoch keine Elektrifizierung und kein zweites Gleis. Lediglich zwischen Geithain und Narsdorf wurde als Bege-

nungsabschnitt das zweite Gleis wieder errichtet und am 11. Dezember 2005 in Betrieb genommen.

Auf der Strecke Leipzig Hbf–Geithain–Chemnitz fährt seit Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB). Das zur französischen Transdev-Gruppe gehörende Unternehmen (vormals Veolia Verkehr) löste damit auch hier die Deutsche Bahn ab. Zum Einsatz kommen von Dieselloks gezogene Reisezugwagen. Diese verkehrten bisher auf der Strecke Hamburg–Westerland und wurden modernisiert. Der Vertrag läuft bis zur Elektrifizierung der Strecke, maximal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.



Göhrener Viadukt 1990 von der Muldentalbahn aus gesehen



Helge-Heinz Heinker

Leipzig Hauptbahnhof

100 Jahre Brennpunkt der Verkehrsgeschichte

Text-Bildband; Format 30 x 21 cm, Festeinband, 144 Seiten mit 204 Abbildungen, teilweise in Farbe, EK-Verlag Freiburg, 1. Auflage 2015; 24,80 €; ISBN: 978-3-8446-6406-5

Bernhard Hager

Hauptbahnhof Leipzig

Eine Kathedrale des Verkehrs 100 Jahre

Text-Bildband; Format 21 x 24 cm, Festeinband, 112 Seiten mit 167 Abbildungen, überwiegend in Farbe, VBN Verlag Bernd Neddermeyer Berlin, 1. Auflage 2015; 9,80 €; ISBN: 978-3-941712-48-5

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Zwei Bücher mit demselben Thema – man könnte sie die Leipziger Schwestern nennen – liegen auf dem Tisch des Rezensenten und harren der Besprechung ihres Inhalts. Fangen wir mit den Gemeinsamkeiten an und seien dabei großzügig. Beide sind Bild-Textbände, haben nahezu gleichen Umfang, etwa die gleiche Größe, einen Festeinband und das 100-jährige Jubiläum eines der größten Kopfbahnhöfe im deutschen Schienennetz zum Anlass. Sie unterscheiden sich deutlich im Preis, Format (einmal Quer- und einmal Hochformat) und in der Ausstattung, in einem dominiert schwarz-weiß, das andere kommt

etwas bunter daher. Und die Geschwister sind durchaus verschieden – wie im richtigen Leben auch. Verschiedene „Väter“ oder besser Autoren haben sie sowieso.

Wenden wir uns nun dem ersten Titel zu. Verlegt worden ist er vom „Platzhirsch“ im Eisenbahnbücherwald aus Baden. Der Autor selbst hat das Vorwort geschrieben und enttäuscht die Erwartungen nicht – es liest sich wie die Festrede zu einem runden Geburtstag – ist ein gefühlvoll, mit leichtem Überschwang formulierter Lobgesang – dem Jubilar angemessen. Die ersten zehn Seiten widmen sich, reich mit zeitgenössischen Abbildungen illustriert, der Vorgeschichte. Sie skizzieren die Entwicklung der seit 1839 von Leipzig ausgehenden Strecken. Die nächsten knapp zwei Dutzend Seiten schildern den Architekturwettbewerb im Vorfeld, den Bau selbst und die schrittweise Inbetriebnahme des imposanten Kopfbahnhofs. Den wenigen grafischen Darstellungen haftet leider der Makel an, selbst mit der Lupe kaum im Detail erkennbar zu sein. Schade! Ein Nachteil, bedingt durch das kleine Format des Bandes. Zwölf weitere Seiten beschreiben Postbahnhof und U-Bahn-Projekt, dem „Uropa“ des heutigen City-Tunnels und die Umgestaltung der gesamten Bahnanlagen im Herzen von „Klein-Paris“. Die restlichen hundert

Seiten beschäftigen sich mit dem Alltag des Bahnhofsbetriebes mit all seinen verkehrlichen und betrieblichen Facetten vom ersten Viertel des vergangenen Jahrhunderts bis hin zur Gegenwart. Persönlich hat mit der



historische Teil von der Bebilderung her besser gefallen, da hier Aufnahmen von draußen und drinnen dominieren, die die Gestaltung und Einrichtung des Bahnhofs und die in ihm arbeitenden Menschen sowie die Reisenden anschaulich zeigen. Im letzten Teil über die jüngere Vergangenheit wurden überwiegend Lok- und Zugbilder von vorn rechts oder links aneinandergereiht.

