



Bahn&Modell 36

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2016



40 Jahre Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck)

s. Seite 30





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

im letzten halben Jahr haben wir mit unserem BSW-Freund und Layouter Günter Jazbec gehofft und gebangt. Seine schwere Krankheit hat ihn gezwungen, viele Tage im Krankenhaus zu verbringen. Unser vorliegendes Heft 36 und das Layout zu EISENBAHNDIREKTION MÜNSTER konnte er noch vollenden. Am 8. August 2016 ist er verstorben. Wir sind betroffen und berührt.

Wieder haben einige herausragende Ereignisse die Arbeit unseres Kulturbereichs geprägt. Am 12./13. März fand unsere jährliche Arbeitstagung der BSW-

Beauftragten und der Arbeitsgruppen statt. Dabei konnten wir einen neuen Koordinator für unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN begrüßen: Ullrich Bühling vom Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 in Halle (Saale). Im Mai führte er ein Gespräch mit Bernd Neddermeyer, dem Buch-Verleger in Berlin. Nun können unsere Autoren wieder mit klaren Ansagen ihre Arbeit fortsetzen. Die Redaktion von Bahn&Modell ist dabei, das umfangreiche Material zur Eisenbahndirektion Halle, das viele unserer Hallenser Kollegen zusammengetragen haben, noch 2016 in einem Buch zu vereinen. Möglichst noch in diesem Jahr soll auch der Titel ED Münster (Lothar Kuhne) erscheinen.

Das 8. Dresdner Dampfloktreffen am 15./16./17. April war wieder sehr gut besucht. Das Servicebüro Leipzig hatte einen Informationsstand aufgebaut, der auch als Treffpunkt für unsere BSW-Gruppenmitglieder diente. Die Kollegen von der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) liefen „Streife“ und bereicherten als Foto-Objekte enorm die Veranstaltung. Bei der Gelegenheit möchte ich noch einmal den Organisatoren des 10. Internationalen Eisenbahnfestes in Halle (Saale) am 24. Oktober 2015 danken. Es war u.a. die BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P unter Leitung von Thomas Kersten, die auch in Dresden mit „ihrer“ Dampflok 03 1010 und einem Sonderzug voller Holländer vertreten war.

Viele unserer Gruppen leisten eine hervorragende Arbeit, tauchen aber aus Bescheidenheit oder fehlender Anleitung in unserem Heft nicht auf. So z.B. die AG-Modellbahn „Johannes Scharer“ in Erfurt. Sie übernimmt sogar Fremd-Leistungen, unterweist angehende 1:1-Lokführer, repariert Modellbahnfahrzeuge und baut H0-Kleinserien für Dritte. Das wäre doch ein trift'ger Grund für einen eigenständigen umfassenden Beitrag (s. Kurzberichte, Seite 21).

Sicher haben einige Kollegen bemerkt, dass sich das BSWmagazin ab 3/16 modernisiert hat. Das äußere Erscheinungsbild wirkt frischer, aufgeräumter. Die Beiträge gehen aber vielfach an unseren eigentlichen Interessen vorbei. Wir verstehen, dass das BSW verstärkt werben muss, denn der Fördererbestand

reduzierte sich von 268 369 (12/2014) auf 263 782 (12/2015). Dabei sind 9 178 neue Förderer im Jahr 2015 bereits eingerechnet. Damit sich unser Fachbereich widerspiegelt, sollten wir Themenvorschläge unterbreiten, an denen wir interessiert sind. Auch damit entsteht eine verbesserte Kommunikation mit der Zentrale, über die sich konkrete Anliegen sicher leichter lösen lassen.

Gerade, am 1. September, hatten wir eine eintägige Kurzberatung mit den BSW-Beauftragten und Arbeitsgruppen in Fulda. Mit diesem Rhythmus, Frühjahr in Festenburg, Herbst in Fulda, wollen wir sicherstellen, dass auch unsere interne Kommunikation nicht abreißt und sich die persönlichen Kontakte erhalten und vermehren.

Sollte sich in nächster Zeit eine Adressänderung der Gruppe, ein Leiterwechsel, ein Wechsel der Telefon-Nummer oder der E-Mail-Adresse ergeben, dann bitte eine kurze Mitteilung an mich (s. Tabelle BSW-Beauftragte hinten im Heft). Ich werde die Änderungen in meine Unterlagen übernehmen und die Redaktion sowie unseren Web-Master davon informieren.

Ich wünsche allen ein schönes Jahresende.

Ihr Lars Naumann, Hauptbeauftragter

Inhalt

Berichte

25 Jahre InterCity-Express	4
Berlin Hauptbahnhof zehn Jahre jung	9
Nur echt mit dem pinkelnden Hund ...	11
Modulanlage Selketalbahn in Privatbesitz?	14
BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg – unser Tagungs- und Begegnungsort	18
Kurzberichte	20

Gruppenleben

Modellbauseminar in Baiersbronn – Betrachtungen eines Seminarteilnehmers	22
Modellbahn – Kiefern selbst gebastelt	26

Portrait

Lothar Wissler - seit über 40 Jahren Modelleisenbahner mit Leib und Seele	28
40 Jahre BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck) *	30

Jubiläen

30-jähriges Gruppenjubiläum in Zschopau*	33
--	----

Bahnhistorie

Der KZ-Zug von Sülstorf	38
Bahnhof Gütersloh – Verpflegungsstation im Ersten Weltkrieg	42
125 Jahre Müglitztalbahn in Sachsen	48
Knallkapsel – Was war das doch gleich?	51
Schülerwettbewerb der Bundesbahndirektion Wuppertal 1964	53
150 Jahre Bahnhof Cottbus	54
90 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01	61
Der ehemalige Haltepunkt „Schellhorn“ zwischen Brilon Wald und Willingen (Upland)	65

Serien

Die Geschichte der Bahnpolizei	67
Erinnerungen an die Innerstetalbahn im Oberharz	68
Einer der schönsten Durchgangsbahnhöfe Deutschlands – Nürnberg Hbf	73
Die Einschienenbahn der BSW-Gruppe Modellbahn AG 52	75
Rezensionen	78

Service

Bahn&Modell-Rätsel	82
Post an die Redaktion	82
Verzeichnis unserer BSW-Gruppen	85
Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen	93
Impressum	94

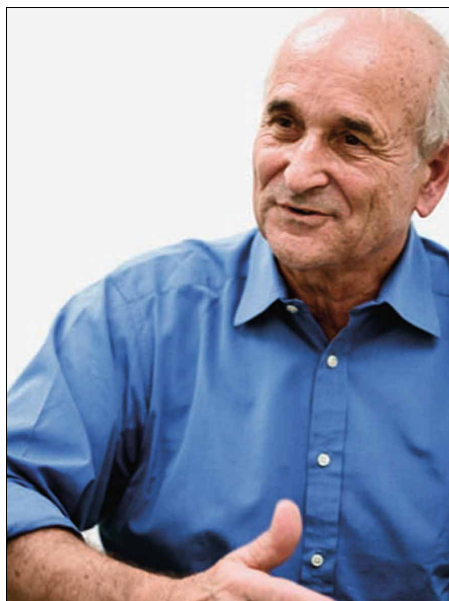
25 Jahre InterCity-Express

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Fünf Typen von InterCity-Express-Zügen (ICE) brausen täglich durchs Land. Fast 80 Millionen Menschen fahren jedes Jahr mit ihnen. Sie erleben eine Reise mit bis zu 330 km/h, die heute schon vielen als selbstverständlich erscheint.

Vor 25 Jahren begann der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland offiziell mit einem Staatsakt. Am 29. Mai 1991 starteten fünf ICE 1 zu einer Sternfahrt von Bonn, Hamburg, Mainz, Stuttgart und München zum neu erbauten Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Bundespräsident Richard von Weizsäcker eröffnete hier ein neues Zug-Zeitalter. Die Deutsche Bahn feierte dieses Ereignis als dritte großtechnische Innovation im Personenverkehr nach dem Trans-Europa-Express in den 1950er Jahren und dem InterCity in den 1970er Jahren. Bereits 1983 gab sie einen „InterCity Experimental“ in Auftrag. An Entwicklung und Bau des ICE-V („V“ wie Versuch“) waren rund 300 Unternehmen unter Federführung des Bundesbahn-Zentralamts in München beteiligt, darunter Siemens, Thyssen-Henschel, Krupp, Krauss-Maffei, Duewag und die AEG. Chefdesigner war und ist Alexander Neumeister, München/Rio de Janeiro. Er gestaltete die Züge von der schnittigen äußeren Form bis hin zur Inneneinrichtung als optimalen Kompromiss zwischen Sitz- und Gangbreite, Gepäckablagen, Beleuchtung und Klimatisierung.

Im Laufe unzähliger Probefahrten und Testläufen steigerte der fünfteilige Versuchszug seine Geschwindigkeit kontinu-



Alexander Neumeister (geb. 1941 in Berlin), Chefdesigner des ICE
Foto: Andreas Hoernisch

ierlich, bis er am 14. November 1985 erstmals die 300-km/h-Grenze überschritt. Die offizielle Jungfernfahrt fand am 26. November 1985 zwischen Bielefeld und Hamm (Westf) statt. Der ICE-V fuhr am 1. Mai 1988 zwischen Würzburg und Fulda mit zwei Triebköpfen und zwei Mittelwagen den damaligen Weltrekord von 406,9 Kilometer pro Stunde ein.

Am 2. Juni 1991 begann der planmäßige ICE-Verkehr. „41 neue ICE 1 machen sich bereit für den Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter. Vollautomatisch“ (DB-Werbetext).

In Hamburg-Altona betätigte um 5:53 Uhr der Triebfahrzeugführer Harry

Pfaffe (Oder sagte man damals noch Lokführer?) den Zugkraftsteller in seinem Führerstand. Der ICE 593 "Münchner Kindl" über Hannover, Kassel, Frankfurt (Main), Stuttgart setzte sich in Bewegung. Ankunft in München Hbf war 13:20 Uhr.

Der ICE 1 - „Stammvater“ einer neuen Familie von Hochgeschwindigkeitszügen - war eine technische Revolution. Mit Drehstromtechnik, digitaler Antriebsteuerung, Hochgeschwindigkeits-Stromabnehmern und neuem Bremssystem setzte er Maßstäbe. 280 Kilometer pro Stunde waren der Sprung in den modernen Bahnverkehr. Die Triebzüge wurden planmäßig aus zwei Triebköpfen (Loks) und zwölf Mittelwagen gebildet. Mit ca. 400 Metern war er der längste ICE auf deutschen Gleisen. Aber er hatte auch Schwächen. Er war immer noch eine „SchiebeZieh“, denn der eine Triebkopf zog, der andere schob - je nach Fahrtrichtung. Eine betriebliche Trennung des Triebzuges au-



Der ICE-V am 26. November 1985 während der Jungfernfahrt im Bahnhof Gütersloh Foto R. Herrmann

ßerhalb der Werkstatt war nicht möglich. Nur die Mittelwagen konnten Fahrgäste aufnehmen und waren mit Stahl- statt Luftfederung gedämpft, was zu Vibrationen führte. Zum „Kopfmachen“ brauchte er mindestens zehn Minuten, denn so lange dauerte das erneute Hochfahren der Software bei Richtungswechsel. Dank großer Zuverlässigkeit und elektronischem Diag-

Eröffnung des ersten ICE-Werks in Hamburg-Eidelstedt am 26. April 1991, heute sind es neun in Basel, Berlin, Dortmund, Frankfurt (Main), Hof, Köln, Leipzig, Hamburg und München Foto: DB AG



nosesystem erreichte der ICE 1 aber eine durchschnittliche jährliche Laufleistung von 500 000 Kilometern.

Und dennoch: Am 3. Juni 1998 entgleiste in Eschede/Niedersachsen der ICE 884 (ICE 1) „Wilhelm Conrad Röntgen“ bei 200 km/h und rammte einen Brückenpfeiler. 101 Menschen starben, 88 wurden schwer verletzt. Auslöser des Unglücks war der Bruch eines Radreifens. Die DB AG wechselte daraufhin die Radsätze aller Mittelwagen gegen Vollräder (Monobloc) aus. Alle ICE 1-Züge wurden bis zum Jahr 2008 komplett modernisiert und sollen 2020 ausgemustert werden.

Der ICE 2 verkehrt ab 1996. Er wurde als Halbzug (200 Meter), bestehend aus Triebkopf, sechs Mittelwagen und Steuerwagen, ebenfalls für eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h entwickelt. Prinzipiell ist er ein ganz gewöhnlicher Wendezug mit einer Lokomotive und einem Steuerwagen. Steuerwagen voraus, ist er der schnellste geschobene Zug in Deutschland. Zwei Halbzüge können jederzeit ge- oder entkuppelt werden. Damit ist ein bedarfsgerechter Einsatz möglich. Speziell für die Ost-West-Verbindung bringt er Vorteile. Zum Beispiel: Von Berlin bis Hamm (Westf) fährt er, gut ausgelastet, in Doppeltraktion. In Hamm (Westf) wird er geteilt. Je ein Halbzug bedient die Flügelstrecken Dortmund–Essen–Düsseldorf bzw. Hagen–Wuppertal–Köln. Vom ICE 1 unterscheidet ihn optisch die geteilte Bugklappe. Sie verbirgt die Scharfenberg-Kupplung. ICE 2-Züge wurden bis zum Jahr 2013 komplett modernisiert und sollen ca. 2025 ausgemustert werden.

Der ICE 3 fährt planmäßig seit dem Jahr 2000 (BR 403). Er war von 1994 bis 1999 entwickelt und getestet worden. Als

Triebzug mit Unterflurantrieb hat er keine Triebköpfe wie seine Vorgänger mehr. Die Hälfte aller Räder ist elektrisch angetrieben. Jeweils vier Wagen zusammen genommen bilden eine Antriebseinheit. Ein 200 Meter langer ICE 3 besteht aus zwei End- und sechs Mittelwagen. Jeder Wagen kann Fahrgäste aufnehmen. In den Endwagen erlaubt ein 1. Klasse-Abteil mit Glaswand, dem Triebfahrzeugführer über die Schulter zu schauen. Auch Steigungen von bis zu 40 Promille sind dank höherer Leistung und einer verschleißfreien Wirbelstrombremse für den ICE 3 kein Problem mehr. Damit eignete er sich besonders für die „Berg- und Talstrecke“ Köln–Frankfurt (Main), die zum Sommerfahrplan 2002 in Betrieb ging. Der ICE 3 wurde inzwischen zweimal modifiziert, 2004 (BR 406) und 2013 (BR 407).

Den ICE-T gibt es ab 1999 ebenfalls mit elektrischem Unterflurantrieb in zwei verschiedenen Varianten: als fünfteiligen Triebzug (BR 411) und als siebenteiligen Triebzug (BR 415). Die fünfteiligen Züge verfügen über ein Bordbistro, die siebenteiligen über ein Bordrestaurant. Die Baureihen können miteinander gekuppelt und als Doppelzug gefahren werden. Äußeres Kennzeichen ist das nichtdurchlaufende rote Farbband am Zugkopf. Auch hier kann man in der 1. Klasse-Endwagen-Lounge dem Triebfahrzeugführer zuschauen und die Strecke beobachten. Beide Baureihen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und haben eine Antriebsleistung von 3 000 bzw. 4 000 kW. Es handelt sich um betrieblich nicht trennbare Elektrotriebzüge. Sie wurden ursächlich als Zubringer oder als Ergänzung für das InterCity-Express-Netz der DB AG entwickelt und beschafft. Für

den Einsatz auf Ausbaustrecken ausgelegt, verkehren sie aber inzwischen im gesamten Netz. Da die Geometrie der Ausbaustrecken mehr Kurven aufweist, kommt die bogenschnelle Neigetechnik zum Einsatz (Tilt = englisch für neigen). Leider fällt die Neigetechnik häufig aus, so dass es auf Ausbaustrecken zu Verspätungen kommt. Im Dezember 2013 wurde ein Modernisierungsprogramm für die Züge der ersten Bauserie gestartet. Für einen besseren Internetzugang sind bis Ende 2015 alle ICE-T mit Hotspots ausgerüstet worden. Wichtiger Bestandteil des neuen Technikpakets ist die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System). Damit können die Züge auch auf der neuen, signallosen Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle–Erfurt eingesetzt werden (s. Heft 34, S. 13).

Der ICE-TD (BR 605) ist die Diesel-Variante des ICE-T.

Seit September 2015 absolviert der ICE 4 (BR 412) seine Testfahrten im Netz der DB AG. Mitte September wird er der Öffentlichkeit vorgestellt. Er verfolgt das modulare Antriebskonzept. Jeder Zug besteht aus antriebslosen Wagen, zwischen denen sogenannte „Power Cars“ eingefügt sind. Ein einzelner „Power Car“ beinhaltet nicht nur die vier Fahrmotoren, sondern auch den Transformator, Traktionsstromrichter und die Traktionskühlanlage. Mit dem Power Car-Konzept ist es möglich, die Zuglängen beliebig zu variieren, ohne das Kraft-/Masseverhältnis zu verändern. Andererseits ist es auch möglich, die Antriebsleistung eines Zuges durch das Einfügen von mehr Power Cars für steigungsreiche Strecken problemlos zu erhöhen. Beim ICE 4 wurden die Einzelwagen auf 28 Meter verlängert.

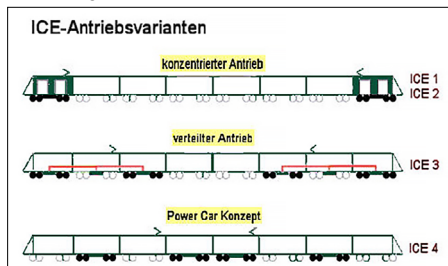


ICE 3 (oben), ICE-T (unten) – Design-Vergleich
Fotomontage Lüko Willms

Daher sind bei gleicher Zuglänge nur sieben Wagen notwendig. Damit fällt ein Wagenübergang zugunsten von mehr Sitzplätzen weg. Die ersten ICE 4 sollten bereits 2015 in Betrieb gehen. Jetzt ist die Inbetriebnahme der 300 anvisierten ICE 4 zwischen 2017 und 2025 geplant.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 verabschiedete sich die DB AG weitestgehend von der Praxis, Fernzüge mit Namen zu versehen. Stattdessen bot

Zeichnung DB AG, vom Autor bearbeitet





ICE 4 auf Testfahrt, am 24. Februar 2016 auf Gleis 7, Bahnhof Gütersloh

Foto: R. Herrmann

die DB AG interessierten Städten und Gemeinden an, eine Patenschaft für einen ICE zu übernehmen. Hierbei wird der ICE am jeweiligen Zugende über dem Fenster zwischen Führerstand und erster Tür mit dem Städte-Namen und dem Stadtwappen beschriftet. Dabei kommt es zu der kuriosen Besonderheit, dass ICEs mit Städtenamen verkehren,

ohne diese Städte jemals anzufahren, z.B. Pirna (ICE-T, Tz 1107). Auch werden die Namen an andere Triebzüge weitergereicht, z.B. Oldenburg (Oldb) von ICE 2 Tz 228 an Tz 225.