Der zweite Band zum 100. Geburtstag des Leipziger Hauptbahnhofs ist sozusagen das „offizielle“ Buch zum Jubiläum. Das sieht man am kleinen Preis und den Gruß- und/oder Vorworten diverser Honoratioren von Bahnchef Rüdiger Grube bis zum Hausherrn des Hauptbahnhofs, Bahnhofsmanager Christian Schulz. Auf den ersten 20 Seiten wer-



den die Vorgeschichte und der Bau mit (wenig) Text und Bild abgehandelt. Die restlichen 80 Seiten sind ein chronologisches Bilderalbum. Das Inhaltsverzeichnis gliedert diese Abfolge recht bieder. Text kommt nunmehr nur in längeren Bildunterschriften vor. Zu loben ist das erkennbare Bemühen der Fotografen um andere Blickwinkel und Motive im hinteren Teil des Buches, etwa ab Seite 70. Manch

interessantes Detail wurde gekonnt eingefangen. Das Fazit lautet, der EK-Verlag befriedigt mit seinem ausgewogenen Buch den an Eisenbahngeschichte interessierten Leser besser. Der Titel aus dem VBN Verlag ist eher das preiswerte Bilderalbum für das „Volk“ mit einem Quantchen mehr fotografischer Finesse.



Post an die Redaktion

Helmut Reichelt von der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz schrieb uns per E-Mail:

„Das Heft 34 lesen wir gerade in unserem Verein mit sehr viel Gewinn, vor allem den Artikel  Mini-Rheintal auf Rädern – das Leben am Werk des Josef Stumm, da dessen Bruder Peter Stumm bei uns aktiv ist.“



Dieter Rüegg aus Weida in Thüringen schrieb uns per E-Mail:

„Ich bin blind und nach einer Krebsoperation Frührentner, BSW-Mitglied und Sponder und übe zweimal die Woche in einem Altenpflegeheim für Demenzzranke und nach Schlaganfällen eine ehrenamtliche Tätigkeit aus und dafür suche ich kleine

Präsente als Dankeschön für die Heimbewohner. Könnten Sie mich bitte dabei unterstützen? Hätten Sie evtl. einige Hefte und Poster für mich? Danke für Ihre Bemühungen.“

Anmerkung der Redaktion: Fünf Hefte 34 sind auf die Reise gegangen. 

Hans-Joachim Ewald aus Berlin schrieb uns per E-Mail:

„Mehr durch einen Zufall erhielt ich Ihr Heft Bahn&Modell Nr. 34. Dort druckten Sie auf Seite 88 den Leserbrief von Herrn Egon Kley ab. Darin schrieb er, seine Zugbegleiterausbildung auch u.a. auf der Strecke Grevesmühlen—Klütz (Kaffeebrenner) absolviert zu haben. Ich würde gern mit Herrn Kley in Verbindung treten, weil ich seit mehr als 20 Jahren eine Modellbahnanlage nach den Motiven des Bahnhofes

Glütz besitze. Die Vorbereitungen zum Anlagenbau begannen bereits im Jahr 1988. Dennoch bin ich an Informationen interessiert, die mit meinem Vorbild zu tun haben. Ich bitte Sie, entweder meine E-Mail an Herrn Kley weiterzuleiten oder ihn auf anderem möglichen Weg über meine Bitte zu informieren. Zur Vervollständigung darf ich noch erwähnen, dass ich mit meiner Anlage mehrmals in Berlin auf Modellbahnausstellungen vertreten war und es über meine Anlage Veröffentlichungen in einschlägigen Modellbahnzeitschriften gibt. Ich bin in einem Berliner Modelleisenbahnverein aktiv, welcher in der Nenngröße H0 die Kleinbahnen der Altmark zum Thema hat. Ich wäre Ihnen dankbar, könnten Sie mein Anliegen unterstützen.“

berkung der Redaktion: Wir haben zwei Clubbahnfreunde zusammen gebracht.

Volkmar Seifert schrieb uns per E-Mail: „Meine Schwester Ursula Seifert hat einmal als Germanistin die bewegenden Schilderungen der Mutter ihrer Arbeitskollegin redigiert. Die Erinnerungen sind in Form eines kleinen Büchleins erschienen. Die Verfasserin und deren ältere Schwester (1934 und 1937 geboren) hatten sich nach dem Zweiten Weltkrieg, ohne die Mutter informiert zu haben, vom ostpreussischen Grünheim nahe Königsberg aus auf eine Zugreise nach Litauen begeben. Sie waren in der Hoffnung, dort Nahrungsmittel aufzutreiben und wären bald zu „Wolfskindern“ geworden. Vielleicht eignen sich die Schilderungen auch zum Nachdruck in *Bahn&Modell*.

berkung der Redaktion: In der Tat, Lebensgeschichte der Autorin in Ostpreußen während und nach dem Zweiten Weltkrieg, sie war zu diesem Zeitpunkt ein Kind, ist erschütternd. Welches Leid sie schon in solch frühen Lebensjahren erfahren musste, macht betroffen und hat vor allem einen sehr aktuellen Bezug zur Gegenwart.



Das Anliegen unseres Fachblattes deckt sich allerdings nicht mit dem uns übergebenen Material. Wir sind gern bereit, vermittelnd zu wirken und bitten unsere Leser um entsprechende Informationen.

In den letzten Ausgaben von *Bahn&Modell* berichteten wir mehrfach von der stockenden Rekonstruktion des deutschen Elektro-Triebwagens ET 25 (eT 18xx) in Haltingen.



Wolfgang Henschmidt, Leiter der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, schrieb uns dazu per E-Mail:

„Was bei der DB AG leider nicht möglich ist, in der Schweiz wurde eine ET 25-Doulette wieder vollständig reaktiviert. Unter dem Motto: „Kann uns das Schweizer Vorbild ‚Blauer Pfeil‘ bei der Rettung des ET 25 helfen?“, trafen sich 40 Mitglieder des Tramclub Basel und der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen am 3. September 2015 zu einem Gedankenaustausch im Bw Haltingen. Großer Bahnhof am Bahnhof Haltingen, denn ungewöhnlich viele Fahrgäste verlassen den Regional-Express, aus Basel kommend. Nach einer Bw-Führung und einem gemeinsamen Abendessen startete ein interessanter Vortrag über die Restaurierung und Wiederinbetriebnahme des „Blauen Pfeils“ BCFe 4/6 Nr. 736 der Schweizer Privatbahn BLS AG. Deren Referent Kilian T. Elsasser berichtet mit geschichtlichem Rückblick, dass hierfür Spendengelder in Höhe von 2,1 Millionen CHF, unter anderem auch Lotto-Gelder, aufgewendet wurden. Der „Blaue Pfeil“ ist der Schweizer ET 25 mit Baujahr 1938. Den Mechanismus, den Wagenkasten, die Drehgestelle und die Inneneinrichtung lieferte die Schweizer Industriegesellschaft (SIG) Neuhausen am Rheinfluss; die elektrische Ausrüstung tätigte die Firma Sécheron in Genf. Vielleicht hat der eT 18xx bei der Konstruktion sogar Pate gestanden? Ist es da nicht verwunderlich, dass durch den Vorstand der BSW-Gruppe im Jahr 2016 Parallelen mit diesem Fahrzeug gesucht und erhofft werden? Immerhin erfreute der „Blaue Pfeil“ die Kundschaft in besonderem Maße. Dies schlug sich in zahlreichen Sonderfahrten im Jahr 2015 nieder. Der Berichtersteller konnte bei einer dieser Sonderfahrten das charakteristische Geräusch der Fahrmotoren und des Schaltwerkes sowie das gediegene Wiegen des Wagenkastens bei

Weichenüberfahrten erleben. Das Beschlagen der Fensterscheiben im Winter weist besonders auf den frühen Konstruktionsstand hin. Der große Unterschied zwischen unserem ET 25 und dem Schweizer Pedant ist, dass die Geschäftsleitung der BLS AG zu ihrer Entscheidung steht: „Zukunft braucht Herkunft und Herkunft zu erleben, fördert Kundennutzen in der Zukunft.“ Somit verbleibt uns in Haltungen immer noch ein kleiner Hoffnungsschimmer, dass der Dornröschenschlaf des ET 25, durch wen auch immer, einmal beendet wird.



Der „Blaue Pfeil“ BCFe 4/6 736 am 28. November 2015 im Schweizer Bahnhof Jestetten abfahrbereit nach Thayngen

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

Hauptbeauftragter: Lars Naumann, Gera, 0365 412464, lars.naumann@deutschebahn.com

Region	Land	Fach	Name	Wohnort	Telefon	E-Mail
Nord	Nieders./HH/HB/SH	EBE + MEB	Bernhard Waterholter	Hannover	0511 751405	bernd.waterholter@arcor.de
	Thüringen	EBE + MEB	Matthias Koch	Halle (Saale)	0345 2397336	matthias.koch@deutschebahn.com
Ost	Sachsen	EBE	Alfred Hobl	Dresden	0351 4112185	alfredo.privat@gmx.de
		MEB	Hellfried Richter	Pirna	03501 441372	bsw-bb-rrichter@t-online.de
	Sachsen-Anhalt	EBE	Roland Kuhnert	Leipzig	0341 5641055	roland.kuhnert@web.de
		MEB	Norbert Jakobasch	Blankenburg (Harz)	03944 350211	sn.jakobasch@t-online.de
	Berlin/Bdbg./MVP	EBE + MEB	Jürgen Hirsch	Berlin	030 5122719	bsw-bb-hirsch@gmx.de
West	NRW	MEB	Karl Wecker	Paderborn	05251 407964	karl.wecker@deutschebahn.com
	NRW/Rheinl./Pfalz	EBE	Werner Wölke	Wetter (Ruhr)	02335 680058	werner.woelke@arcor.de
	Hessen	MEB	Martin Bläß	Mühlheim (Main)	06108 989195	martin.blaess@deutschebahn.com
Süd	Bayern	EBE + MEB	Norbert Heidrich	Hirschaid	09543 7562	norbertheidrich@yahoo.de
	Baden-Württ./Saarl.	MEB	Lothar Wissler	Notzingen	07021 49653	wissler.lothar@t-online.de