Jeder Triebzug und jedes Fahrzeug im Triebzug ist nummeriert. Die ersten drei Stellen der Fahrzeuge bezeichnen die Baureihe, z.B.:

ICE Baureihe 402

Tz 201	402 001-2	805 306-8	805 004-9	807 020-3	806 024-6	806 310-9	806 620-1	808 001-2

ICE 3 - Baureihe 403, 1. Bauserie

Tz 301	403 001-1	403 101-9	403 201-7	403 301-5	403 801-4	403 701-6	403 601-8	403 501-0

ICE-T (Baureihe 411, 1. Bauserie)

Tz							
Tz 1101	411 001-1	411 101-9	411 201-7	411 801-4	411 701-6	411 601-8	411 501-0

Siemens bietet den ICE 3 als Valero-Mehrsystem-Zug auch im Ausland an. Bisher sind verkauft:

China: 300 Triebzüge als „CRH3...“ mit Produktion in China

Spanien: 26 Triebzüge als „Velaro AVE S 103“

Großbritannien: 17 Triebzüge als „Eurostar 320“

Russland: 16 Triebzüge als „Sapsan“ (Wanderfalke) mit Breitspur und Frostsicherung

Türkei: 6 Triebzüge als „HAT 80000“

Berlin Hauptbahnhof zehn Jahre jung

Dieter Koschmann, Bernau bei Berlin – Hauptbeauftragter 1994-2008

Am 27./28. Mai 2016 feierte Berlin den zehnten Geburtstag des Hauptbahnhofs. 300 000 Reisende und Besucher täglich, 1 300 Zughalte auf 14 Bahnsteigen, 80 Geschäfte und Lokale, 54 Rolltreppen, 14 Aufzüge und 1 150 Schließfächer – das ist Berlin Hbf. Das Erscheinungsbild wirkt funktionell – der Moderne entsprechend, nicht jedermanns Sache, dem Zeitgeist geschuldet. Das Hamburger Büro gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner wurde 1993 mit der Planung des Berliner Zentralbahnhofs (damalige Wortwahl) betraut. Die Frage „Ist das Bahnhofsgelände schön?“, stellt sich nicht. Schönheit ist immer relativ, verhältnismäßig. In Deutschland gibt es glücklicherweise ansehnlichere Bahnhofsgelände, die im Verlauf von über 180-jähriger deutscher Eisenbahngeschichte entstanden sind. Diese sind mit Fug und Recht würdige und überaus anspruchsvolle Eingangstore der jeweiligen Städte. Man kann sie als Kathedralen der Baukunst bezeichnen, beispielsweise den Hamburger Hauptbahnhof. Nach wie vor sind diese „betagten“ Bahnhöfe leistungsfähig und das Wort „schön“ hat hier seine volle Berechtigung.

Das zehnjährige Jubiläum des Berliner Hauptbahnhofs (dienstliches Kürzel BHB) soll hier gewürdigt werden. Er wurde nach rund elfjähriger Bauzeit eröffnet, und zwar dort, wo einst der Lehrter Kopfbahnhof stand, der im Zweiten Weltkrieg zerstört und 1959 abgerissen wurde. Im September 1995 erging der Planfeststellungsbeschluss zur Nord-Süd-Verbindung in Berlin. Es war der Auftakt für den Bau des neu-

en Hauptbahnhofs. Dem Bauvorhaben musste allerdings der Altbau des Lehrter Stadtbahnhofs weichen, obwohl dieser unter Denkmalschutz stand und 1987 für zehn Millionen Mark renoviert worden war. 2004 wurden die ersten Schienen im „Untergrund“ des Hauptbahnhofs verlegt, und es wurde mit der Montage der Fahrtreppen und Aufzügen begonnen. Am 26. Mai 2006 war es dann soweit. Der neue Hauptstadtbahnhof am Europaplatz empfing prominente Ehrengäste: Bundeskanzlerin Merkel, Bundesverkehrsminister Tiefensee, EU-Vizepräsident Verheugen, Regierender Bürgermeister Wowereit und Bahn-Chef Mehdorn. Das entscheidende Ereignis, der fahrplanmäßige Zugverkehr, begann am 28. Mai 2006 pünktlich zur Fußball-WM 2006. Der erste Zug, 0:29 Uhr, war ein Regionalexpress nach Eberswalde. Zeitgleich wurden der Nord-Süd-Tunnel und die Bahnhofsneubauten Potsdamer Platz, Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen eröffnet.

Betrieblich betrachtet ist BHB ein mehrstöckiger Bahngigant – tief (14 Meter unter der Erde): Fern- und Regionalverkehr Nord-Süd, acht Gleise/vier Bahnsteige, Nummerierung 1 bis 8 – hoch (10 Meter über Straßenniveau): Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr Ost-West, sechs Gleise/drei Bahnsteige, Nummerierung 11 bis 14 sowie die S-Bahn-Gleise 15/16.

Ab 2017 wird neben der bereits vorhandenen U-Bahnlinie 55 Hauptbahnhof–Bundestag–Brandenburger Tor (Kanzlerbahn) auch die neue S-Bahn-Linie S 21, vom nördlichen S-Bahn-Ring kommend,



Foto: L. Kuhne

im Hauptbahnhof enden. Deren Weiterführung bis zur bestehenden Nord-Süd-S-Bahn am Potsdamer Platz ist in Planung.

Der BHB hat seine ersten Betriebsjahre in bester Lage hinter sich. Günstig im Zentrum gelegen, kann er auf prominente Nachbarn verweisen: Bundeskanzleramt, Bundestag, Brandenburger Tor und Berliner-Charité. Einer winzigen Straße am angrenzenden Humboldthafen gab man den Namen Friedrich-List-Ufer. Etwas würdelos für den großen deutschen Nationalökonom, Eisenbahnpionier, Politiker, Diplomaten und Publizisten (1789-1846).

Gibt es Wünsche an das Geburtstagskind? Aber ja. Möge es bei den bereits anstehenden Reparaturen auf der oberen Ebene (über dem Humboldthafen) wenige Sperrungen geben und ...mehr Service- und DB-Sicherheitspersonal wäre angebracht, damit endlich auch die Schmierereien/Verunreinigungen (z.B. an den Tunnelleinfahrten) ein Ende

haben. Allen Verantwortlichen muss stets das hohe Niveau, das nun einmal ein Hauptstadtbahnhof haben sollte, am Herzen liegen. Den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern ein Dankeschön für ihr fleißiges Tun. Sie leisten rund um die Uhr Großartiges! Was sagt der „Chef“, der Leiter des Bahnhofmanagement Berlin Hauptbahnhof Thomas Hesse, zum ersten runden Jahrestag?

„Es ist uns gelungen, eine architektonisch bauliche Meisterleistung im Zentrum Berlins zu schaffen. Mit etwa 300 000 Reisenden und Besuchern täglich ist der Hauptbahnhof heute der größte Kreuzungsbahnhof Europas. Der Berliner Hauptbahnhof bietet nicht nur moderne Verkehrsinfrastruktur, sondern ist ein internationales Aushängeschild und eine Sehenswürdigkeit für Berlin. Wir legen stets unseren Fokus auf Qualität, Sicherheit und Sauberkeit. Diese Herausforderungen meistern unsere Mitarbeiter tagtäglich mit Bravour. – Wir freuen uns im Jubiläumsjahr auf zahlreiche Gäste.“

Nur echt mit dem pinkelnden Hund

Werner Wölke, Wetter (Ruhr) – BSW-Beauftragter Eisenbahnerbe NRW/ Rheinl. Pfalz

..... sind die Aquarelle des Mülheimer Schornsteinfegermeisters Paul Gehrman. Davon konnten sich Ende Februar 2016 über 500 Besucher seiner Bilderausstellung bei der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal – Witten überzeugen. Auf 22 Bildern mit Eisenbahnmotiven aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet wollten die Hunde entdeckt werden. Da jeder zuletzt eingezeichnet wird, macht er deutlich, dass ein Bild endgültig fertiggestellt ist.

Ein Kunststudium wurde Paul Gehrman verwehrt. Etwas Anständiges zu

lernen, war die Devise des Vaters, und da die Übernahme der elterlichen Bäckerei bereits für den älteren Bruder vorgesehen war, kam die Schornsteinfegerlehre gerade recht. Es war nicht der Wunschberuf, die Liebe dazu entwickelte sich erst mit der Zeit. Aber der Umgang mit Menschen, den Mitarbeitern und den Kunden, denen er jahrelang aufs Dach steigen und die Ausblicke, die er genießen konnte, das versöhnte ihn zunehmend mit dem Beruf. Eisenbahn, Architektur und industrielle Technik sind sein Hobby, seine überwiegenden Mal-Motive. Auf über 500 Aqua-

Warten auf Ausfahrt in Gießen, Links: Dampfloks 10 001 und 10 002 (2'C1' h3, Krupp 1957), rechts: 10 003 ist eine Erfindung, denn es wurden nur zwei dieser Maschinen abgeliefert. Aquarell von Paul Gehrman



Mülheim(Ruhr)-Styrum



Ein Personenzug mit Dampflok 03 1009 fährt durch den Bahnhof Mülheim (Ruhr)-Styrum. Aquarell von Paul Gehrmann in der Gaststätte „Zum alten Bahnhof“ in Mülheim (Ruhr)-Styrum, rechts die Wirtin Frau Heitmann und ihr Sohn Thomas mit dem unvermeidlichen Hund.

rellen finden wir so Dampflokomotiven, Straßenbahnen, Raddampfer, Hochöfen, Zechen, Kokereien und Stadtansichten.

Sie lassen das Flair einer vergangenen Zeit aufleben, eine Epoche ohne EDV und Smartphone. Von „Industrie 4.0“ ist in den

Szene im Bw Hagen-Eckesey mit Dampfloks der BR 03.10, Aquarell von Paul Gehrmann





Maler (links) und Autor bei der Anlieferung der Bilder zur Ausstellung bei der Wittener BSW-Gruppe

Foto W. Wölke

Bildern noch nichts zu spüren. Wenn ein Grundmotiv gefunden ist, wird das Bild aus verschiedenen Vorlagen regelrecht komponiert. Wenn es gestalterisch möglich ist, findet man auf darauf nicht nur einen Zug, sondern es fährt noch eine Werkslok ins Bild oder eine alte Dampfwalze quält sich über den sandigen Weg neben der Strecke. Die künstlerische Freiheit lässt dann schon mal zu, dass sich drei von nur zwei gebauten DB-Schnellzugloks der BR 10 im Bahnhof Giessen versammeln.

Paul Gerhmanns besondere Liebe gilt den mit Neubaukesseln ausgerüsteten DB-Schnellzugloks der BR 03.10. Viele Bilder zeigen diese Loks im Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey und in den klassischen Einsatzgebieten. Die Durchfahrt der 03 1009 in Mülheim (Ruhr)-Styrum ist

gleich zweimal verewigt worden, einmal als klassisches Aquarell für die heimische Wand und einmal als drei mal anderthalb Meter großes Super-Bild für die Bahnhofsgaststätte in Mülheim (Ruhr)-Styrum. Dort findet der Gast neben einer gutbürgerlichen Speisekarte eine „Dauerausstellung mit ständig wechselnden Bildern“ von Paul Gehrman.

Der inzwischen begonnene Ruhestand verleitet Paul Gehrman nicht zum Müßiggang. Die gewonnene Zeit wird intensiv genutzt. Selbst Diesel- und Elloks, für die er bisher kaum Begeisterung empfand, sind mittlerweile auf seiner Staffelei nicht mehr tabu. Wir können also sicher noch mit vielen weiteren Motiven rechnen.

Die Redaktion bedankt sich für das Bonus-Aquarell „Dresden am Terrassenufer“.

Modulanlage Selketalbahn in Privatbesitz?

Kurt Götze – BSW Gruppe MEC St. Egidien

Zu dieser Auffassung muss man als Außenstehender kommen, wenn man das Interview von Helga Kuhne mit Bernhard Waterholter sowie eine Bildunterschrift auf Seite 6 von Bahn&Modell, Heft 35, liest. Das dies nicht den Tatsachen entspricht, dazu ist es erforderlich, etwas Geschichte zu betreiben.

Im Jahr 2000 erhielt ich Kenntnis von einem Modellbauseminar des BSW im thüringischen Schwarzburg. Ich nutzte diese Gelegenheit und nahm das erste Mal daran teil. Als Leiter dieses Seminars fungierte Wolfgang Bahnert. Das Thema war damals u. a. die Anfertigung eines Lademaßes. Für diese Veranstaltung erhielt jeder Teilnehmer eine ausführliche Dokumentation mit Tipps zur Anfertigung einschl. Zeichnung sowie eine Übersicht zum Ablauf des Seminars. Für die Teilnehmer von BSW-Gruppen aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands war dies eine gelungene Veranstaltung, deren Fortsetzung bereits hier für das kommende Jahr vereinbart wurde. Im Rahmen dieser Seminare, die aus organisatorischen Gründen dann in Rohrbach und schließlich in Festenburg stattfanden, erhielten die Teilnehmer die Chance, sich Fertigkeiten auf den verschiedensten Gebieten anzueignen. Die Voraussetzung dazu wurde mittels gründlicher und gut organisierter Vorbereitung durch den Seminarleiter geschaffen. So haben wir im Laufe der Jahre nicht nur einzelne Dioramen gebaut, die zum 100jährigen Jubiläum des BSW in Schwerin ausgestellt wurden, auch der

aus Pappe mögliche Bau von Personen und Güterwagen im Maßstab 1:87 und 1:120 wurde uns theoretisch und praktisch vermittelt. Nachdem die Modellbauseminare nach Festenburg verlegt worden waren, hat Wolfgang Bahnert auch die Themen dem Harz angeglichen. So wurden die verschiedenen Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahn (HSB) im Maßstab 1:87 als H0m Fahrzeuge von den Seminar-Teilnehmern aus den von Bahnert vorbereiteten Kunsthartzteilen gebaut und mit den nötigen Zurüstungen versehen. Der Fahrzeugbau gipfelte schließlich im Bau des Triebwagens T 1 der HSB. Dazu muss ich bemerken, dass in den Jahren von meiner ersten Teilnahme bis 2010 stets eine ausführliche Dokumentation mit detaillierten Angaben über Ablauf, Hinweisen zur Anfertigung des jeweiligen Modells und Zeichnungen sowie Teilnehmerliste jedem Seminarteilnehmer zur Verfügung gestellt wurde.

Nachdem die Fahrzeuge der HSB gebaut worden waren, was lag dann näher, als der Bau einer Anlage, auf der diese Fahrzeuge betrieben werden können? Also erhielt im Jahr 2009 jeder Seminarteilnehmer vom Seminarleiter mit den schon erwähnten Unterlagen auch die Gleispläne von einzelnen Bahnhöfen der Selketalbahn und umfangreiche Erläuterungen für die elektrische Installation der einzelnen Module. Vorgesehen waren neben reinen Landschaftsteilen sieben Module mit den Bahnhöfen Mägdesprung, Silberhütte, Straßberg und Haltepunkt Friedrichshö-



So sieht der Haltepunkt Friedrichshöhe an der Selketalbahn im Original aus

he. Die vorgesehenen Module wurden den Seminarteilnehmern zugeordnet und am zweiten Seminartag fuhr jeder, bewaffnet mit Zollstock, Meßlatte und Fotoapparat, zum jeweiligen Objekt zur Aufnahme der Abmessungen von diesen Dingen und der Umgebung. Die Module sollten ja der Realität sehr nahe kommen. Schließlich konnte dann am dritten Tag damit begonnen werden, die ersten Gleise auf den vorbereiteten Modulkästen zu verlegen. Die komplette Gestaltung sowie die elektrische Installation und der Bau des zugehörigen Schaltpultes hat dann jeder Teilnehmer in seinem Heimatort vorgenommen, um das fertige Modul zum nächsten Seminar wieder mit nach Festenburg zu bringen. Das für die Ausgestaltung und Installation der Module benötigte Mate-

rial wurde zum größten Teil von der Stiftung Bahn-Sozialwerk bereitgestellt bzw. finanziert.

Während der nächsten Zusammenkunft im Jahr 2010, inzwischen umbenannt in Festenburger Modellbautage, haben wir die von uns gestalteten und installierten Module entsprechend dem vorgegebenen Strecken und Schaltplänen miteinander verbunden und den ersten Probetrieb mit von den Teilnehmern während der letzten Seminare gebauten Fahrzeugen vorgenommen. So war es auch möglich, am letzten Tag die so entstandene Grundversion der Modulanlage „Selketalbahn“ in Form einer kleinen Ausstellung in Festenburg der Öffentlichkeit vorzustellen. Natürlich war vorgesehen, diese Anlage mittels weiterer Streckenmodule zu erweitern.

2010 war auch das letzte Seminar, an dem die Teilnehmer die gewohnten Unterlagen mit Bauplänen und Tipps für deren Realisierung von Wolfgang Bahnert erhielten. Seit 2009 gab es eine Trennung zwischen den Verantwortlichkeiten für technische Belange/Modellbau und der Organisation, wofür der inzwischen teilnehmende Bernhard Waterholter verantwortlich zeichnete.

Ausgerechnet die Messe „Modellbau und Hobby“ 2010 in Leipzig, wo unsere Selketalbahn das erste Mal ausgestellt und von Bernhard Waterholter mit Freunden vom Bund deutscher Eisenbahnfreunde (BdEF) vorgeführt wurde, führte zum Zerwürfnis mit Wolfgang Bahnert,

dem Initiator dieser Anlage, der erst mit den Seminaren die Voraussetzungen für das Modell der Selketalbahn geschaffen hatte.

Seit diesem Zeitpunkt finden die jährlichen Festenburger Modellbautage unter organisatorischer und fachlicher Leitung von Bernhard Waterholter statt. So wird jetzt im zweijährigen Rhythmus jeweils die Modulanlage ergänzt und an zwei Tagen eine Ausstellung mit noch anderen Modellbahnanlagen von Seminarteilnehmern durchgeführt. In den anderen Jahren haben wir neben Arbeiten an den Modulen z. B. Güterwagen aus Bausätzen montiert, farblich behandelt und beschriftet. Im letzten Jahr haben uns

Hp Friedrichshöhe als eingebautes Modell





Modulanlage der Selketalbahn ist aufgebaut und funktioniert. Vierter von links: Wolfgang Bahnert, rechts als Fotograf Hans-Joachim Kirsche (†)
Alle Fotos dieses Berichts: Kurt Götze

auf meine Anregung hin zwei langjährige Seminar-Teilnehmer mit dem Altern von Fahrzeugen mittels Airbrush vertraut gemacht, was auch dank einer sehr guten Vorbereitung von beiden ausgiebig geübt werden konnte.