Verzeichnis unserer BSW-Gruppen

(geordnet nach Regionen, Servicebüros und Ortsnamen)

Region Nord

Servicebüro Hamburg

Schanzenstr. 80, 20357 Hamburg – Tel.: 040 18048225-2, E-Mail: hamburg@bsw24.de

Bad Schwartau

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau: 0451-208963, efs.badschwartau@t-online.de, www.efs-badschwartau.de

Cuxhaven

BSW-Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven: 04745-4324118, info@emc-cuxhaven.de, www.emc-cuxhaven.de

Glückstadt

BSW-Museumsgruppe Stellwerk Glückstadt: 04124-604086, info@marschbahn-glueckstadt.de, www.stellwerk-glueckstadt.de

Rendsburg

BSW-Gruppe Museumsstellwerk Rendsburg: 04331-339215 oder 04331-89820, signiwei@gmx.de, www.museumsstellwerkrendsburg.de

Servicebüro Hannover

Herschelstraße 3, 30159 Hannover – Tel.: 0511 123819-12, E-Mail: hannover@bsw24.de

Braunschweig

BSW-Gruppe VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954): 0151-19710320, rene.hendschke@vt08.de, www.vt08.de

Bremerhaven

BSW-Modell-Eisenbahn-Club Bremerhaven MECB: 0471-200877, bernd.f.hamann@nord-com.net, www.mecbremerhaven.de

Emmerthal

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Emmerthal: 05154-4397, kontakt@eisenbahnfreunde-emmerthal.de

Hannover

BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover: 0511-751405 oder 0172-4159729, kontakt@mec-hannover.de, www.mec-hannover.de

Minden (Westf)

BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM): 05731-1531051 oder 0175-7130608, wilfried.rettig@gmx.de

Oldenburg (Oldb)

BSW-Modelleisenbahnclub Oldenburg: 04402-83984, info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de

Stadtdoldendorf

BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtdoldendorf – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles rund um die Fahrkarten: 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de

Region Ost

Servicebüro Berlin

Panoramastr. 1, 010178 Berlin – Tel.: 030 263931-0, E-Mail: berlin@bsw24.de

Berlin

BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin: 030-47484838, lauchardt@kabelmail.de, www.s-bahnstromgeschichten.de

BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin: 0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de

BSW-Modellbahnclub 93: 0176-49382417, mc93-imbsw@alice.de

BSW-Gruppe SVT 175 Berlin-Lichtenberg: 030-5620573, 0151-53118311, peter_schulz@t-online.de

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600: bsw.ebfw600@gmx.de

Bad Belzig

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming: 033841-35247 oder 0160-97459602, frankw9@nexgo.de

Bernau (b Berlin)

BSW-Gruppe Modellbahn Bf. Bernau (b. Bln): 0172-3949903

Cottbus

BSW-Gruppe Lausitzer Modellbahnclub: 0355-471132, jens.balacz@online.de

Frankfurt (Oder)

BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder): 0335-527744 oder 0172-3256374, manfred-lorenz@arcor.de, www.eisenbahnfreunde-ffo.de

BSW-Gruppe Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55: 0335-533780 oder 0160-97453212, ladeuwe@aol.com



Stralsund

BSW-Gruppe Stralsunder Lokomotivführer:
03831-296617

Waren (Müritze)

BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde:
03991-670202 oder 0172-2915854, info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Warnemünde

BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde:
Uwe Lindow, Tel. 0160/97482786

Wismar

BSW-Gruppe Lokomotivführer Wismar: 03841-703645

Wustermark

BSW-Gruppe Stellwerk Rs IV Bahnhof Wustermark Rbf: 033234-89133 oder 0176-22095967, baureihe232@web.de

Servicebüro Leipzig

Richard-Wagner-Str. 2, 04109 Leipzig – Tel.: 0341 261699-0, E-Mail: leipzig@bsw24.de

Arnsdorf (b. Dre.)

BSW-Gruppe MEC Arnsdorf: 035200-23685, mibachus@arcor.de, www.mec-arnsdorf.de

Aschersleben

BSW-Gruppe Eisenbahn Club Aschersleben:
034741-73058, neuni1962@aol.com, www.eisenbahnclub-aschersleben.de

Aue (Sachs)

BSW-Gruppe Museumsdampflok 86 001:
037349-7150 oder 0172-3721238, dflath@t-online.de

Bernburg

BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg: 03471-314001, hopp-bernburg@t-online.de

Bitterfeld-Wolfen

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bitterfeld-Wolfen: 03493-69876, bahnsiggi@t-online.de

Brandenburg

BSW-Gruppe Modellbahnclub Bw Brandenburg: 03381-302975

Dessau-Roßlau

BSW-Gruppe Erster Modellbahnclub Dessau:
034901-85613, danilo.mehnert@web.de

Döbeln

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln:
03431-701401 oder 03431-613887, hiltrud.dahne@web.de, www.eisenbahnrelikte.de