Mit diesen Zeilen wollte ich deutlich machen, dass die Modulanlage „Selketalbahn“ eine Gemeinschaftsarbeit ist, für welche das zum Bau derselben benötigte Material zum größten Teil von der Stiftung BSW finanziert wurde und demzufolge Eigentum des BSW ist. Auch wollte ich daran erinnern, wie es eigentlich zum Bau dieser schönen Anlage kam und wer die Voraussetzungen dazu geschaffen hat. Die Tatsache, dass in diesem Jahr bereits das 19. Modellbau-seminar, wenn auch unter anderem Na-

men und mit anderem Profil, stattfindet und viele der Teilnehmer schon seit den Tagen in Schwarzburg dabei sind, zeugt wohl von einer guten Gemeinschaft, die gern auch das 20. in 2017 begehen würde.

Anmerkung der Redaktion:

Die Geschichte der Modulanlage Selketalbahn und der Lebenslauf von Bernhard Waterholter sind „zwei Paar Schuhe“. Niemand stellt das Wirken von Wolfgang Bahnert an den Modellbauseminaren in Abrede. Es kann aber nicht übersehen werden, dass die Zeit weitergeht. Beide „Chefs“ arbeiten – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr zusammen. Aber die Anlage gibt es noch und auch die Seminare. Und Organisator ist eben heute Bernhard Waterholter.

BSW-Wald- und Sporthotel Festenburg – unser Tagungs- und Begegnungsort

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Seit Jahren ist für unseren BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn das Haus in Festenburg eine gute Adresse, wenn Arbeitsberatungen im Frühling (und bis 2015 auch im Herbst) anstehen. Das BSW-Wald- und Sporthotel liegt in den Wäldern des Oberharzes in der Nähe von Clausthal-Zellerfeld und ist nur per Auto erreichbar. Und so werden die Bahnfahrer aus allen Himmelsrichtungen schon auf dem Bahnhof Goslar eingesammelt und mit einem Großraumtaxi zum Ziel befördert. Nach dem Aufenthalt geschieht dies umgekehrt.

In der Rezeption des Hauses liegen schon die Zimmerschlüssel, Namensschilder sind vorbereitet. Schnell sind die Fragen beantwortet: Wer reist an, wer ist verhindert? Die Dame am Empfang ist meistens gut vorbereitet. Die Arbeitsberatung kann noch am selben Nachmittag beginnen.

Das Eisenbahner-Heim Festenburg feierte im Juli 2008 sein 100-jähriges Jubiläum.

Haus Festenburg im Juli 2014 Foto: Holidaycheck.de



um 1908 war es angemietet und 1912 vom Verband der Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk Hannover erworben worden. 1946 wurde das Kinderheim Waldfrieden angegliedert. Im Februar 1953 zerstörte ein Feuer das Gebäude bis auf die Grundmauern. Das Feuer konnte nicht gelöscht werden, weil die Löschwasserleitung zum Schalker Teich zugefroren war. Man konnte der Zerstörung daher nur hilflos zusehen.

Der damalige Bezirksausschuss und Bezirksvorstand des Eisenbahn-Sozialwerks Hannover beschlossen den Wiederaufbau. Ein neues, größeres Hauptgebäude wurde mit finanzieller und tatkräftiger Hilfe vieler Eisenbahner errichtet. Die meisten kamen aus Hannover. Seitdem ist das Haus Festenburg ein BSW-Heim für Erholungssuchende und Gruppen. In den 1970er Jahren wurde der Teil des Hauses angebaut, indem sich das gut genutzte Schwimmbad befindet. Das heutige Erscheinungsbild der Vorderfront entstand in den 1980er Jahren.

Zur Jahrtausendwende ging die BSW-Zentrale bundesweit dazu über, aus allen BSW-Eisenbahner-Heimen Hotels zu machen. Im Ergebnis dessen wurde von 2009 bis 2014 das BSW-Wald- und Sporthotel erneut umgebaut. Den laufenden Prozess haben wir bei unseren Aufenthalten verfolgen können. Mehrmals stand uns Fredy-Alain Morgenroth, der Leiter des BSW-Hotels, zur Verfügung und berichtete über den Fortgang der Rekonstruktion des Hauses und der Außenanlagen mit Kinderspielflächen, Minigolfanlage, Boule-, Beachvolley- und Fußballplatz. Im Jahr 2014 war es dann ge-

schaft: Die Küche und alle Zimmer präsentierten sich im neuen Gewand. Das Hotel besitzt jetzt 13 Einzelzimmer, 46 Doppelzimmer, zwei Suiten und sechs Wohnungen. Bei den Rekonstruktionen wurde besonders an Familien mit Kindern gedacht. So gibt es Verbindungstüren zwischen den Zimmern, in denen die Eltern und die Kinder getrennt schlafen. Aber auch an Menschen mit Gehbehinderungen oder im Rollstuhl wurde gedacht. Mithilfe eines Hubliftes ist das Restaurant für diese Gäste ohne Barriere erreichbar. Im Haupthaus gibt es einen Saunabereich mit einer finnischen Sauna, Bowlingbahn und einem Fitnessraum.

Heute können wir feststellen: Der Prozess der langfristigen Umgestaltung ist gelungen! Besonders schön ist es im Panorama-restaurant mit fantastischem Blick auf die Bäume und den Himmel, zu jeder Jahreszeit eine Augenweide und Naturerlebnis für den Betrachter. Hier gibt es Frühstück und Abendessen in Büfettform. Beim Mittagessen bedient das freundliche Servierpersonal. Auch während der Beratungen werden wir in den Tagungsräumen versorgt. Alles geschieht unauffällig und zuverlässig. Unsere Abende verbringen wir obligatorisch im „Bahnstübchen“, einem gemütlichen, manchmal etwas beengten Raum. Hier werden weitere Erfahrungen, etwas inoffizieller, ausgetauscht. Ein Schwatz mit dem Servicepersonal ist dabei inbegriffen.

Im Hotelaufgang steht eine Vitrine, in der alle Exemplare unseres Fachblattes *Bahn&Modell* seit seinem Erscheinen im Jahr 1999 präsentiert werden. An der Rezeption liegen auch die Bücher unserer Reihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ zum Verkauf aus. Darum sorgt sich u.a. unser BSW-Beauftragter Bernhard Watterholter.



Tagesausklang im Bahnstübchen im Oktober 2013

Foto: L. Kuhne

Wir danken dem Team um Fredy-Alain Morgenroth für diese enge und vorbildliche Zusammenarbeit und wünschen immer ein gut ausgelastetes Haus und viel Freude mit allen Gästen. Weitere Einzelheiten zur Geschichte des Hauses sind im BSW-Magazin 1/2015, S. 14 ff, nachzulesen.

Die Vitrine im Eingangsbereich ist immer aktuell und gut bestückt.

Foto: L. Kuhne



Kurzberichte

Lutherstadt Wittenberg:

Die Sammlung der DDR-Regierungszugwagen von Axel Zwingenberger im Bw Wittenberg (s. Heft 35, S.16) war Thema einer Talk-Show in der Lutherstadt. Am 8. Mai 2016, am Tag der Befreiung, wie die Moderatoren betonten, war die Öffentlichkeit ins CLACK-Theater eingeladen worden, um 2017 nicht nur Luther und 500 Jahre Reformation zu feiern, sondern auch Wittenberger Projekte in die Öffentlichkeit zu rücken. Axel Zwingenberger stellte die Anfänge und Ziele seiner Eisenbahnsammlung vor. Er bedauerte, dass das Freigelände nicht eingezäunt und so der weitere Vandalismus kaum zu stoppen sei. Der Wittenberger Oberbürgermeister Torsen Zugehör begrüßte jede private Initiative, die auch nach 2017 nachwirkt. Wörtlich sagte er: „Ein Zaun wäre sinnvoll, aber wer bezahlt ihn? Aber über freiwerdende Anschlussgleise neben dem Neubau des Hauptbahnhofs sollte man nachdenken.“

Ein anderer Talk-Gast, der Wittenberger Fremdenführer Thomas Glaubig, schlug vor, die Animositäten zwischen



Die Moderatoren Claudia Wenzel (l.) und Mathias Tietke (r.) mit Talk-Gast Axel Zwingenberger (Mitte)
Foto: L. Kuhne

Wittenberg in Sachsen-Anhalt und Torgau in Sachsen zu überwinden und die Bahnstrecke zwischen den beiden Reformationsstädten als Touristenbahn wieder aufleben zu lassen (vielleicht sogar mit Diesellok und Regierungszugwagen von Axel Zwingenberger – die Redaktion). Nach der Talk-Show wechselten Axel Zwingenberger die Lokalität und gab in der Phönix-Theaterwelt sein Boogie-Woogie-Konzert „Vom Zauber der Züge“.

Info: Redaktion

Korbach:

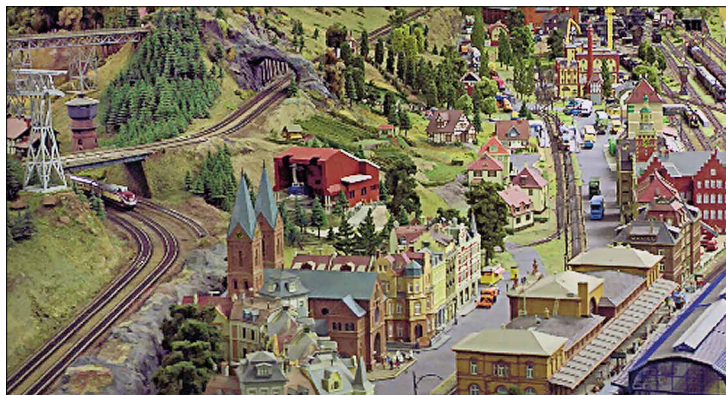
Die Kurhessenbahn hat die europaweite Ausschreibung gewonnen! Was wir in Heft 35, Seite 12, noch offen lassen



Diesellokomotive der BR VT 646 (Stadler Gelenktriebwagen GTW 2/6) der Kurhessenbahn von Korbach nach Brilon-Wald auf dem Viadukt bei Rhena im Winter

Foto: Kurhessenbahn

Ausschnitt aus der Modellbahnanlage der AG Modellbahn „Johannes Scharer“ Erfurt
Sammlung Becker



mussten, ist eingetreten. Die Kurhessenbahn wird auch über 2017 hinaus bis 2032 das Nordwest-Hessennetz bedienen. Dabei handelt es sich um die Linien R 4 Kassel–Korbach mit Haltepunkten unter anderem in Vellmar, Ahnatal, Zierenberg und Wolfhagen sowie die Linien R 42 Marburg–Frankenberg–Korbach–Willingen–Brilon, die R 94 Marburg–Bad Laasphe–Erndtebrück und die R 39/R 38 Bad Wildungen–Wabern–Kassel.

Nun soll erst einmal bis Ende 2016 in Korbach für elf Millionen Euro eine neue Instandsetzungs- und Wartungshalle mit 35 Arbeitsplätzen entstehen. Ab 10. Dezember 2017 ist ein flächendeckender Einsatz von 27 Dieseltriebfahrzeugen (13 Stadler Gelenktriebwagen, 14 Siemens Desiros) vorgesehen.

Info: Dieter Rohrbach

Erfurt:

In der BSW-Gruppe AG Modellbahn „Johannes Scharer“ in Erfurt sind Modellbahn- und Eisenbahnfreunde organisiert, die auf ihrer Anlage das technische Denkmal „Deutsche Reichsbahn“ in der Nenngröße H0 präsentieren

und pflegen. Diese AG wurde 1949 gegründet und ist damit die älteste uns bekannte. Neben der ständigen steuerungstechnischen Modernisierung der Anlage befassen sich die Förderer mit Kundendienstleistungen an Modellbauteilen aller Nenngrößen bis hin zur Fertigung von Kleinserien für H0-Modelle. Seit 2015 besteht eine sehr konstruktive Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen **raildiox**. Dieses Unternehmen bildet Lokführer aus und nutzt die Clubanlage zur Unterweisung ihrer Lokführer. Entsprechend der Ausbildungsrichtlinien wurde die Anlage deshalb mit Unterstützung von **raildiox** mit allen gültigen Signalsystemen ausgerüstet. Derzeit bekommen Teilabschnitte der Anlage ein digitales System.

Ebenfalls seit 2015 ist nicht mehr die DB AG Eigentümer der Immobilie in Erfurt, Schmidtstedter Straße 39, sondern die Sparkasse Mittelhüringen. Die Verantwortlichen der Sparkasse haben die AG sehr wohlwollend aufgenommen. Die AG verbleibt im Gebäude und erfährt hier jegliche Unterstützung.

Info: K.-H. Becker, Gruppenleiter

Modellbauseminar in Baiersbronn – Betrachtungen eines Seminarteilnehmers

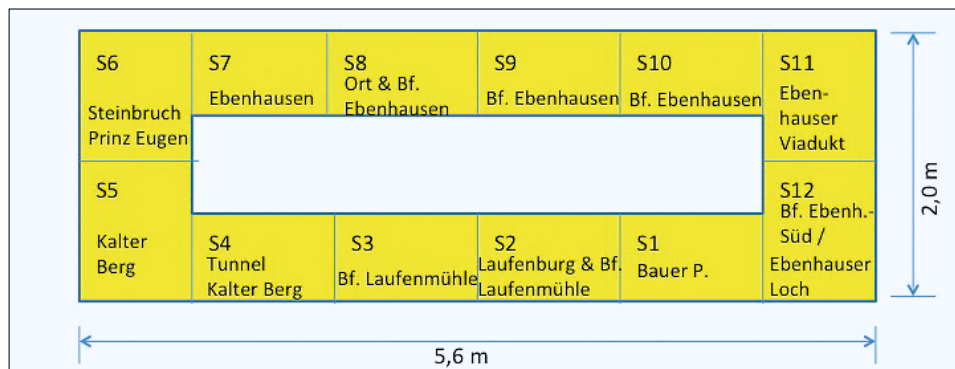
Peter Schnell, Pfungstadt – *letzter Präsident der BD Stuttgart*

Während im wahren Leben alles möglichst neu und gepflegt sein muss, springen Modellbahner ständig über ihren eigenen Schatten: Alles, was neu ist, wird kritisch betrachtet und realitätsnah in einen schmutzigen, öligen, rostigen oder beschädigten Zustand versetzt. Die wachsende Erfahrung führt auch dazu, dass bereits Entstandenes dem anspruchsvollen Blick nicht mehr standhält, verändert oder sogar abgerissen wird (deshalb werden Modellanlagen auch nie fertig!). Nicht dass Modellbahner aus Lust am Zerstören bereits angefertigter Landschaften oder am Niederreißen von Gebäuden Freude hätten – nein, es ist die Erfahrung, die man in den Jahren gesammelt hat, die den kritischen Blick schärft. Im 8. Modellbauseminar der BSW-Region Süd, das im November 2015 im BSW-Hotel „Am Kurgarten“ in Baiersbronn stattfand, grasierte zum ersten Mal eine regelrechte Abrisswelle. Natursteinmauern zur Hang-

sicherung, mit viel Liebe in Ebenhausen-Süd (s. Bild 1) vermauert, wurden von Naturschützern in die Luft gesprengt, um einer Renaturierung des Hanges rund um das Ebenhauser Loch Platz zu machen.

Ebenso fiel die Außenmauer der Laufenburg in Laufenmühle dem Presslufthammer zum Opfer, weil Baron Heinz Heinrich zu Laufenburg sich in den Kopf gesetzt hatte, die schwere, an eine Schutz- und Trutzborg erinnernde Mauer aus der Zeit der Raubritter durch eine, die Touristen einladende, leichtere Mauer zu ersetzen. Auch ein Holzbohlenbelag (Segment 12), der über das Gleis der Schmalspurbahn Ebenhausen–Ebenhausen-Süd führt, wurde in Teilen entfernt und durch einen naturnäheren, in Teilen angemorderten, ersetzt. Auch am Prellbock nagt bereits der Zahn der Zeit. Mit echtem Rost behandelt, lässt sich die Lebensdauer dieser Sicherheitseinrichtung in Jahren an fünf Fingern abzählen.

Segmente der Modellbahnanlage



**Bild 1: Bohlenübergang mit
Prellbock**



Am Kalten Berg (s. Bild 2) wurden Natursteinmauern zur Hangsicherung verstärkt, um dem Bergdruck auch langfristig Stand halten zu können. Dass die zeitlichen Narben auf der Anlage auch im Eisenbahnbetrieb Spuren hinterlassen, zeigt sich daran, dass Bahnmeister Rainer Lang auf dem Ebenhauser Viadukt wegen schlechter Gleislage eine La-Stelle von 40 km/h anordnete. Und da La-Stellen häufig ein „ewiges Leben“ besitzen, dürfte eine Aufarbeitung des Gleises mangels Geldes noch auf sich warten lassen. Und dass Winzer U. einen Weinberg in Ebenhausen-Süd, südlich der Bahnlinie Ebenhausen–Laufenmühle aufgegeben und dem Verfall preisgegeben hat, die Stickle vermodern und umfallen, ist für jeden Weinliebhaber zwar bedauerlich, aber nicht zu ändern. Die Hanglage war eh für den Wein nicht ideal. Die Wiesen beim Bauer P. (Segment 1) sind zwar grün, aber wenig naturnah. Diese Erkenntnis wurde zum Anlass genommen, einen „Profi“ zu Rate zu ziehen, um allen

Modellbahnern des Seminars das Einmaleins der elektrostatischen Begrasung beizubringen. Herr Kittler, Geschäftsführer der HEKI Kittler GmbH, zeigte uns alle Kniffe, die für eine natürliche Begrünung mit Gräsern, Büschen und Bäumen notwendig sind. Und das Schöne an diesen Schulstunden war die Erkenntnis, dass die Wiesen von Bauer P. nicht entfernt werden müssen, sondern einfach aufgehübscht werden können. Jeder weiß doch, dass Kühe die Wiesen, auf denen sie weiden, in Teilen abfressen und platt trampeln, so dass nicht überall die Grashalme kerzengerade in die Luft ragen können, auch wenn die elektrostatische Begrasung einen Riesenspaß macht. Zur Bekräftigung dieser Erkenntnis wurden neben saftigen, dunkelgrünen Gräsern auch gleich Kuhfladen auf die Wiese gebracht. Dass Herr Kittler unsere Anlage in den höchsten Tönen lobte, sei in aller Bescheidenheit nur am Rande erwähnt.