Dresden

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt: 0351-4112185 oder 0162-7583121, www.igbw-dresden-altstadt.de

BSW-Gruppe MEC Bw Dresden: 0351-2819240, kkitzing-mec@gmx.de

BSW-Gruppe MEC Elbflorenz Dresden: 0351-4215959, www.mec-elbflorenz.de

BSW-Gruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden, JensM70@web.de, www.mec-weber-dresden.de

Eisenach

BSW-Gruppe Historisches Bahnerbe Eisenach:
03691-77637 oder 0171 5056910

BSW-Gruppe Pflege historischer Fahrzeuge – Dampflokotive 41 1144 und hist. Reisezugwagen: 0162-2089187

Erfurt

BSW-Gruppe AG-Modellbahn „Johannes Scharer“: 0361-3002202 oder 0361-5612817, info@modellbahn-erfurt.de

Falkenberg

BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Falkenberg:
035365- 2920, eisenbahnmuseum-fak@gmx.de, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de

Freital (b. Dre)

BSW-Gruppe IG Weißeritztalbahn: 0351-6412701 oder 0172-7017291, ralf.kempe@weisseritztalbahn.de oder igw@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de

Gera

BSW-Gruppe Dampflokclub (DLC) Gera: 0160-93901164

BSW-Gruppe IG GMWE Gera „Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG“: 0365-4201037, ig-gmwe-gera@t-online.de

Glauchau (Sachs)

BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau – gebildet aus den bisherigen Gruppen IG Traditionslok 58 3047 und Eisenbahntradition Westsachsen: 03763-75463 oder 0171-7341480, haeusser.gc@arcor.de oder info-dampflok-glauchau@web.de, www.dampflok-glauchau.de
BSW-Gruppe IG Modellbahn Glauchau: 03764-5395078, E-Mail: wolf-glauchau@t-online.de

Gotha

BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha: Bahnhofstraße 15, 99867 Gotha

Großvoigtsberg (Stadt Großschirma)

BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg: 03731- 33365, mario.elsner@gmx.de, www.zellwaldbahn.de.vu – Fusion geplant mit BSW-Gruppe IG Dampflokom Nossen

Halle (Saale)

BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P: 0345 2495090 oder 0160 90965191, lokschnuppen4@web.de

BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 Halle/S.: 0174-3228870, buehling@t-online.de

Halberstadt

BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft 50 3708: 03941 43485 oder 0160 8017859, vorstand@dampflok-halberstadt.de

Jena

BSW-Gruppe Modellbahn – Jena Westbahnhof: 03641-423820, manfred.tobaschuslwe@web.de

Köthen (Anhalt)

BSW-Gruppe Köthener Modell- und Eisenbahnfreunde: 03496-685380 oder 0160-887955, info@mef-koethen.de

Langenau (Erzg.)

BSW-Gruppe Freunde der Eisenbahn Langenau: 037322-41951; krohberger@gmx.de

Leipzig

BSW-Gruppe Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V.: 0173 5623035 (Mo-Fr 18-19.30 Uhr), info@dampfbahnmuseum.de; www.dampfbahnmuseum.de

BSW-Gruppe Historische Ellok Bw Leipzig West: 0341 4283547, e04mueller@nexgo.de

BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd: 0341-2516016 oder 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de

BSW-Gruppe IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig: 0171-3387434, info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de

BSW-Gruppe Freunde der Eisenbahn Großpöna: 0341-2522394, cornelia-hacker@t-online.de

Lichtenstein (Sachs)

BSW-Gruppe MEC Lichtenstein 3/22: 037298-95762, F.Kaden@gmx.de, www.modellbahnclub-lichtenstein.de

Löbau

BSW-Gruppe Historische Lokomotiven Löbau: 03585-862989 oder 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de, www.osef.de

Lößnitz (Erzg.)

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub MEC „Bahnhof Lößnitz“: 03772-382540

Magdeburg

BSW-Gruppe Ausstellungszug Magdeburg: 0391-2536797 oder 0172-7500895, modellbahn-magdeburg@arcor.de

Meiningen

BSW-Gruppe Meininger Modelleisenbahn-Club: 03693-470819 oder 0160-97477951, meiningermodeleisenbahn@web.de

Nossen

BSW-Gruppe IG Dampflokom Nossen: 03521-453034 oder 035242-439684; thorstenadler@rocketmail.com, www.bwnossen.de – Fusion geplant mit BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg

Radebeul Ost

BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul: 0351-2134461 oder 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de

Riesa

BSW-Gruppe Modellbahn AG 52 Riesa: 03525-891864, rudolfwkm@web.de

Schwarzenberg

BSW-Gruppe Museumsdampflokom 86 001: 037349-7150, dflath@t-online.de

St. Egidien

BSW-Gruppe Modellbahnclub St. Egidien: 0152-28867382, mecegidien@gmx.de

Weimar

BSW-Gruppe Thüringer Eisenbahnverein: 0177-2406266 oder 0177-3385415

Wernigerode

BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode: 03944-350211 oder 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de

Wittenberg

BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn: 034921-21110 oder 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online.de, www.eisenbahnverein-wittenberg.de

Zeitz

BSW-Gruppe Modellbahn „Eduard Tretrop“: 03441-216374, oder 0172-8718293, Pitti1975@aol.com

Zschopau (Erzg.)

BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde: 03725 344434, www.zme.bplaced.net, www.gleisdreieck-erzgebirge.de

Zwickau (Sachs)

BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau: 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de

Region Süd**Servicebüro Karlsruhe**

Bahnhofplatz 1 b, 76137 Karlsruhe – Tel. 0721 938-24 73, E-Mail: karlsruhe@bsw24.de

Freiburg

BSW-Gruppe Freiburger Minidampfbahn: 0761-48974274, st.albiez@freiburger-minidampfbahn.de

Haltingen

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen: 07628-2428, wolfgang.hugenschmidt@bahn.de, www.et25.de

Offenburg

BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg: 0781 / 32825 oder 0151-52705252, dirk-flackemecoog@web.de

Weil am Rhein

BSW Gruppe Modellbahnbau Weil am Rhein: 0170-7365563 oder 0170-736563, modellbahnbau@gmx.de oder rainer.lang@gmx.com

Servicebüro Nürnberg

Frauentorgraben 3, 90443 Nürnberg – Tel. 0911 23 42 18-0, E-Mail: nuernberg@bsw24.de

Bamberg

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg: 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de

Bayreuth

BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bayreuth: 09201-917211 oder 0160-97474227

Kronach

BSW-Gruppe Historisches Stellwerk Kronach: 09265-5956, bernd.geiger@arcor.de

Lichtenfels

BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels: 09571-88456 oder 0173-8445355, dieterferlau@web.de

Nürnberg

BSW-Lokpflegegruppe V 200 002 Nürnberg: 0170 914 1051, fahrschuleseibert@t-online.de

Servicebüro München

Arnulfstraße 9 + 11, 80335 München – Tel.: 089 13 08-51 77, E-Mail: muenchen@bsw24.de

Garmisch

BSW-Gruppe E 69 Garmisch: 08841-2423

Kempten

BSW-Gruppe MEC Oberallgäu-Kempten: 0831 201828, post@mec-oberallgaeu-kempten.de.vu, www.mecoake.de/

Lindau

BSW-Modellbahngruppe Lindau: 08382-24681, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de

München

BSW-Gruppe ET 491 „Gläserner Zug“: 0821-542236, werner.meisl@bahn.de

BSW-Gruppe E 18 08 München: 089-72609992 oder 0170-9141508

BSW-Modellbahngruppe Bw München Hbf: 089-8413819, Telefon im Clubheim: 089-576015

BSW-Modellbaugruppe München West: 089-42079151 oder 0160-8056241, a.schuricht@mbg-muenchen-west.de

Servicebüro Stuttgart

Friedrichstraße 11, 70174 Stuttgart –Tel.: 0711 222 48-261, E-Mail: stuttgart@bsw24.de

Kirchheim unter Teck

BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club: 07021-49653, wissler.lothar@t-online.de, www.mec-kirchheim.de

Kornwestheim

BSW-Gruppe Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil (E 94 279): 07154-7340 oder 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com, www.deutsches-krokodil.de/

Lörrach

BSW-Gruppe Modellbahnbau Lörrach-Haagen, 07621-791409, rainer.lang@gmx.com

Neu-Ulm

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm: 011-82236, gerhard.broschek@t-online.de



Stuttgart

BSW-Gruppe Modellbahn '65 Stuttgart: 0711-20922742 oder 0160-97467573, eilzug@kabelbw.de oder hans-peter.klein@deutschebahn.com, www.modellbahn65.de

BSW-Gruppe Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart: 0711-6722607 oder 07154-5586, rainerbeer@arcor.de o. h.p.a.berger@t-online.de

BSW-Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1: 0170-9140684

BSW-Gruppe VT 12 Stuttgarter-Rössle: 07154-7340 oder 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com

Ulm

BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge Ulm: 07394-1318 oder 0170-8425567, o.pfister@online.de, www.ulmer-spatz.de (1. Juli 2014 Fahrbetrieb mit Schienenbus eingestellt)

Villingen

BSW-Gruppe Die Bügelfalte 110 488-4: 07721/9929720, info@die-buegelfalte-110.de, www.die-buegelfalte-110.de

Waiblingen

BSW-Gruppe Bahnerbe (Bf Neustadt-Hohenacker): 07195-52625

Region West

Servicebüro Duisburg

Königstraße 67-69, 47051 Duisburg – Tel.: 0203 440777-0, E-Mail: dusborg@bsw24.de

Arnsberg

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn: 02937-1618 oder 0170-3442495, wilfried.schiwek@t-online.de, www.ef-obere-ruhr-talbahn.de