Trotz aller Reparaturarbeiten war das 8. Seminar ein arbeitsergebnisreiches Semi-



Bild 2: Steinbruch am Kalten Berg, Inbetriebnahme 2016



Bild 3: Im Ebenhauser Loch lässt sich's gut baden

nar, weil der Baufortschritt doch erstaunlich groß war. Ein Schwerpunkt waren die Verkabelungsarbeiten für die Module Ebenhausen und der Bau der Stellwerke.

Bild 4: Kleine Sprengwerkbrücke



Diese Arbeiten fressen viel Zeit und der Außenstehende sieht kaum Fortschritte, sondern nur Kabel und Stecker. Dass aber hart gearbeitet wurde, merkten wir daran, dass permanent Lötzinn-Gerüche durch die Luft waberten. Der Ort und der Bahnhof Laufenmühle nahmen Gestalt an. Auf dem Kalten Berg wächst bereits erstes spärliches Gras, bevor der Winter kommt und alles unter einer Schneedecke begräbt. Auf der Seite Richtung Ebenhausen wurde der Kalte Berg mit Sprengungen und Baggern angegriffen und der Fels bis auf die guten stabilen Schichten abgetragen. Ein Steinbruchunternehmen kann 2016 seine Arbeit aufnehmen.

Auch Ebenhausen-Süd (Segment 12) beginnt zu leben: Die Holzhandlung „Holzwurm“ hat den Betrieb aufgenommen und der für die Holzhandlung lebensnotwendige Bahnhof Ebenhausen-Süd der Schmalspurbahn, von Ebenhausen kommend und in Ebenhausen-Süd endend, wurde eingerichtet. Da der Zugbetrieb aber noch nicht aufgenommen wurde (dies erfolgt 2016), ist es im Bahnhofsbereich noch sehr ruhig. Das Stumpfgleis der Nebenbahn wurde mit einem Prellbock abgesichert und unterhalb der Nebenbahnbrücke hat sich ein Grundwasserteich, das Ebenhauser Loch, gebildet (s. Bild 3).

Die Manager des Seminars haben das Projekt fest in der Hand, gehen strategisch professionell vor: Sie definieren Sachziele und Zeitziele, führten tägliche „Meckerstunden“ ein, in denen aber nicht gemeckert wurde, schulen die Augen der Seminarteilnehmer, in dem sie Besuche bei benachbarten Modellbahnanlagen organisierten (Anlagen in Haussach und Klosterreichenbach), stehen mit Rat und Tat zur Seite und greifen permanent zu Schrau-

benzieher, Spatel, Bohrer und Pinsel, um die Frau- und Mannschaft zu motivieren. Genau betrachtet ist aber keine Motivation erforderlich, denn die Seminarteilnehmer arbeiten von 9.00 Uhr in der Frühe bis 21.00 Uhr am Abend mit einer Unterbrechung für das reichhaltige Abendessen im BSW-Hotel. Auch für eine Schwarzwälder Kirschtorte am Nachmittag ist samstags und sonntags immer Zeit vorhanden, aber ansonsten ist Arbeit angesagt. Und wer denkt, dass sich die Arbeit der Seminarteilnehmer und Organisatoren auf die sieben Tage des Seminars beschränkt, fehlt. Am Ende des Seminars wird eine Liste für freiwillige Hausaufgaben aufgestellt, damit auch Werkstücke, die weniger mit Routine als vielmehr mit Geduld, größerem Zeitaufwand und Fachwissen hergestellt werden müssen, als Eyecatcher einen Platz in der Modellbahnanlage finden. Das Sprengwerkbrücklein über die

Bahngleise im Segment 1 (s. Bild 4) und die vier Hängebirken, die noch einen repräsentativen Platz in der Anlage finden werden, sind nur zwei Beispiele, stellvertretend für viele. Nicht unerwähnt sollte auch bleiben, dass viele Teile der Anlage nicht nur von der Stiftung BSW, sondern auch aus den Taschen der Seminarteilnehmer – je nach Möglichkeit und auf freiwilliger Basis – finanziert werden.

Am Ende des Seminars gab es nur zufriedene Gesichter. Man schaue sie sich auf Bild 5 an! Man hatte sich wieder einmal mit viel Fleiß, Geschick und professioneller Handarbeit vorangearbeitet, das Ziel fest vor Augen: 2017 die Präsentierfähigkeit der Anlage zu erreichen. Dass dann sicher noch das eine oder andere zu machen sein wird, versteht sich von selbst. Wie schon gesagt: Eine Modellbahnanlage wird nie fertig!

Bild 5: Das Team 2015 (jeweils von links nach rechts)

Reihe links:

Xaver Wenk, Stephan Janoschek, Henning Rohrmoser, Luitpold Kuhn

Reihe unten:

Roman Britt, Michael Zapf, Hans-Jürgen Jankowski, Christina Eigen, Rainer Lang
Reihe rechts: Peter Schmitt, Holger Wittwer, Lothar Wissler, Peter Schnell, Norbert Schmitt, Hans-Jürgen Brötz, Alfred Adam.

Fotos (5) : Roman Britt



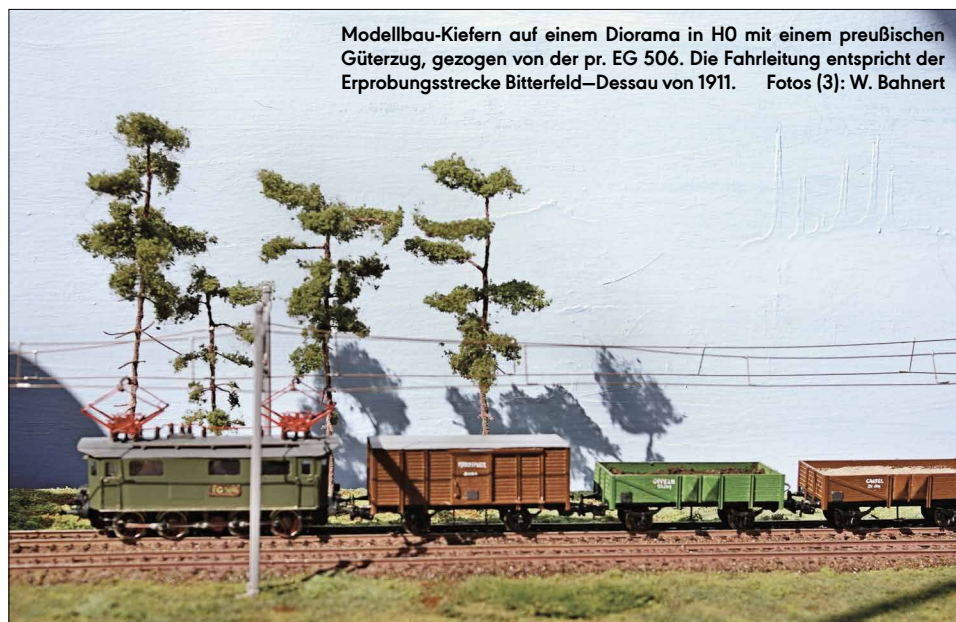
Modellbahn – Kiefern selbst gebastelt

Wolfgang Bahnert, Leipzig

Modellgerechte Nadelbäume für die Modellbahnanlage sind immer eine heikle Angelegenheit. Ansprechende Exemplare sind im Fachhandel recht teuer und für den Selbstbau fehlt oft der Mut. In der Zeitschrift „Hp 1 Eisenbahnmodellbau heute“ wurden im Heft 41 einige gute Anleitungen zum Selbstbau veröffentlicht. Die dafür verwendeten Materialien von „Silhouette mini Natur“ sind zwar erstklassig, das aber auch im Preis. Ich habe deshalb nach einer preiswerteren Lösung gesucht und diese für meine Ansprüche gefunden. Da ich für unsere Anlagen der ehemaligen Gruppe im Bw Leipzig Hbf Süd schon viele Laubgehölze bastelte, habe ich etwas experimentiert und kann durchaus eine akzeptable Lösung für Kiefern anbieten.

Kiefern wachsen meist auf sandigem Boden und erreichen eine Höhe zwischen 20 und 30 Meter, was 23-35 Zentimeter im H0-Maßstab (17-25 Zentimeter für TT) entspricht. Einzelne Exemplare können bei günstigen Bedingungen sogar um die 45 Meter hoch werden; das entspricht in H0 reichlich einen halben Meter!

Der Stamm wird aus Kupferdraht 0,35 Millimeter verdreht. Beim Verdrehen werden kurze Drahtstücke und Schlaufen eingedreht und mit Sekundenkleber arretiert. Für eine Kiefer von zwölf Zentimeter Höhe benötigen wir 6 Drahtenden von 15-16 Zentimeter Länge. Die einfachen Drahtstücke (3 Zentimeter lang) stellen später die abgestorbenen Äste dar. Die Drahtschlaufen sollten aus sieben bis acht Zentimeter



Modellbau-Kiefern auf einem Diorama in H0 mit einem preußischen Güterzug, gezogen von der pr. EG 506. Die Fahrleitung entspricht der Erprobungsstrecke Bitterfeld–Dessau von 1911. Fotos (3): W. Bahnert



Modellbau-Kiefer in der 1. Phase – Stamm für den späteren Baum

langen Drahtenden gebogen werden. Wichtig ist, dass der Stamm ganz fest verdreht wird; am besten mit zwei kleinen Flachzangen. Sind die Drahtschlaufen fest im Stamm, können diese aufgetrennt werden. Es entstehen somit vier einzelne Äste, die auf passende Länge gekürzt werden können. Die Drähte vom Stamm bilden dann die Äste der Krone.

„Hp 1“ setzt nun eine „Rindenpaste“ ein, die speziell angerührt werden muss. Für meine Kiefern habe ich den Stamm mit brauner „REVELL-Farbe N° 38 matt“ dick eingestrichen und sofort feinen Seesand aufgestreut. Zu beachten ist, dass der Sekundenkleber gut aufgetrocknet ist. Ist das nicht der Fall, kann die Farbe ein Anlösen bewirken und der Pinsel wird ganz schnell hart und damit unbrauchbar.



Modellbau-Kiefer in der 2. Phase – fertiger Baum für die Nenngröße H0

Für die Benadelung habe ich „Heki 1553 Flor kiefergrün“ verwendet. Von dem Vlies werden kleine Stücke abgerissen und auf die Äste aufgedrückt, die zuvor mit wenig Alleskleber bestrichen worden sind. Nachdem alles gut getrocknet ist, wird die Kiefer mit einfachem Haarlack (Haarfestiger) übersprüht. Danach kann der Baum auf der Anlage seinen festen Platz erhalten.

Für eine Kiefer von 20 Zentimeter Höhe benötigen wir acht bis zehn Drahtenden zu 0,35 Millimeter Durchmesser mit 25-27 Zentimeter Länge sowie einige Drahtschlaufen mehr.

Lothar Wissler - seit über 40 Jahren Modelleisenbahner mit Leib und Seele

Dirk Übbing – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck)

Seine (Bahn-)Karriere startete Lothar Wissler im Jahr 1970 als Lokomotivführer beim Bahnbetriebswerk (Bw) Plochingen bei Stuttgart. Mit dem Umbau des Bw Plochingen im Jahr 1978 zum S-Bahn-Bw wechselte er auf die Lokdienstleitung, wo er bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2000 seinen Dienst versah.

Im Jahr 1974 traf er sich mit sechs anderen Eisenbahnern im Nebengebäude des Bahnhofs Rechberghausen, um dort einen Modelleisenbahnclub zu gründen.

Er wurde auch Vorstand dieses neuen Clubs. In dieser Eigenschaft nahm er 1975 Kontakt mit dem BSW auf, weil sich eine Sanierung des Vereinsdomizils für den jungen Club als unmöglich erwies.

1976 bezog der Club neue Räume im Bahnhof Kirchheim (Teck)-Ötlingen, an der Bahnstrecke Wendlingen–Kirchheim/Teck–Oberlenningen, wurde Freizeitgruppe des BSW und benannte sich in „Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck)“ um. Lothar Wissler wurde Gruppenleiter dieser

BSW-Freizeitgruppe, eine Tätigkeit, die er ununterbrochen bis zum heutigen Tag ausübt.

In den 1980er Jahren ergab sich für Lothar Wissler ein weiteres Interessengebiet – die Modelleisenbahn im Maßstab 1:10 (Spur 5). Zwischen 1988 und 2011 war er auch für dieses Interessengebiet Vorstand eines Vereins – der Dampfbahnfreunde Friedrichsrue (DBF-F). Seit dem Ende seiner Vorstandstätigkeit in Friedrichsrue ist Lothar Wissler mit seinem Modell einer E 94 (194 038-6) regelmäßiger Gastfahrer bei diversen 5 Zoll-Anlagen. Das Original baute die Krauss-Maffei AG, Mün-

Lothar Wissler an seiner geliebten Modellbahnanlage





Lothar Wissler mit seiner E 94 (194 038-5 – Spur 5) und seinem Fahrgast beim Dampfloklub Graz am 13. September 2009
Fotos (2): Sammlung MECK, DBC Graz

chen 1942/15807, Ausmusterung 30. Oktober 1987, zerlegt 1988 bei Metallurgische Gesellschaft Völklingen/Saar.

In den 1990er Jahren war Lothar Wissler über eine Wahlperiode Mitglied des Bundesvorstands des Bundesverbands Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF).

Die Tätigkeit als Gruppenleiter einer BSW-Freizeitgruppe brachte für Lothar Wissler auch weitere Aufgaben mit sich. Als Pensionär nahm er sich die Zeit, um als BSW-Bezirksbeauftragter Süd die Modelleisenbahngruppen seines Bezirks zu betreuen. Auch diese ehrenamtliche Tätig-

keit übt er seit 2004 bis zum heutigen Tag aus. Im Jahr 2005 übernahm er im BSW auch die Funktion des Stellvertretenden Ortsstellenleiters Plochingen – auch dies eine Tätigkeit, die er bis zum heutigen Tag ausübt. Und last but not least veranstaltet Lothar Wissler seit 2007 das jährliche BSW-Modellbauseminar im BSW-Hotel „Haus am Kurgarten“ in Baiersbronn. Hier wird von den Teilnehmern an derzeit 15 Modulen gebaut.

Im Jahre 2016 ist Lothar Wissler außerdem zehn Jahre Fördermitglied in der Bergwacht Lenninger Tal.

40 Jahre BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck) *

Dirk Übbing – *BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck), Baden-Württemberg*

Unsere Ursprünge liegen im Jahr 1974, als sich sieben Modelleisenbahnfreunde zu einer konstituierenden Versammlung trafen und den Modelleisenbahnclub Rechberghausen gründeten. Sein Domizil sollte er in einem Nebengebäude des Bahnhofs Rechberghausen an der Hohenstaufenbahn Göppingen–Schwäbisch Gmünd haben. Unmittelbar nach der Gründung schalteten wir einen Aufruf in der örtlichen Tageszeitung, um weitere Mitglieder zu suchen. Wir planten das Nebengebäude soweit umzubauen, um dort eine stationäre Modelleisenbahnanlage installieren zu können. Eines der Mitglieder (ein Heizungstechniker, der sich auf die Zeitungsanzeige gemeldet hatte) berechnete die Kosten für die Hausinstallation und kam auf rund 10 000 DM. Da dies die finanziellen Möglichkeiten des jungen Clubs weit übertraf, schien sein Ende in greifbarer Nähe.

Was für andere Eisenbahnfans einen Schock darstellt, erwies sich für uns zum Glücksfall. Die DB begradigte 1975 den Streckenverlauf der Teckbahn zwischen Ötlingen und Kirchheim (Teck). Beide Bahnhöfe bekamen neue Empfangsgebäude**. Somit gab es nicht mehr erforderliche Betriebsgebäude. Lothar Wissler – der Vorstand des jungen Modellbahnclubs – trat an das Bundesbahn-Sozialwerk (BSW) heran, um die Möglichkeit eines neuen Vereinsdomizils zu erkunden. Das BSW ermöglichte im Jahr 1976 die Anmietung von zwei Räumen und einer Abstellkammer im Erdgeschoss des alten Ötlinger Empfangs-

gebäudes. Der zwischenzeitlich auf elf Mitglieder angewachsene Club begab sich daraufhin noch 1976 unter die Fittiche des BSW und benannte sich in BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim (Teck) um. In einem der neuen Räume wurde eine stationäre rund 28 Quadratmeter große Modelleisenbahnanlage installiert, wobei man sich für eine Gleichstrom-Anlage mit Spur H0 entschied. Die Anlage bestand aus einer zweigleisigen Hauptstrecke („Hundeknochen“) mit Bahnbetriebswerk und abzweigender Neben- und Zahnradbahn. Der zweite Raum wurde zum Aufenthaltsraum. Er erhielt später die Einbau-Eckbank aus dem Aufenthaltsraum der 1978 aufgelassenen Bw-Außenstelle Esslingen des Bw Stuttgart.

Bei der Modellbahnanlage zeigten sich bereits nach kurzer Zeit einige Planungsfehler. So waren die Gleiswendel mit zu engem Radius und zu starken Steigungen ausgeführt worden. Daher entschieden wir uns Mitte 1980, alles nochmal völlig neu aufzubauen. An der Grundkonzeption „zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Neben- und Zahnradbahn“ als H0-Gleichstrom-Anlage wurde nichts geändert. Neu waren jedoch die drei Schattenbahnhöfe mit insgesamt 18 Abstellgleisen, sodass auf der neuen Anlage 25 Züge eingesetzt werden konnten. Am 13. Dezember 1981 wurde die neue Anlage erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Der in den 1980er Jahren erreichte Fortschritt in der Modellbahn-Elektrik wurde

ab 1990 zum Anlass genommen, die Anlage komplett neu zu verdrahten und von Relais-Technik auf Elektronik (nicht digital) umzustellen. 1994 schuf sich unser Modell-eisenbahnclub ein zweites Standbein. Als Projekt der jüngeren Clubmitglieder entstand eine transportable vollautomatische HO-Schmalspur-Segmentanlage, mit welcher sich der Club auch auf Ausstellungen präsentieren konnte.

Im Jahr 2000 verkaufte die DB AG das Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Ötlingen. Der neue Privateigentümer erhöhte die Miete für die Clubräume so massiv, dass wiederum das Ende der BSW-Gruppe in greifbare Nähe rückte. Wir hatten jedoch ein zweites Mal Glück im Unglück. Die DB AG hatte beim Neubau des Bahnhofs Kirchheim(Teck) die kom-

plette Haustechnik im Kellergeschoss des alten Güterabfertigungsgebäudes untergebracht. Aus diesem Grund war dieses Gebäude – obwohl es für den Bahnbetrieb an sich nicht mehr benötigt wurde – betriebsnotwendig. Unsere BSW-Gruppe konnte daher noch 2000 hier im Kellergeschoss freie Räume beziehen.

Direkt nach einer Abschiedsausstellung (28.-30. Dezember 2000) begannen wir mit der Demontage der Modellbahnanlage und beräumten sämtliche Räume in Ötlingen. Alles was noch verwendbar war, wurde nach Kirchheim(Teck) transportiert und dort wieder eingebaut. So entstand 2001 wieder eine rund 20 Quadratmeter große stationäre Modellbahnanlage als zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn und Zahnradbahn. Das neue Bw wurde in

Detail der stationären Modellbahnanlage des MEC Kirchheim unter Teck – man beachte die Jubiläumswerbung auf der Lok.
Foto: Dirk Übbing



einen Rangierablauf integriert. Außerdem entstanden eine S-Bahn-Strecke, eine Straßenbahn und eine Carsystem-Strecke. Die gesamte neue Anlage wird elektronisch gesteuert, wobei Nebenbahn, Zahnradbahn, S-Bahn, Rangierbetrieb, Straßenbahn und Car-System vollautomatisch verkehren.

Am Sonnabend, den 17. September 2016 feiert die BSW-Gruppe ihr 40-jähriges Jubiläum, welches mit einer Festveranstaltung und einer anschließenden Modellbahnausstellung begangen wird. Von den Erstmitgliedern aus dem Jahr 1976 sind noch vier im Club aktiv davon zwei, die bereits 1974 zu den „Gründungsvätern“ gehörten. Einer von ihnen ist unser Gruppenleiter Lothar Wissler, den wir auf Seite 28 gesondert würdigen.

**) Im Heft 24; S. 27 ff, berichteten wir bereits ausführlich über den MEC Kirchheim (Teck). Wer noch einmal vergleichen möchte und das Heft nicht mehr hat, kann unter www.bahn-und-modell.de nachlesen (links: Unser Fachblatt, Unsere Hefte seit 1999, Heft 24 anklicken).*

***) Die große Kreisstadt im Landkreis Esslingen heißt Kirchheim unter Teck (ca. 40 000 Einwohner).*

Der Kopfbahnhof hieß bis 1899 Kirchheim u. Teck. Dann wurde ein Durchgangsbahnhof daraus und das Empfangsgebäude um 90 Grad gedreht und etwas nach Westen versetzt. Seitdem heißt der Bahnhof offiziell Kirchheim (Teck). Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gab es Planungen zur Begradigung der Strecke und zur Verlegung der Bahnhöfe in Ötlingen und Kirchheim (Teck). Das Bahnhofsgebäude in Ötlingen wurde bereits 1939 fertiggestellt. Die damals teilweise verlegten Schienen baute man wieder ab, da sie für Kriegszwecke benötigt wurden. Erst 1974/75, also

über 30 Jahre nach dem ursprünglichen Baubeginn, kam die Baumaßnahmen zum Abschluss. Das Ötlinger Empfangsgebäude (von 1939) ging endlich in Betrieb und das alte wurde entbehrlich. In Kirchheim (Teck) wurde der zweite, innenstadtnahe Bahnhof aufgegeben und weiter südlich ein neues, drittes Empfangsgebäude als Flachbau errichtet. Auf dem Gelände des zweiten Kirchheimer Bahnhofs entstand das Einkaufszentrum Teck-Center. Einige Jahre später fiel der Beschluss, die Strecke von Plochingen bis Kirchheim (Teck) an die S-Bahn Stuttgart anzuschließen. 2008/9 wurde elektrifiziert und der Bf Kirchheim (Teck) bekam neue Bahnsteige. Am 13. Dezember 2009 begann der S-Bahn-Verkehr auf der verlängerten Linie S1.

Streckenverlauf der Teckbahn



30-jähriges Gruppenjubiläum in Zschopau*

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

Im Februar 1986 fanden sich sieben Modelleisenbahn- und Eisenbahnbegeisterte aus Zschopau und Umgebung zusammen und beschlossen die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft. In diesem Jahr begeht unsere nunmehrige BSW-Gruppe damit das 30-jährige Jubiläum. Diese Feierlichkeiten überschneiden sich mit den Feiern rund um das 150-jährige Jubiläum der Strecke Chemnitz–Flöha–Annaberg-Buchholz, besser bekannt als die Zschopautalbahn. Deren Streckengeschichte haben wir bereits in der letzten Ausgabe von *Bahn&Modell*, Seite 52 ff, beschrieben. Im Folgenden stellt sich die Zschopauer BSW-Gruppe vor.

Ein Rückblick

In den ersten Jahren der Arbeitsgemeinschaft, die unter der Bezeichnung 3/122 beim „Deutschen Modelleisenbahner-Verband“ (DMV) geführt wurde, stand die Suche nach geeigneten Räumlichkeiten im Mittelpunkt. Das erste Domizil – eine leerstehende Wohnung am Zschopauer Schillerplatz – bot wenig Raum für große Modellbahnambitionen. Allerdings konnten durch den Bau und Verkauf kleiner Heimanlagen die finanzielle Grundlage für unsere Clubarbeit gelegt werden. In Kooperation mit etablierten Vereinen der Umgebung, wie beispielsweise aus Gelenau und Ma-

rienberg, organisierten wir erste Modellbahnausstellungen.

Bereits 1988 bot sich die Möglichkeit, die Räumlichkeiten der ehemaligen Gaststätte im Zschopauer Bahnhof für die Clubarbeit zu nutzen. Dort stand genügend Fläche für das große Ziel – den Bau einer Gemeinschaftsanlage in der Spurgröße H0 – zur Verfügung. Motiv dieser Anlage wurde eine Mittelgebirgslandschaft, die den typischen Bahnbetrieb der 1960/70er Jahre darstellt. Mit dem Bau der ursprünglich reichlich 20 Quadratmeter großen Anlage begannen wir umgehend. Doch von Anfang an stand nicht nur die Modellbahn, sondern auch die Eisenbahn im Interesse der Gruppenarbeit. 1991 nutzten wir die Feierlichkeiten zum 125-jährigen Bestehen der Zschopautalbahn zur Ausrichtung eines großen Bahnhofsfestes in Zschopau. Gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn und befreundeten Eisenbahnern aus dem Lokdepot Chomutov (Tschechien) wurden den zahlreichen Besuchern nicht nur historische und moderne Schienenfahrzeuge gezeigt, sondern erstmalig auch die H0-Gemeinschaftsanlage.

In Folge der gesetzlichen Änderungen durch die deutsche Wiedervereinigung gaben sich 1992 die rund 25 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft eine Satzung und trugen sich als „Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde e.V.“

*) In Zschopau im Erzgebirge wurden seit 1922 Motorräder gebaut. Hier entstand das erste Motorrad-Fließband der Welt und DKW war mit einer Produktion von 60 000 Stück im Jahr 1929 die weltweit größte Motorradfabrik. In der DDR firmierte diese als VEB Motorradwerk Zschopau (MZ). Hier wurden über drei Millionen Motorräder gebaut.

(ZME) beim Amtsgericht Marienberg ein. Die folgenden Jahre waren durch fleißige Modellbahnarbeit und zahlreiche Exkursionen geprägt. Wir bauten weiter an der H0-Gemeinschaftsanlage. Eine Kinder- und Jugendgruppe begann mit dem Aufbau einer TT-Anlage. Interessierte Mitglieder beschäftigten sich mit einer Eisenbahn größerer Spur und verlegten eine Gartenbahn innerhalb der Vereinsräume. Zur Tradition entwickelte sich die jährliche Modellbahnausstellung in der Vorweihnachtszeit. Zu besten Zeiten konnten wir an vier Tagen etwa 3 500 Besucher im Bahnhof Zschopau begrüßen.

Wichtige Weichen für die Zukunft wurden Ende der 1990er Jahre gestellt. Durch die Anerkennung als Kulturgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) konnten wir zum einen die Kooperation mit anderen Modellbahngruppen deutlich ausbauen und zum anderen die Mietverträge für die Vereinsräume sichern. Durch die seinerzeit guten Beziehungen zwischen Bahn und BSW wurden außerdem weitere Räume im Bahnhof Zschopau angemietet und für die Clubarbeit genutzt.

Das neue Jahrtausend brachte jedoch viele Unklarheiten über die Zukunft des Bahnhofs Zschopau. Da kam das Angebot der Stadtverwaltung Zschopau sehr gelegen, neue Vereinsräume im ehemaligen Schützenhaus der Stadt zu beziehen. Dieses sollte zu einem Vereinshaus ausgebaut werden. Dank der großzügigen finanziellen und organisatorischen Unterstützung der Stadt und dem engagierten Einsatz der Mitglieder konnten wir 2001, pünktlich zum 15-jährigen Bestehen unserer Gruppe, mit dem Aus- und Umbau der neuen Räume beginnen. Diese sollten nicht nur größer, sondern auch we-

sentlich komfortabler als die bisherigen sein. Auch heute noch erfreuen wir uns an den idealen Arbeitsbedingungen und stimmungsvollen Ausstellungsräumen, um die uns so mancher befreundete Verein beneidet.

Im November 2002 öffneten wir die Türen zur Modellbahnausstellung letztmalig im Bahnhof Zschopau. Sofort nachdem die letzten Besucher die Räume verlassen hatten, begann die Demontage der Anlage. Anfang 2003 transportierten wir alle Anlagen in die neuen Räume und bauten sie Stück für Stück wieder auf. Besonders aufwändig war die mittlerweile auf 25 Quadratmeter angewachsene H0-Gemeinschaftsanlage. Doch dank der unermüdlichen Arbeit vieler unserer Mitglieder konnten bereits im November desselben Jahres zahlreiche Besucher die neuen Räume und die Modellbahnen im ehemaligen Schützenhaus bestaunen.

Die folgenden Jahre waren erneut durch den intensiven Modellbahnbau geprägt. Nach dem Umzug überarbeiteten wir die H0-Gemeinschaftsanlage, erweiterten die TT-Anlage und bauten eine komplett neue Gartenbahn auf. Nach dem 20-jährigen Gruppenjubiläum 2006 wurde die H0-Gemeinschaftsanlage auf 50 Quadratmeter verdoppelt und der Einstieg in die digitale Steuerung gewagt. Mittlerweile ist die gesamte Anlage mit einem selbstgebauten System digitalisiert und erlaubt einen äußerst realistischen Bahnbetrieb. Das große Bahnbetriebswerk der Anlage wurde komplett überarbeitet. Dank der Unterstützung der Erzgebirgsbahn konnten Originalsignale und -stellwerkssysteme aus den Bahnhöfen Zschopau und Erdmannsdorf im Hof des Vereinshauses errichtet und wieder

Internationale Arbeit unter dem Dach der FISAIC. 2011 luden die Zschopauer zur gemeinsamen Ausstellung mit Freunden aus Frankreich und Tschechien ein.



funktionsfähig ausgestellt werden. Seither wächst die Sammlung historischer Eisenbahnutensilien stetig an.

Eine Ehre der besonderen Art wurde uns 2008 zuteil, als uns das BSW auswählte, Deutschland in einem Europäischen Modellbauprojekt unter dem Dach der FISAIC (Internationalen Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) zu vertreten. Gemeinsam mit Modellbahnfreunden aus Frankreich, Tschechien und Ungarn bauen wir an einer Modulanlage in HO. Seither nehmen wir wenigstens einmal pro Jahr an einer gemeinsamen Ausstellung in verschiedenen Regionen Europas teil. Unabhängig von den Aktivitäten unter dem Dach der FISAIC veranstalten wir gemeinsam mit den französischen Kollegen der UAICF (franz. BSW) und den tschechischen Kollegen der ČD sowie mit Unterstützung der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV) jährlich einen internationalen Jugendtreff. Dank der großzügigen finanziellen Unterstützung des Deutsch-Französischen

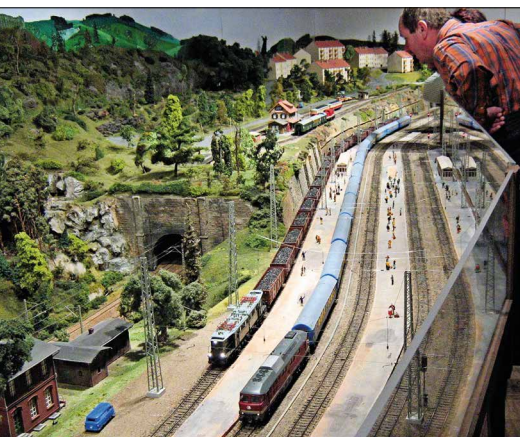
Jugendwerkes (DFJW) nehmen daran stets reichlich 20 Nachwuchs-Modellbahnener teil.

Eine Bestandsaufnahme

Über all die Jahre ist es uns gelungen, rund 30 Mitglieder in unserer BSW-

Nachwuchsarbeit spielt in der Gruppe eine große Rolle. Die jungen Bastler werden vor allem bei öffentlichen Veranstaltungen mit der Anlagenbedienung betraut. Fotos (2): ZME





Auf der H0-Gemeinschaftsanlage ist ein realistischer Bahnbetrieb wie bei der DR in den 1960/70er Jahren möglich. Foto: ZME

Gruppe zu halten und damit viele unserer Ideen umzusetzen. Seit einigen Jahren erfreuen wir uns auch an einem Zustrom interessierter Kinder und Jugendlicher. Mittlerweile ist etwa ein Viertel aller in der Gruppe Engagierten jünger als 20 Jahre. Auffällig und sehr erfreulich ist dabei, dass viele Jugendliche wieder eine große Begeisterung für die Eisenbahn – also das Original – mitbringen und konkrete Berufswünsche bei der Bahn haben.

In den Vereinsräumen im ehemaligen Schützenhaus Zschopau verfügen wir mittlerweile über ca. 250 Quadratmeter neu ausgebauter und stimmungsvoll eingerichteter Arbeitsräume. Für die jährlichen Ausstellungen, die traditionell im November rund um den Buß- und Betttag (in Sachsen noch ein gesetzlicher Feiertag) stattfinden, stehen über 300 Quadratmeter Ausstellungsfläche auf zwei Etagen zur Verfügung. Besonderer Zuschauermagnet ist natürlich, wie eh und je, die H0-Gemeinschaftsanlage. Bis zu 35 Reichsbahnzüge in maßstäblicher Originallänge dre-

hen auf der ca. 50 Quadratmeter großen Anlage ihre Runden.

Die TT-Anlage, Anfang der 1990er als Jugendprojekt gestartet, ist mittlerweile abgebaut worden und wird von der nächsten Generation Kinder- und Jugendlicher neu errichtet. Wichtig ist es dabei, die imposante Nachbildung des Zschopauer Schlosses Wildeck wieder unterzubringen. Auf der Gartenbahn, die in den Vereinsräumen aufgebaut ist, drehen aufwendige Fahrzeugeigenbauten ihre Runden. Zahlreiche kleinere Heimanlagen in verschiedenen Nenngrößen zeigen den Ausstellungsbesuchern die Vielfalt des Modellbahnhobbys.

Für Begeisterung bei Kennern und vor allem Kindern sorgt die umfangreiche Eisenbahnsammlung. Viele der Exponate können ausprobiert werden, sodass Groß und Klein einmal Fahrdienstleiter spielen können. Sicherlich einmalig ist der originale Führerstand eines französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV, der in den Vereinsräumen steht und an dem jeder seine Fähigkeiten als Lokomotivführer testen kann.

Im Speisewagen, in dem stilechte Eisenbahnabteile nachgebildet sind, können sich Besucher stärken und Videoaufnahmen der Region anschauen. In der Zwischenzeit kann der Nachwuchs an der Bastelstraße Kleinigkeiten für die eigene Modellbahn bauen.

Neben den jährlichen Modellbahnausstellungen im November beteiligen wir uns auch am Vereinsleben der Stadt Zschopau. Dazu gehört die Jugendarbeit ebenso wie die Teilnahme am traditionellen Familienfest der Vereine oder am Festumzug anlässlich des jährlichen Schloss- und Schützenfestes. Im Jahr 2016

engagierte sich die Gruppe intensiv bei den Feierlichkeiten zum 150-jährigen Streckenjubiläum im Zschopautal.

Wie in jeder Kulturgruppe gehört zur Arbeit auch das anschließende Vergnügen. Feierlichkeiten bereiten viel Freude und stärken den Zusammenhalt. Ausflüge und Exkursionen sind Bestandteil des Clublebens. Durch die FISAIC-Arbeit führen uns diese mittlerweile auch weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Im Oktober 2016 werden Vertreter unserer BSW-Gruppe gemeinsam mit Freunden aus den anderen FISAIC-Ländern ins lettische Riga reisen, um ihre internationale Modellbahnarbeit dort vorzustellen.

Ein Ausblick

Ideen und Arbeit gehen uns sicherlich auch in den nächsten Jahren nicht aus. Es gilt, die große Gemeinschaftsanlage nach und nach zu überarbeiten. Einige Teile sind schließlich schon über 25 Jahre alt. Der Nachwuchs möchte neue Technologien, beispielsweise fahrende Modellautos auf der Anlage, ausprobieren. Im Hof des Vereinshauses liegen weitere Signalanlagen, die auf Überarbeitung und einen festen Ausstellungsplatz warten. Für all das sind natürlich helfende Hände herzlich willkommen. Eisenbahn- und Modellbahnfreunde der Region, die sich mit Gleichgesinnten austauschen und die Arbeit der Kulturgruppe unterstützen wollen, können jederzeit in den Vereinsräumen vorbeischauen.

Und natürlich wird auch im Jubiläumsjahr 2016 wieder eine Ausstellung im November stattfinden. Am 12./13./16./22. und 23. November öffnen wir jeweils von 10-18 Uhr die Türen für die Öffentlichkeit. Als Höhepunkt wird es nochmal zahlreiche

Aktivitäten rund um das Streckenjubiläum geben. Als Gastanlage wird erstmals seit fünf Jahren wieder eine Schmalspurmuseumsanlage in Spur N zu sehen sein, auf der zahlreiche Eigenbauten unterwegs sind. Selbstverständlich wird auch diese Ausstellung in das mittlerweile schon überregional bekannte „Gleisdreieck Erzgebirge“ integriert. Hier öffnen Modellbahnvereine der Region gleichzeitig ihre Ausstellungen und bieten für Besucher vor Ort viele Aktionen.