Dortmund

BSW-Modelleisenbahnclub Dortmund: 0231-512115 oder 01577-156 7744, info@mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de

Düsseldorf

BSW-Modellbahn-Interessengemeinschaft Düsseldorf-Unterrath: 0211-223940 oder 0160-97432402, gunterhahn@aol.com

Hagen

BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik: 0160-97441626, hansiwf@versanet.de, www.museumsstellwerk.de

Koblenz

BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz: 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com, www.dbmuseum-koblenz.de

Krefeld

BSW- Modellbahngruppe Krefeld: 02151-503229, www.modellbahngruppe-krefeld.de

Lahnstein

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz: 02603-6166, bertha11@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de

Münster (Westf)

BSW- Modelleisenbahnclub Münster: 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.de

Oberhausen

BSW-Modelleisenbahnclub Oberhausen: 0208-893140 oder 0174-7143611, mec.oberhausen@aol.com

Opladen

BSW-Modelleisenbahnclub AW Opladen: 02171-30141 oder 0172-8932031, kurtgoerres@arcor.de

Paderborn

BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79: 05251-1472376 oder 0177-7429603, karlwecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Rheine

BSW-Museumsstellwerk Rheine: 0175-4159813, vorstand@museumsstellwerk.de

Witten

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten: 02335-680058, ef-witten@t-online.de, www.efwitten.de

Servicebüro Frankfurt/Main

Münchener Straße 49, 60329 Frankfurt / Main – Tel.: 069 809076-193, E-Mail: frankfurt@bsw24.de

Darmstadt

BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“: 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de

Herborn

BSW-Modell-Eisenbahn-Club DILL: 02775-1835, k.h.schwarze@t-online.de

Korbach

BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen: 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de

Mainz

BSW-Gruppe Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70): 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com

Offenbach/ Main

BSW-Miniaturbahnclub „Stellwerk“ Offenbach am Main: 069-26547794 oder 06108-989195 oder 0171-338006, martin.blaess@deutsche-

bahn.com, info@stellwerk-offenbach.de, www.stellwerk-offenbach.de

Servicebüro Saarbrücken

Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken – Tel.: 0681 308-22 97, E-Mail: saarbruecken@bsw24.de

Saarbrücken

BSW-Modelleisenbahngruppe Saarbrücken: 0681-41625328, siggi.gottschall@gmx.de

Trier

BSW-Modellbahngruppe N Trier: 06131-577435, diethelm.weidner@deutschebahn.com

Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen

Berlin – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600 bei Parkeisenbahn

An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – Kontakt über bsw.ebfw600@gmx.de

19.+20. März 2016	Saisoneroöffnung
27.+28. März 2016	Osterwochenende
23. April 2016	Tag der Berufsausbildung in Eisenbahnerberufen
30. April 2016	Hexenfahrten zur Walpurgisnacht
14.-16. Mai 2016	Pfingst-Tag- und Nachtfahrten
11. Juni 2016	Treffen der ehemaligen und aktiven Pionier- und Parkeisenbahner
18.+19. Juni 2016	Jubiläum 60 Jahre Pionier-/Parkeisenbahn
24. Juli 2016	Tag der Jugendarbeit
27.+28. August 2016	Schienenfahrradtreffen
10.+11. Sept. 2016	Zuckertütenfahrten
17. Sept. 2016	Lichterfahrt am Abend mit Theaterstück
22.+23. Okt. 2016	Saisonende
 04. Dez. 2016	Nikolausfahrten

Dresden – BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt im Eisenbahnmuseum

Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden – Kontakt über Alfred Hobl, 0177 284 7065, alfredo.privat@gmx.de, www.igbwddresdenaltstadt.de

15.-17. April 2016	8. Dresdner Dampfloktreffen (jeweils 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
15. April	zusätzlich: Sonderzug Dresden—Zittau—Dresden ab 19:30 Uhr: Nachtfotoparade (gesonderter Eintritt)
16. April	zusätzlich vormittags: Parallelfahrt Tharandter Rampe und Sonderzug Dresden—Freiberg—Dresden, zusätzlich nachmittags: Parallelfahrt im Elbtal und Sonderzug Dresden—  in—Dresden, ab 19:30 Uhr: "Dampf-  ixiland" (gesonderter Eintritt)
17. April	zusätzlich vormittags: Rundfahrt mit Sonderzug Dresden—Kamenz—Hosena—Dresden zusätzlich nachmittags Rundfahrt mit Sonderzug Dresden—Freiberg—Nossen—Dresden ab 19:30 Uhr. Nachtfotoparade (gesonderter Eintritt) außerdem: Historische Güterzüge mit Dampflok und E 77, Abfahrten werden rechtzeitig bekannt gegeben