Nähere Informationen zu uns und zur Ausstellung im November sind im Internet unter www.gleisdreieck-erzgebirge.de/zschopau zu finden oder können an den Clubabenden jeden Freitag im ehemaligen Schützenhaus Zschopau, Witzschdorfer Str. 15, erfragt werden.

Die TT-Anlage der BSW-Gruppe zierte ein maßstäblicher Nachbau des Zschopauer Schlosses Wildeck. Die Anlage wird derzeit neu gebaut, das Schloss erhält natürlich wieder einen Platz. Foto: Helge Scholz



Der KZ-Zug von Sülstorf

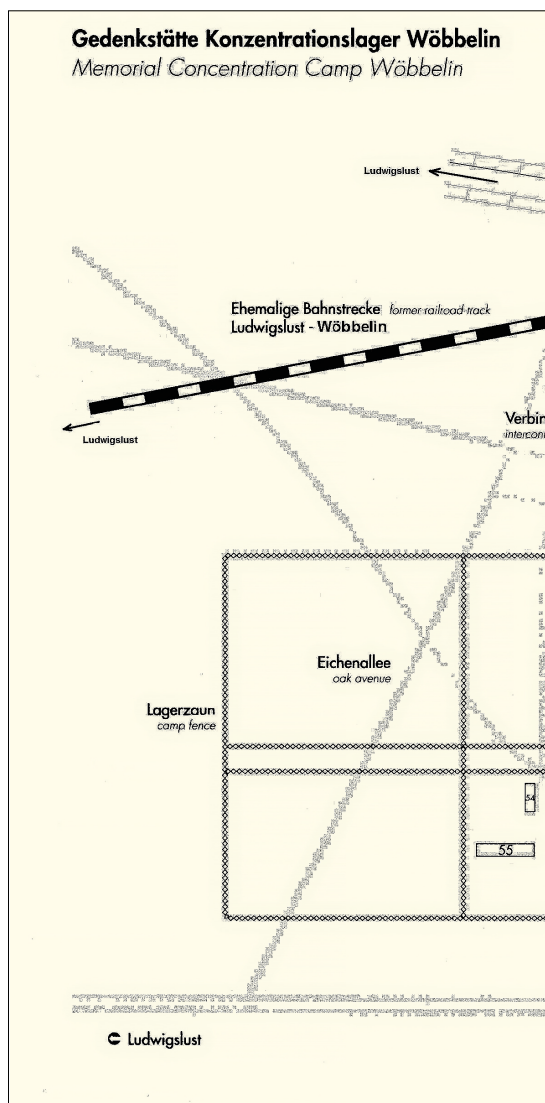
Peter Falow, Schwerin

In diesem Beitrag geht es einmal nicht um historische Dampflokomotiven, Eisenbahnwagen oder Uniformen, sondern um eine andere, bedrückende Art der Traditionspflege: um das Erinnern an die Opfer des Zweiten Weltkriegs, an die schrecklichen Ereignisse, die sich ca. drei Wochen vor Ende des Krieges auf dem mecklenburgischen Bahnhof Sülstorf zugetragen haben. Sülstorf liegt ca. zwölf Kilometer südlich der Landeshauptstadt Schwerin, an der Bahnstrecke Schwerin–Ludwigslust. Wie die Forschungen helfen, die Erinnerungen an diese Zeit wachzuhalten, ist hier aufgeschrieben.

Auf dem Nebengleis des Bahnhofs Sülstorf stand vom 13. bis 15. April 1945 ein Zug mit fast 4 500 männlichen und weiblichen Häftlingen vieler Nationen und Konfessionen. Es war der Räumungstransport aus dem KZ Helmstedt-Beendorf, einem Außenlager des KZ Neuengamme. Die Verbrechen der Nazis sollten mit dem Abtransport der Häftlinge vertuscht werden. Die Männer kamen am 15. April in das KZ-Außenlager Wöbbelin, die Frauen wurden mit dem Zug bis zum 21. April 1945 weiter in die Außenlager Hamburg-Sasel und Hamburg-Eidelstedt deportiert. Mehr als 300 der schon geschwächten Häftlinge dieses Transportes kamen in den drei Tagen in Sülstorf ums Leben, sie waren schlicht verhungert oder so misshandelt worden, dass sie starben.

Nach der Entdeckung und Öffnung mehrerer Massengräber 1947 erfolgte die Umbettung von 53 jüdischen Frauen aus Ungarn in Einzelgräber. Der Ehrenfriedhof,

der direkt am Bahnhof westlich der Gleise liegt, wurde 1951 zu einer Gedenkstätte umgestaltet. Die Jüdische Landesgemein-



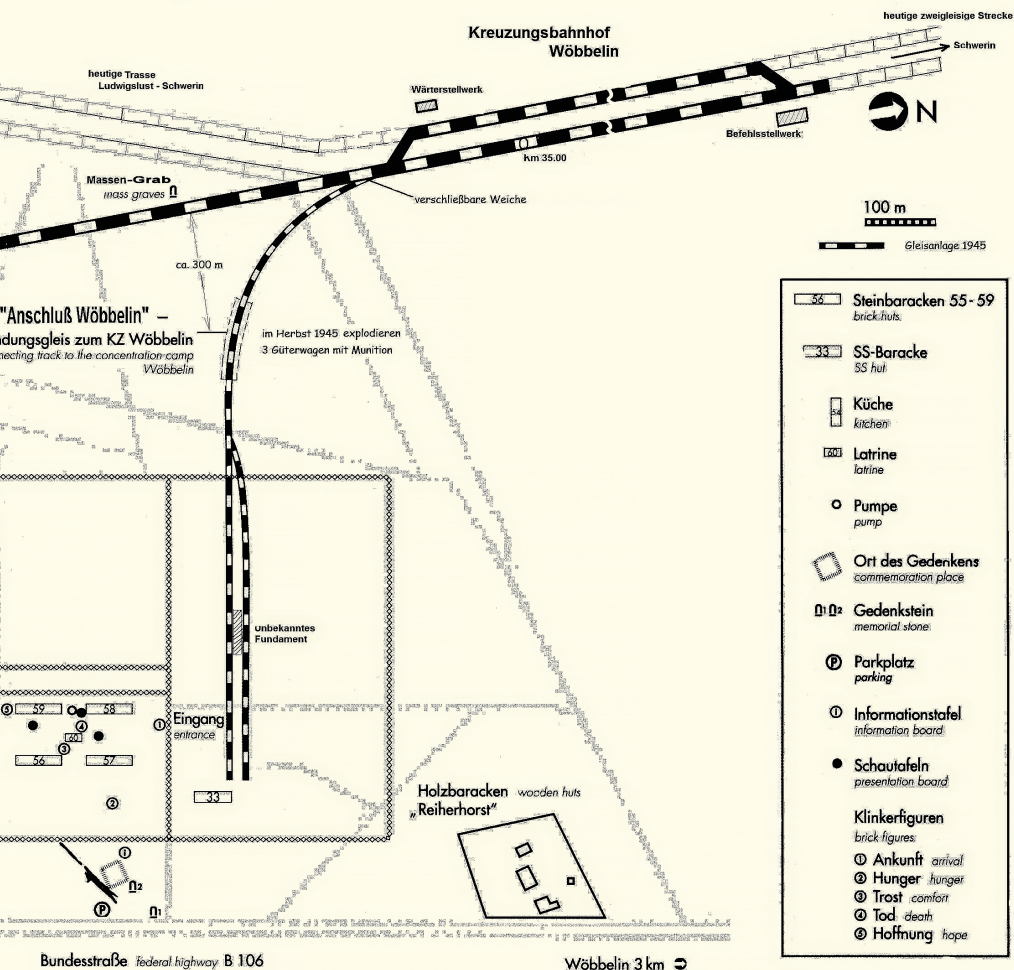
de Mecklenburg ließ einen Gedenkstein aus Granit setzen.

Die jungen Lokführer wie auch der Autor, die fast täglich an der Gedenkstätte vorbeifuhren, wussten um das Drama, das dort stattgefunden hatte und schickten öfter mal bei Vorbeifahrt (an offiziellen Ge-

denktagen) mit der Lokpfeife einen Gruß hinüber.

Die Gedenkstätte wurde in der Vergangenheit mehrfach umgestaltet. Aufgrund der starken Vegetation war eine Neugestaltung notwendig geworden. Gleichzeitig wurde zu den Vorgängen umfangreich

Vorschlag von Peter Falow



Skizze geändert von Peter Falow

geforscht, der Boden um den Bahnhof mit Sonden untersucht, die Vorgänge zum Lauf des KZ-Zuges recherchiert.

Der Autor hatte bei der Erforschung der Gedenkstätte mitgewirkt, indem er einen Bahnhofslageplan aus dieser Zeit zur Verfügung stellte. Durch die Gleislängenangabe auf dem Bahnhofslageplan war es möglich, den Standort des Zuges zu rekonstruieren. Auch konnte dadurch der Standort der einzigen Handpumpe ermittelt werden, mit deren Wasser die fast 4 500 Häftlinge versorgt werden mussten.

Zuvor hatte er mit Hilfe von Dokumenten und Lageplänen den Kreuzungsbahnhof Wöbbelin erforscht, von dem aus die Gleisanlagen des KZ-Außenlagers Wöbbelin bedient wurden. Die Ergebnisse, die Lage der Weichen, der Gleise des Kreuzungsbahnhofs und des Lageranschlusses deckten sich weitgehend mit den Erinnerungsberichten der überlebenden Häftlinge.

Der Autor hatte vorgeschlagen, einen Bm-Wagen der Deutschen Reichsbahn als Mahnmal in Sülstorf aufzustellen, was aber aus Kostengründen nicht realisiert werden konnte. Sein Vorschlag, wieder eine Handpumpe aufzustellen, und zwar an der historischen Stelle wie im Bahnhofslageplan angegeben, wird demnächst realisiert.

Die Jüdische Landesgemeinde Mecklenburg ließ 1951 einen Gedenkstein aus Granit setzen, der zur Gedenkstätte am Bahnhof Sülstorf umgestaltet wurde.

In den vergangenen Monaten hat die Gemeinde die Gedenkstätte neu gestaltet. Dabei wurde sie unterstützt vom Verein Mahn- und Gedenkstätten im Landkreis Ludwigslust-Parchim e.V. und vielen Personen und Firmen. Ziel ist, nachfolgenden Generationen, vor allem aber Schulklassen, aufzuzeigen, was Krieg bedeutet

Foto: Sammlung Falow (2x)



und welche Verbrechen während der Nazi-Diktatur geschehen sind.

Am 15. November 2015, am Volkstrauertag, fand die feierliche Einweihung der neu gestalteten Gedenkstätte für die Opfer des KZ-Zuges von Sülstorf statt. Anwesend waren Vertreter der Jüdischen Gemeinde, der Kirche, der Landrat Rolf

Christiansen (der zugleich Vorsitzender des Vereins Mahn- und Gedenkstätten im Landkreis Ludwigslust -Parchim e.V. ist), der Bürgermeisters Horst Busse und viele Gäste. Der Autor arbeitet schon länger in der „Mahn- und Gedenkstätte Wöbbelin“ und ist dort speziell für Eisenbahnfragen zuständig.



Bahnhof Gütersloh – Verpflegungsstation im Ersten Weltkrieg

Rudolf Herrmann, Gütersloh – BSW-Ortsgruppe

Vor Beginn des Ersten Weltkriegs war der viergleisige Ausbau der Strecke Hamm (West)–Minden (West) von Bielefeld kommend bis zum Bahnhof Isselhorst-Avenwedde (km 121,8) fortgeschritten. Man hatte zuerst die Steigungsstrecke über den Teutoburger Wald ausgebaut. Im Bahnhof Gütersloh (km 126,9) war im Frühjahr 1914 mit dem Bau des neuen Lokomotivschuppens auf Kleßmanns Höhe begonnen worden. Außerdem hatte man die südöstliche Abfahrt zur neuen Bahnunterführung neben den Miele-Werken ausgeschachtet.

Als der Krieg am 1. August 1914 begann und die Mobilmachung anrief, war der Bahnhof Gütersloh der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) sehr klein und beengt. Schon lange war geplant, den gesamten Bahnhof Gütersloh zu vergrößern und den angrenzenden Bahnhof der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) zu verlegen. Aber der Platz reichte, um hier eine Verpflegungsstation für Soldaten und Kriegsgefangene einzurichten.

Die Mobilmachung am 1. August 1914 löste in Gütersloh die Spannung, die den ganzen Tag alle Gemüter bewegte. Es war ein Samstag. Abends gegen 6 Uhr wurden überall weiße Zettel angeschlagen. Darauf stand zu lesen:

„Se. Maj. der Kaiser hat die Mobilmachung befohlen. Erster Mobilmachungstag ist der 2. August, zweiter Mobilmachungstag ist der 3. August u.s.w.“

Die Gütersloher Zeitung (GZ) berichtete dazu am 3. August 1914:

„Am Samstagabend und während des gestrigen Sonntags war es ungemein lebhaft in den Straßen und besonders am Bahnhof. Auch die Herrichtung der Militär-Speiseanstalt auf dem Güterbahnhof wurde viel besichtigt.“

Am 15. August 1914 erschien in der GZ ein längerer, zweiteiliger Bericht über die Situation auf dem Bahnhof während der ersten Mobilmachungstage:

„Die Bahnhofs-Verpflegung der Truppen in Gütersloh:

Kaum war des Königs Ruf zu den Fahnen erklingen, da hatte sich auch in unserm Gütersloh, ähnlich wie im Kriege 1870, diesmal auf Veranlassung der städ-



tischen Vertretung, ein freiwilliges Komitee organisiert, um die braven Krieger auf ihrer langen, mühevollen Fahrt zu erquicken und zu stärken. Es handelte sich hier um die Insassen der Züge, die hier nur kurzen Aufenthalt nehmen. Mit nimmermüdem Eifer wurden von zahlreichen Damen in der Sprenschen Fabrik (zwischen dem jetzigen Bahnhofsgelände und Post) und später im Hause des Herrn Herm. Marten (Köckerstr. 23) gewaltige Mengen Butterbrote, – an die 150 000 – geschmiert. In der Molkerei brauten hilfsbereite Damen den Kaffee, an einzelnen Tagen bis zu 5 000 Liter, der von dort zum Bahnhofe geschafft wurde. (Die Molkerei befand sich damals in der heutigen Molkereistraße. Alle Kräfte gingen bei dieser Verpflegung treulich Hand in Hand. Der Bahnhofskommandant, die Bahnbeamten und vor allem das Komitee gaben unermüdlich helfende Anweisungen. Wie alle Kriegsvorbereitungen, so klappte auch die frei-

willige Verpflegung vorzüglich. Unsere braven Vaterlandsverteidiger aber waren voll freudigen Dankes für die Aufmerksamkeit, was auch in zahlreichen Zuschriften zum Ausdruck gekommen ist. Und wenn

in diesen Tagen in Zeitungen und Briefen die Rede war von der vorzüglichen Verpflegung der Truppen in Westfalen, dann konnte man oft lesen, daß gerade Gütersloh besonders Erwähnung fand.“

„Die Militärverpflegungsstelle:

„Wohl nur Wenigen mag es in Gütersloh bekannt gewesen sein, daß die Heeresleitung den Bahnhof Gütersloh vor langen Jahren schon zu einer großen Verpflegungsstätte im Mobilmachungsfall ausersehen hat, in der großen Truppentransporten in ausgiebigster Weise warme Nahrung gereicht werden sollte. Auf dem ausgedehnten Güterbahnhofe entstanden am 1. Mobilmachungstage sozusagen über Nacht mehrere lange Holzhallen. 2 Kriegsküchen und 1 Offiziersküche wurden eingerichtet. Der Güterschuppen war im Nu in einen großen Speisesaal umgewandelt, so daß in diesem und in den beiden Holzhallen an sauberen Tischen mehrere tausend Truppen auf einmal gespeist werden konnten. Hunderte von freiwilligen Helferinnen und viele Helfer stellten sich opferfreudig zur Verfügung. [...] Kommt man in die Nähe der Kriegsküche, dann dringen einem so liebliche Gerüche entgegen, daß man nicht ungeachtet an ihr vorbeigeht. Wir sehen darin 8 große Kessel von je 650 l Inhalt. Die Kochfrauen sind unermüdlich tätig, um die gewaltigen Mengen Speisen, die in verschiedenen und guter Zubereitung geboten werden, auch warme Würstchen, Gütersloher Fabrikat, werden in großen Mengen verspeist und sie munden den braven Marssöhnen vortrefflich. ‚So viel Fleisch können wir uns bei Muttern nicht leisten. – Bei son Essen muß man ja Kurage kriegen.‘ So oder ähnliche Äußerungen hört man nicht sel-



Viele Gütersloher sind an den ersten Mobilmachungstagen zum Bahnhof gelaufen und haben den durchfahrenden Soldaten zugejubelt. Ein Zug mit Soldaten fährt Richtung Westen und überquert den beschränkten Bahnübergang Kirchstraße.

ten. An einem einzigen Tage wurden weit über 12 000 wackere Krieger gespeist. Einige Schwerenöter sollen es fertig gebracht haben, daß sie ein halbes Dutzend Würstchen in Papier eingewickelt als ÜBRIGES einsteckten. Einer, der recht verhärtet aussah, meinte treuherzig: „Ach wenn doch meine Frau und mein kleiner Willem davon mitessen könnten!“

Die vielen Soldaten, die mit ihrem Kriegsmaterial auf der Eisenbahn in Richtung Westen befördert werden mussten, bedingten eine totale Sperrung für den zivilen Personen- und Güterverkehr. Eisenbahnseitig wurde angeordnet, vom 3. bis einschließlich 13. Mobilmachungstag den gesamten zivilen Eisenbahnverkehr auf der Hauptstrecke einzustellen. Es wurden nur noch Militärzüge befördert. So musste die Milch, die von Gütersloh in den Industriebezirk Dortmund gefahren wurde, zunächst mit der TWE nach Hövelhof und weiter über Paderborn–Soest zum Bahnhof Dortmund gefahren werden. Am 10. August seien Dank der ausgezeichneten Leistungen der deutschen Eisenbahnen für die Beförderung von Lebensmittel und Vieh wieder Züge eingesetzt worden, so schrieb die GZ einen Tag später.

Wurden in den ersten Augusttagen nur deutsche Soldaten und deren Kriegsma-

terial in Richtung Westen befördert, so änderte sich dies bald. Die ersten Kriegsgefangenen mussten mit der Eisenbahn ostwärts befördert werden. Auch sie wurden zum Teil im Bahnhof Gütersloh verpflegt. Am 28. August meldet die GZ, dass hier ein Zug mit 2 100 gefangenen Belgiern durchkam. 600 von ihnen wurden hier verpflegt, die übrigen auf anderen Stationen.

Besonders zu erwähnen ist, dass die damalige Heilanstalt (heute LWL-Klinikum Gütersloh) als Offiziers-Gefangenen-Lager für mehrere 100 Offiziere aus verschiedenen Nationen hergerichtet wurde. Auch sie kamen hier mit der Eisenbahn an und wurden dort teilweise mit ihren Burschen herrschaftlich untergebracht.



Auf der Ladestraße des Bahnhofs Gütersloh waren sehr schnell mehrere Holzhallen für die Truppenverpflegung aufgebaut worden.

Anfang März 1915 wurde die Versorgung der Zivilbevölkerung problematisch. Die Stadt Gütersloh ließ am 4. des Monats auf dem Staatsbahnhof Kartoffeln direkt aus Waggonen verkaufen. 200 Käufer erschienen, jeder erhielt einen Zentner zum Preise von 5,50 M. Am 23. September wurde die Zeichnung für die 3. Kriegsanleihe abgeschlossen. Auf dem Bahnhof Gütersloh begann man Kupfer, Nickel usw. zu sammeln. Über 4 000 Personen kamen, um Metall-Gegenstände abzuliefern. Insgesamt wurden vier bis fünf Waggonladungen im Gewichte von 12 000 kg und im Werte von 44 000 M zusammengetragen.^{*)}

^{*)} aus der Chronik der Liebfrauenschule Süd



Auch das Ende des Ersten Weltkrieges wurde übrigens in einem Eisenbahnwagen besiegelt. Der französische Marschall Ferdinand Foch diktierte am 11. November 1918 im Wald von Compiègne der deutschen Waffenstillstandsdelegation die alliierten Bedingungen zur Beendigung der Kampfhandlungen. Diese lauteten u.a.:

- Die Deutschen räumen die besetzten Gebiete in Frankreich einschließlich Elsaß-Lothringen, Belgien und Luxemburg innerhalb von 14 Tagen.
- Die deutschen Armeen räumen innerhalb eines Monats das linksrheinische Gebiet. Alliierte besetzen die Brückenköpfe in Mainz, Koblenz und Köln.
- Das deutsche Heer überlässt den Alliierten 5 000 Kanonen, 25 000 Maschinengewehre, 1 700 Jagd- und Bombenflugzeuge.
- Deutschland liefert den Alliierten innerhalb eines Monats 5 000 Lokomotiven, 150 000 Eisenbahnwagen und 5 000 Lastkraftwagen.

Die Rückführung der verbliebenen deutschen Truppen in ihre Garnisonen erforderte wiederum Einschränkungen im zivilen Reiseverkehr. Die Eisenbahndirektion Hannover gab am 19. November 1918 in der GZ bekannt:

„Vom 22. des Monats ab werden bis auf weiteres Fahrkarten nur an solche Reisende abgegeben, die die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reise durch schriftliche Unterlagen bei den Fahrkartenausgaben rechtzeitig nachweisen.“

Im Dezember 1918 berichtet die GZ mehrfach zum Rücktransport der deutschen Truppen über den Bahnhof Gü-

tersloh – am 18. Dezember unter der Überschrift Abtransport:

„Das 1. Bataillon und die Minenwerfer-Komp. des 5. Grenadier-Regiments hat nach fünftägigem Aufenthalt heute unsere Stadt wieder verlassen, um mit der Bahn in die Garnison (Danzig) befördert zu werden. Die Gymnasial-Kapelle mit dem Trommelkorps an der Spitze begleitete die Truppen heute morgen mit Musik zum Bahnhof. Die Abfahrt der mit Blumen und frischem Grün geschmückten Soldaten und Wagen erfolgte gegen 1 Uhr (13 Uhr). – Heute bezieht der Stab Artillerie-Kommandeur N° 112 hierselbst Quartier.“

Die Eisenbahndirektion Hannover zog ein Fazit aus den Erkenntnissen, die sie während der Mobilmachung mit dem zu kleinen Bahnhof Gütersloh gewonnen hatte:

Der 1913 vorgelegte Plan zur Änderung der gesamten Gütersloher Bahnanlagen scheiterte seinerzeit am Veto der Teutoburger Wald-Eisenbahn AG (TWE), die die geplante Einführung der TWE-Personenzüge in den Staatsbahnhof nicht wollte.

Ein 1916 vorgelegter Plan sah u. a. nur eine geringe Erweiterung der Gleisanlagen im Ostteil des Bahnhofs und eine größere Güterabfertigung vor.

Am 3. Juni 1925 schrieb die GZ nach einer Mitteilung der Reichsbahndirektion Hannover:

„Trotz häufiger Veröffentlichungen besteht in weiten Kreisen Unkenntnis über den Umfang der Zahlungsverpflichtungen der Reichsbahn-Gesellschaft. Über die allgemeinen Ausgaben hinaus, zu denen für dieses Jahr noch etwa 100 Millionen RM für die Instandsetzung der Rhein- und Ruhrbahnen hinzukommen, muß aus den Einnahmen außerdem die Reparations-



Gefangene Engländer verlassen den Zug in Gütersloh,

last bestritten werden. Und zwar hat die Reichsbahn im ersten Reparationsjahr 200 Millionen im zweiten 595 Millionen, im dritten Jahr 550 Millionen und vom vierten Jahr ab 660 Millionen Goldmark zu leisten...”

In den Folgejahren wurden trotz Geldnot der Rangier- und Zugbildungsbahnhof



um auf der Ladestraße Verpflegung in Empfang zu nehmen.

Fotos (3): H. Goldbeker

mit Ablaufberg wesentlich vergrößert, größer als 1916 geplant. Für die Truppenversorgung kam ein 600 Meter langer Militärbahnsteig mit sieben Hydranten hinzu. Mit der Fertigstellung der Güterabfertigung war der gesamte Bahnhofsumbau 1933 beendet. Bereits 1925 war ein schönes, großes Bahnhofsgebäude errichtet

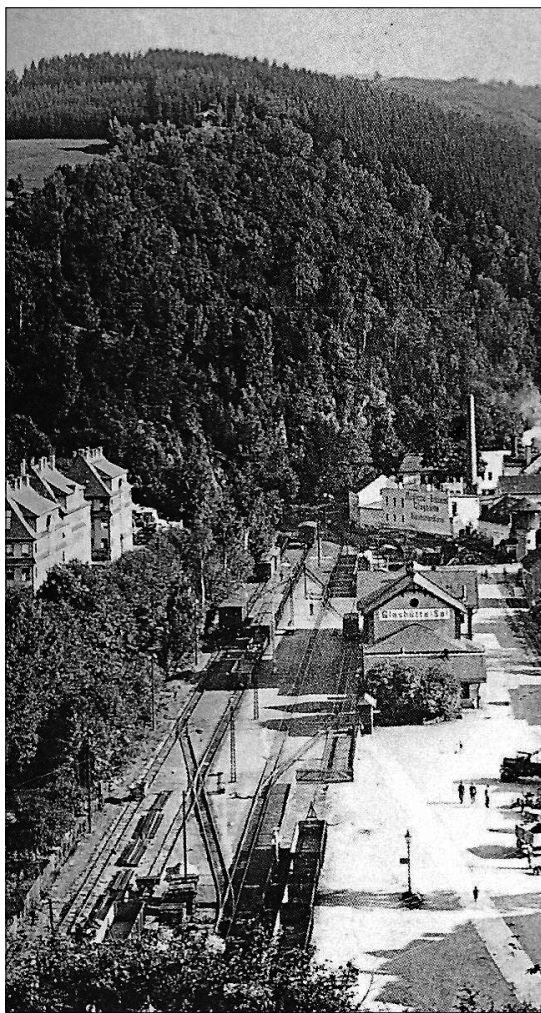
worden, das leider nur 20 Jahre Bestand hatte. Im März 1945 wurde es durch Fliegerbomben beschädigt und im April 1945 von den Amerikanern gesprengt, obwohl es wiederaufbaufähig war. Heute sind große Teile des ehemaligen Rangierbahnhofs und des Lokschuppens von den Firmen Miele und Pfeleiderer überbaut.

125 Jahre Müglitztalbahn in Sachsen

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

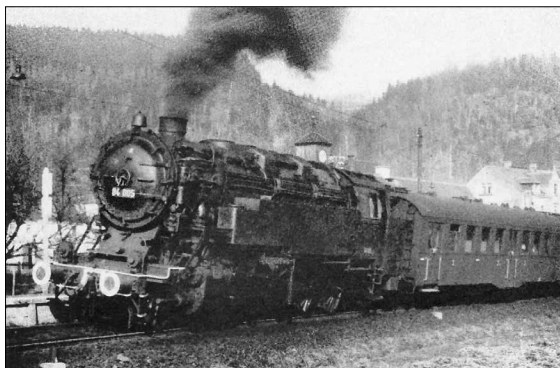
Eine schöne, anspruchsvolle Eisenbahnstrecke steigt aus dem Elbtal bei Dresden ins Osterzgebirge auf. Als eine 750-Millimeter-Schmalspurbahn ging die Müglitztalbahn am 17. November 1890 in Betrieb. 36,1 Kilometer fuhr sie stetig bergan, von Mügeln (bei Pirna)^{*)} über Glashütte (Sachs) bis nach Geising, den bekannten Wintersportort. Dem Fluss Müglitz folgend, waren 57 Brücken, mehrere Tunnel und ein Viadukt vor Geising von Nöten. Dafür wurde extra die Schmalspurdampflokomotive Sächs. V K (Dn-2vt) entwickelt und ab 1901 als N^o 201-209 (später 99 611-619) gebaut. Im Güterverkehr setzte man Rollböcke, ab 1901 auch Rollwagen ein. 1923 kamen 5,3 Kilometer Steilrampe von Geising (590 m) nach Altenberg (Erzgeb) (754 m) hinzu. Sogar eine Anbindung an andere Erzgebirgsstrecken war im Gespräch. Das Jülichochwasser von 1927 zerstörte Illusionen, Bahnkörper und Brücken. In den 1930er Jahren entschied man sich zum Umbau auf Regelspur mit umfangreichen Neutrassierungen, Kunst-, Hoch- und Tunnelbauten. Baubeginn war im Januar 1935. Ein Tag vor Weihnachten 1938 begann ihr neues Leben als 38 Kilometer lange, eingleisige Nebenbahn. Die Lichtraumprofile wurden so erweitert, dass auch eine Elektrifizierung möglich gewesen wäre. Im Sommerfahrplan 1939 benötigte ein dampfbetriebener Personenzug von Dresden nach Altenberg (Erzgeb) 77 Minuten. Wintersportzüge ohne Halt schafften es in 58 Minuten. Die Deutsche Reichsbahn

hatte dafür eigens die Tenderlokomotive BR 84 und die „Altenberger Wagen“ mit Seiten- und Mitteleinstieg entwickeln und bauen lassen. Eine Reihe von Triebwagen wurde versuchsweise, aber nie dauerhaft eingesetzt.



^{*)} 1920 wurde Mügeln (bei Pirna) Teil der Gemeinde Heidenau, die 1924 Stadtrecht bekam. Seitdem heißt die Strecke offiziell Heidenau–Altenberg (Erzgeb).

Von 1948 bis 1954 verursachte der Uranerzabbau der Wismut AG bei Bärenhecke zusätzlichen Personen- und Güterverkehr. Das Hochwasser 1954 und 1957 löste schwere Schäden aus. Nach der Dampflokära versahen ab 1970 nur noch Dieselloks der DR-Baureihen 110, 118 und 119 mit Reko-Wagen ihren Dienst. Die Altenberger Wagen kamen in den 1950er Jahren



Die ab 1939 typische Zuggarnitur mit Dreizylinder-Dampflok 84 005 von Schwartzkopff und den "Altenberger Wagen" (2./3. Klasse Vierachser von LHB) am Haltepunkt Mühlbach bei Pirna.

Der Schmalspurbahnhof Glashütte vor dem Umbau auf Normalspur – die Gleise liegen ebenerdig und das alte Empfangsgebäude steht weiter hinten.



sogar in Schnellzügen Plauen–Dresden zum Einsatz. Sie wurden ab 1960 ausgemustert. Einige tauchten bei der ÖBB, der ČD und der HŽ ^{**)} wieder auf. 1998/99 wurde die Müglitztalbahn umfassend saniert, drei Jahre bevor das Hochwasser im August 2002 (wie schon 1927, 1954 und 1957) die Strecke außer Gefecht setzte. Im Dezember 2003 war die Sanierung abgeschlossen. Sie kam einem fünften Neubau gleich. Seit 2010 erbringt die Städtebahn Sachsen alle Verkehrsleistungen im Personenverkehr mit Dieseltriebwagen der Baureihe Desiro (DB VT 642). Die Linie wird seither als SB72 bzw. SE19 bezeichnet. Es werden acht Bahnhöfe und sieben Haltepunkte berührt sowie fünf Tunnel durchfahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Der Bahnhof Glashütte (Sachs) ist heute der einzige Bahnhof mit mehr als einem Hauptgleis (Ausweichgleis) auf der Strecke. Hier finden im Regelbetrieb planmäßig alle Zugkreuzungen

**) ÖBB – Österreichische Bundesbahnen
ČD – Tschechische Bahnen
HŽ – Kroatische Bahnen

Der Regelspurbahnhof Glashütte im Januar 2016 – die Gleise liegen in Hochlage und das neue Empfangsgebäude wurde am unteren Bildrand, gegenüber dem Mehrfamilienhaus, errichtet.



statt. Das Empfangsgebäude nutzt heute der Uhrenhersteller Nomos Glashütte als Firmensitz und Produktionsstandort. Mit der Einfahrt in den Endbahnhof Altenberg (Erzgeb) beginnt das einzige horizontale Streckenstück.

Eine ausverkaufte Jubiläumsfahrt am 26. November 2015 musste leider ausfallen, da die DB Netz AG die Genehmi-

gungen für die Sonderzugveranstaltungen Chemnitz (SVC) bzw. die Dampf Plus GmbH (Lok 52 8079-7) kurzfristig zurückzog.

Literatur:

Die Müglitztalbahn, Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR, Dresden/Heidenau 1983.

Fotos: Deutsche Fotothek Dresden, Hätschel, L. Kuhne,

Knallkapsel – Was war das doch gleich?

Wilfried Rettig, Minden – BSW-Gruppe HEUM

Knallkapseln (oder Petarden wie sie anfangs hießen) zählten zu den Schutzhaltsignalen und trugen in den Signalbüchern der Deutschen Bundesbahn (DS 301) und der Deutschen Reichsbahn (DV 301) die Bezeichnung „Signal Sh 4 – Knallsignal – Sofort halten! – Gefahr“.

Diese rot angestrichenen Sprengkörper wurden im Gefahrenfall, bei Nebel oder Schneetreiben, wenn keine andere Möglichkeit bestand oder nicht ausreichend sicher erschien, um Züge zu warnen bzw. aufzuhalten, im Abstand von 1 000 Metern (auf Hauptbahnen) bzw. 400 bis 700 Metern (auf Nebenbahnen) vor der Gefahrenstelle angebracht. Dazu legte man drei Knallkapseln im Abstand von mindestens 30 Metern auf dem Schienenkopf aus und fixierte sie durch die bei-

den seitlichen Messingbänder. Fuhr ein Schienenfahrzeug über die Knallkapsel, explodierte der Sprengstoff mit lautem Knall und veranlasste den Triebfahrzeugführer zur sofortigen Schnellbremsung. Als Halteauftrag galt bereits ein Knall. Beim Aufenthalt in der Nähe ausgelegter Knallkapseln war wegen der Splitterwirkung auf ausreichende Deckung oder einen Sicherheitsabstand von 50 Metern zu achten. Dieser Schutzabstand war auch beim Auslegen in der Nähe von Wegübergängen und Bahnsteigen zu berücksichtigen. In älteren Signalbüchern war noch die gleichzeitige Warnung mit den Halt-Signalen Sh 1 (Kreissignal mit Signalflagge oder rot leuchtender Laterne) und Sh 2 (Haltscheibe neben dem Gleis) vorgeschrieben.



Knallkapsel der Deutschen Reichsbahn

Fotos: W. Rettig (2x)



Knallkapsel der Deutschen Bundesbahn.

Es galten strenge Vorschriften über „Behandlung, Übergabe, Aufbewahrung und das Mitführen im Dienst“, bei der Deutschen Reichsbahn geregelt in der DV 421 (Knallkapseln). Bei der Deutschen Bundesbahn waren die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Je sechs Stück erhielten die Posten der Bahn- und Schrankenwärter, der Weichenwärter an den Ein- und Ausfahrten, die Blockstellen, die Rottenführer bei Streckenarbeiten, die Kleinwagenführer und alle Lokomotiven. Ersatzbestände waren auf den Bahnhöfen, Bahnmeistereien und Bahnbetriebswerken vorzuhalten. Die DV 421 schrieb für die Aufbewahrung Blechbüchsen (ggfs. auch Ledertaschen) vor. Innerhalb der Behälter mussten die Knallkapseln durch Wellpappe o. ä. gegen gegenseitigen Druck geschützt sein.

Lokpersonale wurden im Dienstunterricht regelmäßig auf den Umgang mit Knallkapseln hingewiesen und mussten sich vor Übernahme des Triebfahrzeuges vom Vorhandensein des Behälters und seiner ordnungsgemäßen Plombierung überzeugen. Jährlich im März hatten die Dienststellenleiter die Funktionsfähigkeit der Knallkapseln zu prüfen, indem ein bis drei Exemplare aus zurückliegenden Jahrgängen durch Überfahren zur Explosion gebracht wurden. Die Verwendung von Knallkapseln war im Fahrtbericht zu notieren und dem Vorgesetzten zu melden. Der Bestand war sofort zu ergänzen.

Mit der Einführung des Zugfunks und der Möglichkeit des sofortigen Notrufs verschwanden die Knallkapseln in der Praxis und aus den Dienstvorschriften (bei der DB per 6. Juli 1986, bei der DR per 1. März 1992).

Schülerwettbewerb der Bundesbahndirektion Wuppertal 1964

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Dieter Birnstein, Porta Westfalica – BSW-Gruppe HEUM

Ende 1963 rief die Bundesbahndirektion Wuppertal zu einem Schülerwettbewerb anlässlich 125 Jahre Eisenbahn in Düsseldorf auf.