14. Mai 2016	Modellbahnbörse
04. Juni 2016	Kinderfest, Thema: Gefahren in Bahnanlagen
30. Juli 2016	Sommerfest
17. Sept. 2016	Dresdner Museumsnacht (10:00 Uhr bis 01:00 Uhr)
15.+ 16. Okt. 2016	Saisonabschluss und  mitfahrten
27. Nov. 2016	1. Advent im Eisenbahnmuseum (10:00 Uhr bis 18:00, Eintritt: frei)

Halle (Saale) – BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P im DB Museum

Volkmanstr. 39, 06112 Halle (Saale) - Kontakt über Thomas Kersten, 0345 2495090 oder 0160

 0965191, lokschuppen4@gmx.de:	
27.+28. März 2016	Osterfest im DB Museum
23. April 2016	Museumsnacht der Städte Halle (Saale) und Leipzig
 Mai 2016	Schnellzugdampf mit zwei Dampflokomotiven von Leipzig nach Hamburg (Hafengeburtstag)
27.+28. Aug. 2016	Großes Sommerfest im DB Museum
 Dez. 2016	Der Nikolaus kommt ins DB Museum

Impressum

Bahn&Modell
Nr.35/März 2016

www.bahn-und-modell.de

Fachblatt des BSW-Bereichs
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber:	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)	
Redaktion:	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne Immo Hoppe	Tel./Fax 0 351 2 52 78 96 Tel. 0 30 5 34 04 08
Arbeitsgruppen:	AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Eisenbahndirektionen, AG Kooperation DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, AG FISAIC Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner	

Anschriften:

Redaktion	Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Versand	Günter Jazbec, Liebenwalder Ende 23, 16348 Wandlitz E-Mail: versand@bahn-und-modell.de

Erscheinungsweise: 2 x jährlich

Redaktionsschluss: 15. Januar 2016

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 USB-Stick oder CD-ROM erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bilder 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 BSW-Förderer können ein oder mehrere Hefte für je 3,00 Euro direkt nach Hause bekommen. Schreiben Sie ihre Adresse und BSW-Mitglieds-Nummer als E-Mail an EisenbahnerbeModelleisenbahn@bsw24.de oder als Postkarte an *Stiftung BSW, HB EBE/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera*. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.

Für das Heft 36:

Redaktionsschluss 15. Juli 2016

Auslieferung Anfang September 2016

Schenken Sie Verbundenheit!



Schenken Sie eine Fördermitgliedschaft z.B. für Partner, Kind und Enkelkind.

ICH VERSCHENKE EINE FÖRDERMITGLIEDSCHAFT

Name _____

Vorname _____

Geb.-Datum _____

☐ befristet bis: _____ ☐ unbefristet

SEPA-LASTSCHRIFTMANDAT

Hiermit ermächtige ich das BSW und/oder den EWH bis auf Widerruf, den von mir angegebenen Beitrag

☐ vierteljährlich ☐ halbjährlich ☐ jährlich

vom Konto des Kontoinhabers

Name _____ Vorname _____

IBAN _____ BIC _____

Name des Geldinstituts _____

mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom BSW und/oder dem EWH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ort, Datum _____ Unterschrift des Kontoinhabers _____

Gläubiger-ID: DE78ZZZ000000082179

Mandatsreferenznummer: entspricht der Förderernummer des
Schenkers

ANGABEN ZUM BESCHENKTEN

Name _____ Vorname _____

Straße _____ Geb.-Datum _____

PLZ _____ Ort _____

STIFTUNG BAHN-SOZIALWERK (BSW)

Der Beschenkte ist:

☐ berufstätig ☐ Rentner/Versorgungsempfänger ☐ Hinterbliebener

☐ Kind/Enkelkind ☐ Auszubildender/Studierender _____

Datum Ende der Ausbildung/des Studiums _____

Das BSW wird monatlich mit ☐ EUR 3,00 ☐ EUR 1,50 (Auszubildender/Studierender)

☐ freiwillig höher Beitrag von EUR _____ gefördert.

STIFTUNG EISENBAHN-WAISENHORT (EWH)

Dem EWH werden monatlich ☐ EUR 0,50

☐ freiwillig höher Beitrag von EUR _____ gespendet.

BITTE FÜLLEN SIE DIE BEITRITTSERKLÄRUNG

VOLLSTÄNDIG AUS UND SENDEN SIE AN:

Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Service & Betreuung, Bleichenrufer 11, 19053 Schwerin
Telefon: 0800 2651367, Fax: 0385 7788-933, E-Mail: info@bsw24.de

8. Dresdner Dampfloktreffen

15. – 17. April 2016

- umfangreiches Programm für die ganze Familie
- attraktive Dampfsonderzüge



»Güterverkehr gestern und heute«

Freitag 15. April 10 – 18 Uhr
Sonnabend 16. April 10 – 18 Uhr
Sonntag 17. April 10 – 18 Uhr
Sonderveranstaltungen ab 19 Uhr

IG Bw Dresden-Altstadt e.V.
Zwickauer Straße 86 · 01187 Dresden
Telefon: 0351 4248 4134
www.igbwdresdenaltstadt.de