Erwünscht waren Aufsätze, Fotos, Zeichnungen oder Bastelarbeiten rund um die Eisenbahn. Dieter Birnstein, der heutige Leiter der BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformen Minden (HEUM), nahm auch daran teil. Der damals 13-Jährige verfasste einen fünfseitigen Aufsatz zum Thema „Die moderne Bundesbahn“, zeichnete zwei Dampfloks (23 014, 89 005), eine Diesellok (188 001), fünf Güterwagen, einen Packwagen und einen DB VW-Bus. Außerdem bastelte er Güterwagen-Pappmodelle, Spur HO mit Märklin-Drehgestellen.

Für sein Engagement bekam er einen 4. Preis in Form einer Lok-Mitfahrt und einen Buchpreis. Die Lok-Mitfahrt ist in den DÜSSELDORFER NACHRICHTEN vom 23. September 1964 dokumentiert. (Foto: Retzlaff)

Am 12. Januar 1965 fand für alle Preisträger noch eine Kaffefahrt ins Sauerland zur Dechenhöh-

le bei Iserlohn statt, die 1868 von zwei Eisenbahnarbeitern entdeckt worden war.

Noch heute erinnert sich Dieter Birnstein gern an dieses Erlebnis, mit dem seine Liebe und Begeisterung zur Eisenbahn belohnt wurde.

125 Jahre Eisenbahn in Westdeutschland

Die  lädt ein zum

SCHÜLERWETTBEWERB

Liebe Schülerinnen und Schüler!

FAHRT IM „RHEINGOLD“

FAHRT AUF ELLOK UND DIESELLOK

und manche andere interessante Preise sind zu gewinnen.

Seit 125 Jahren fährt in Düsseldorf die Eisenbahn! Im Dezember 1838 wurde die Strecke von Düsseldorf nach Erkrath eröffnet. Das war die erste Eisenbahn in Westdeutschland. Heute haben wir hier eines der dichtesten und bedeutendsten Eisenbahnnetze der Erde! Ohne die Eisenbahn wäre Düsseldorf sicher nicht der „Schreibtisch des Ruhrgebietes“. Und nach wie vor ist die Eisenbahn das Rückgrat des Verkehrs.

Aus Anlaß dieses Jubiläums laden wir Euch ein zu einem

Schülerwettbewerb

Wer kann teilnehmen?

Alle Schüler – natürlich auch Schulklassen und Schülergruppen – in Düsseldorf und Erkrath.

Was suchen wir?

Arbeiten zu den Themen

„Die Eisenbahn im Raum Düsseldorf einst und jetzt“.

„Die moderne Bundesbahn“.

„Warum brauchen wir die Bundesbahn?“

Was für Arbeiten erwarten wir?

Aufsätze, Photos (Schwarz-weiß-Bilder und Farbbilder hochglanz 13 x 18, gerahmte Farbdies), Bastelarbeiten, Zeichnungen, Aquarelle, Linolschnitte u. a.

Wie lange habt Ihr Zeit?

Bis zum 20. Februar 1964

Wo könnt Ihr die Arbeiten abgeben?

Beim Bundesbahn-Verkehrsamt Düsseldorf, Minropstraße 27, bei der Fahrkartenausgabe Düsseldorf Hbf, beim Bahnhof Erkrath und bei allen Bundesbahndienststellen in Düsseldorf.

werden in Düsseldorf in einer Ausstellung öffentlich gezeigt werden!

Lehrern außerdem zu einer Kaffefahrt einladen!

abnhof vom 6. – 9. Dezember 1963

in. ES LOHNT SICH!
eher darüber!
und Erfolg!

Eure

Bundesbahndirektion Wuppertal



150 Jahre Bahnhof Cottbus

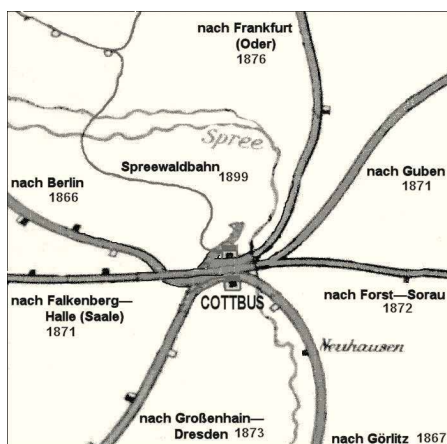
Harald Großstück, Neuhausen/Spree – BSW-Ortsstelle Cottbus

Am 13. September 1866 wurde die Bahnstrecke Berlin–Cottbus und damit der zweite Bahnhof in Cottbus (erster war der der Cottbus-Schwiebichseer Pferde-Eisenbahn), offiziell eröffnet. Cottbus hatte ca. 11 500 Einwohner. Hinzu kamen etwa 3 000 in- und ausländische Arbeiter, die die Eisenbahn errichteten. Diese Bauarbeiter waren in der Regel in großen Barackenlagern untergebracht. Der Bahnhof wurde Mitte der 1880er Jahre südlich der Stadt angelegt. In Cottbus wurde eine neue Straße vom Spremberger Tor und dann im rechten Winkel über den alten Schwanenweg hinweg zum Bahnhof geführt.

Bereits am 5. Juni 1866 wurde die Strecke Berlin–Cottbus für den Militärverkehr wegen des deutsch-österreichischen Krieges notdürftig fertig gestellt, und einige Militärtransporte befuhren die Strecke. Am 13. September 1866 fuhr, ohne große Feierlichkeiten, der erste öffentliche Zug von Cottbus nach Berlin. Es verkehrten täglich zwei Personenzugpaare und ein Personenzugpaar mit Gütertransport (PmG) meist Kohlen für Berlin.

Die Bahnstrecke wurde unter der Leitung des königlichen Regierungsbaurath Schwedler zu Berlin geplant, die Gebäude entwarf meistens der Architekt August Orth.

Mit der Eröffnung der Berlin–Görlitzer Eisenbahn entstand in Cottbus vorerst ein provisorisches Gebäude, indem Fahrkarten verkauft werden konnten. Fertiggestellt waren außerdem die Wasserstation, die Bahnwärterbuden mit den Glockenhäuschen sowie den optischen Telegra-



Eisenbahnknoten Cottbus nach seiner Vollendung um 1900.
Zeichnung Lothar Kühne

fen. Der vierständige Lokschuppen mit der Drehscheibe und der Güterschuppen waren noch im Bau, Bahnsteige nicht vorhanden. Als Zufahrt von der Stadt zum Bahnhof diente die Feldstraße, die heutige Taubenstraße. Diese wurde gepflastert und führte über einen Bahnübergang, den zwei Bahnwärter mit Barrieren sicherten, weiter über einen Feldweg vorbei am Exerzierplatz zum Stationsgebäude bzw. Güterschuppen. Der Bau einer Rampe zur Überbrückung der Gleise war begonnen, die Arbeiten aber aus Geldnot eingestellt.

Der Anzeiger für Cottbus und Umgegend vom 2. November 1869 berichtete:

„Die Erweiterung des Stationsgebäudes für den Cottbuser Zentralbahnhof ist jetzt baulich fast vollendet und bietet dasselbe für die Bueros und den Personenverkehr große Räumlichkeiten, unter welchen besonders die große mit Glas überdachte

Halle hervorzuheben ist, die für über 100 Personen Raum gewährt.“

Erst mit der Inbetriebnahme der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn des „Eisenbahnkönigs“ Bethel Henry Strousberg am 1. September 1871 wurde das repräsentative Stationsgebäude in Insellage eröffnet. In den folgenden Jahren gab es kleinere Erweiterungen der Bahnanlagen. 1873 kam der angrenzende Großenhainer Bahnhof hinzu. 1886 folgte der Bau des heutigen Spreewaldtunnels. 1899 wurde der Spreewaldbahnhof eröffnet. Der zunehmende Verkehr führte zum zweigleisigen Ausbau der Hauptstrecken und zwang die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Halle um 1900, den Bahnhof in dreijähriger Bauzeit grundlegend

zu erweitern. In diesem Zusammenhang entstanden, die eiserne Bahnbrücke und das Stellwerk „Ot“, das heute stillgelegte Stellwerk B 23. Dieses war das erste in Deutschland, von der Firma Stahmer gebaute elektro-pneumatische Stellwerk, mit dem die Weichen und Signale mittels Druckluft gestellt wurden.

In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg nahm vor allem der Personenverkehr weiter rasch zu, sodass nach langen Diskussionen das Empfangsgebäude 1936 mit einem Vorbau erweitert wurde. In diesem Bauvorhaben wurden auch die Zugänge zu den Bahnsteigen umgebaut. In den letzten beiden Kriegsjahren übernahm die SS die Bahnstation und baute den Keller als Führungsstab aus. Der Krieg neigte

Das repräsentative Cottbusser Empfangsgebäude 1912 (Mitte), rechts die Straßenbahn, über die neue hochliegende Bahnbrücke. Über eine Brückenrampe wurde der in Insellage befindliche Bahnhof erreicht.



sich seinem Ende zu, als anglo-amerikanische Bomber am 15. Februar 1945 den Bahnhof angriffen, der allerdings wegen leichter Bewölkung nur zum Teil getroffen wurde. Vor allem wurden das Krankenhaus und die Gebäude südlich des Bahnhofs zerstört. Den größten Schaden erlitten die Gleisanlagen durch einen im Bahnhof stehenden Munitionszug, der wegen Lokmangels nicht mehr auf die freie Strecke gefahren werden konnte. Dennoch blieb, bis auf kleinere Schäden, das Empfangsgebäude erhalten. Auch das Bahnbetriebswerk mit seinen vier Lokschuppen und die Hallen des Reichsbahnausbeserungswerks (RAW) waren unversehrt. Auf dem Bahnhof gab es zu dieser Zeit keine Luftabwehr mehr, und die deutsche Luftwaffe existierte kaum noch. So konnte am 16. April 1945 die 2. Sowjetische Luftarmee den Güterbahnhof zweimal ohne eigene Verluste bombardieren. Die Rote

Armee stand vor den Toren der Stadt, als die SS am 21. April 1945, unmittelbar bevor sie den Bahnhof räumte, ihren Führungsbunker samt dem Empfangsgebäude und drei Brücken in die Luft sprengte. Zu diesem Zeitpunkt waren keine Eisenbahner mehr auf ihren Dienstposten. Die sowjetischen Soldaten drangen von den Sachsendorfer Wiesen kommend über das Bahngelände in die Stadt ein. Dabei gingen die Lokschuppen 1-3 sowie das schwer umkämpfte RAW in Flammen auf und wurden vollständig zerstört.

Anfang Mai begann unter der Führung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) der allmähliche Wiederaufbau der zerstörten Eisenbahnanlagen. Vorrangig fuhren Güterzüge mit dem Beutegut in Richtung Sowjetunion, Züge mit Umsiedlern und vereinzelte Personen- und Güterzüge für den zivilen Verkehr. Der Abbau der zweiten Gleise

Die Rampe führte von der Bahnbrücke zum Bahnhofsvorplatz. (Aufnahme 1976)





Der Cottbusser Bahnhof 1946–1978. Geradeaus befindet sich der Eingang in die „Empfangshalle“ mit dem Fahrkartenverkauf.

und der noch vorhandenen Sicherungsanlagen als Reparationsleistung brachte einen weiteren bedeutenden Einbruch in der Zugleistung, abgesehen davon, dass es an funktionsfähigen Lokomotiven und Wagen mangelte.

Die Sprengung des Empfangsgebäudes war so gründlich, dass an einen Wiederaufbau nicht zu denken war. Im Jahr 1946 wurden Holz- und Steinbaracken auf einen Teil des Vorplatzes errichtet. Die in U-Form aufgestellten Baracken ermöglichten die Unterbringung der Güterabfertigung mit einer Fahrradaufbewahrung auf der rechten Seite sowie der Fahrkartenausgabe mit einem größeren Warteraum und der Mitropa Gaststätte auf der linken Seite.

Dieser provisorische „Baracken-Bahnhof“ sollte nur wenige Jahre dienen. Ab 1951 begann die 1945 gegründete RBD

Cottbus die Planungen für ein Verwaltungsgebäude und ein stattliches Empfangsgebäude auf der Ostseite der Gleisanlagen. Die Planungen waren beendet, die Eisenbahner diskutierten bereits die Verteilung der Räume, und dann war wieder mal kein Geld vorhanden. Die Baracken blieben für mehr als 20 Jahre der erste Eindruck für Bahnreisende in Cottbus.

Erst am 3. Mai 1968 genehmigte der Verkehrsminister der DDR Erwin Kramer eine Vorplanung über einen etappenweisen Umbau des Bahnknotens Cottbus. Die Insellage des Empfangsgebäudes sollte aufgehoben und zugleich Platz für neue Güterzuggleise geschaffen werden. Das Entwurfs- und Vermessungsbüro der DR (EVDR) plante daraufhin die Umgestaltung des Bahnhofes und ein neues Empfangsgebäude. Dieses war dem



Das neue, zweite Cottbuser Empfangsgebäude in Seitenlage 1986 (eröffnet 1978)

Ministerium für Verkehrswesen zu teuer und es beauftragte am 10. Juni 1972 den ungarischen Projektierungsbetrieb „UVA-TERV“ zur Planung eines kleineren. Es dauerte weitere sechs Jahre, bis das neue Empfangsgebäude fertig gestellt war. Der Grund lag an der Komplexität der Vorhaben. Im Bahnhofsbereich wurden als erste Ausbaustufe alle Versorgungs- und Entsorgungsleitungen neu verlegt, die Bahnmeisterei, die Brückenmeisterei, die Signal- und Fernmeldemeisterei verlagert und ein Hochdruckkesselhaus für die Wärmeversorgung neu errichtet. In einer zweiten Ausbaustufe entstanden Reisezug-Reinigungs- und -Abstellgruppen, Güterzuggleise und der neue Außenbahnsteig 7/8. Die dritte Stufe des Vorhabens begann am 30. Oktober 1974 mit der feierlichen Grundsteinlegung des neuen Empfangsgebäudes. Dieses Vorhaben beinhaltete außerdem den Bau des neu-

en Personentunnels vom Hausbahnsteig 1 zu den Mittelbahnsteigen 6-10. Hauptauftragnehmer und Baubetrieb war das Bau- und Montagekombinat Cottbus (BMK), welches mit vielen Gästen am 31. August 1976 Richtfest feierte. Am 5. Oktober 1978 wurde endlich das neue Empfangsgebäude feierlich zur Nutzung freigegeben.

Die Empfangshalle ist eine Stahlkonstruktion mit einer Spannweite von 23,7 Meter und einer Stützhöhe von 11,5 Meter (Südfassade) bzw. 8,1 Meter (Nordfassade). Sie ist 108,4 Meter lang. Der Hausbahnsteig mit seiner Länge von 336 Metern liegt mit der Empfangshalle auf gleicher Ebene und ist über mehrere Zugänge erreichbar. Im Empfangsgebäude waren zur Eröffnung acht Fahrkartenschalter, eine Auslandsabfertigung, eine Auskunft, eine Gepäck- und Expressgutabfertigung, zwei Gaststätten der Mitropa und andere Verkaufseinrichtungen, DRK-Betreuungseinrichtungen, ein

Selbstbedienungspostamt sowie ein Transportpolizeirevier vorhanden. Im Jahr 1995 wurde der Innenausbau des Gebäudes vollständig verändert und den modernen Anforderungen angepasst.

Ende der 1970er Jahre regelten noch 23 Stellwerke den Betriebsablauf im Bahnknoten Cottbus. Die Vielfalt der Stellwerke, speziell aber deren unterschiedliche Bauarten und das Alter der genutzten Technik, machten den Bau eines neuen Zentralstellwerkes dringend notwendig. Erst ab 22. November 2010 ersetzte ein elektronisches Stellwerk (ESTW) der Bauart „Simis D“ die noch vorhandenen Stellwerke des Bahnhofs. Es wird von der Betriebszentrale der DB AG in Berlin-Pankow gesteuert. Das markante Gebäude von „B 23“ blieb denkmalgeschützt erhalten, leider ohne jegliche Nutzung. Schülern zur Berufswerbung wird es gelegentlich vorgeführt.

Die Elektrifizierung des Bahnhofs Cottbus war 1990 abgeschlossen. Bis 2000 war der Bahnhof der einzige Personenbahnhof der Stadt. Eine Unterscheidung von anderen Bahnhöfen durch Namenszusätze war nicht erforderlich. Seitdem entstanden der neue Haltepunkt Cottbus-Sandow, Cottbus-Merzdorf und Cottbus-Willmersdorf Nord. In den eingemeindeten Vororten tragen sie nun auch Cottbus im Namen. Mit dem Umbau des Bahnhofs für die Bundesgartenschau 1995 wurde die Beschriftung an der Außenfassade „BAHNHOF COTTBUS“ durch „DB HAUPTBAHNHOF“ ersetzt.

Heute ist Cottbus eine ca. 100 000 Einwohner zählende kreisfreie Stadt im Süden Brandenburgs. Sie versteht sich als modernes Zentrum der Lausitz und zweisprachig auch als politisch-kulturelles Zentrum der Sorben.

Das Cottbuser Gleisfeld vor dem Empfangsgebäude links 2009

Foto: JaySef auf wikimedia.org



Im April 2016 hat die Modernisierung des Bahnhofsumfeldes begonnen. Der Personentunnel wird erneuert und mit einem ansprechenden Stadtzugang versehen. Der neue Tunnel entsteht etwa 50 Meter entfernt vom Eingang des alten Durchgangs mitten im alten Gepäckschuppen des Güterbahnhofs, der zum Teil abgerissen wird. Straßenbahnen und Busse werden in einer Zentralhaltestelle vor dem Bahnhof zusammengefasst, sodass sich die Umstiegswege und -zeiten zur Eisenbahn verkürzen. Die DB AG plant den Umbau der Gleisanlagen in mehreren Abschnitten. Das elektronische Stellwerk muss für den Baufahrplanbetrieb umprogrammiert werden, während der Bauarbeiten halten Züge teilweise zeitgleich am selben Bahnsteig, in gegenüberliegenden Positionen. Begonnen wird mit Bahnsteig 11/12 – künftig 9/10. Das alte Mitropa-Gebäude auf der Mittelinsel muss einem technischen Neubau weichen.

Insgesamt entsteht ein barrierefreier Bahnhof mit Aufzügen, überdachten Bahnsteigen und moderner Anzeigetechnik.

Das Fahrgast- und Zugaufkommen hat sich über die Jahre gravierend verändert:

1900 nutzten rund 1 500 Fahrgäste täglich den Cottbuser Bahnhof.

1913 stieg die Zahl auf etwa 3 000 Bahnutzer täglich.

1968 waren rund 22 000 Menschen täglich unterwegs, vornehmlich im Berufsverkehr.

2016 nutzen zwischen 12 000 und 14 000 Fahrgäste den Bahnhof.

1905 verkehrten am Cottbuser Bahnhof täglich 142 Züge.

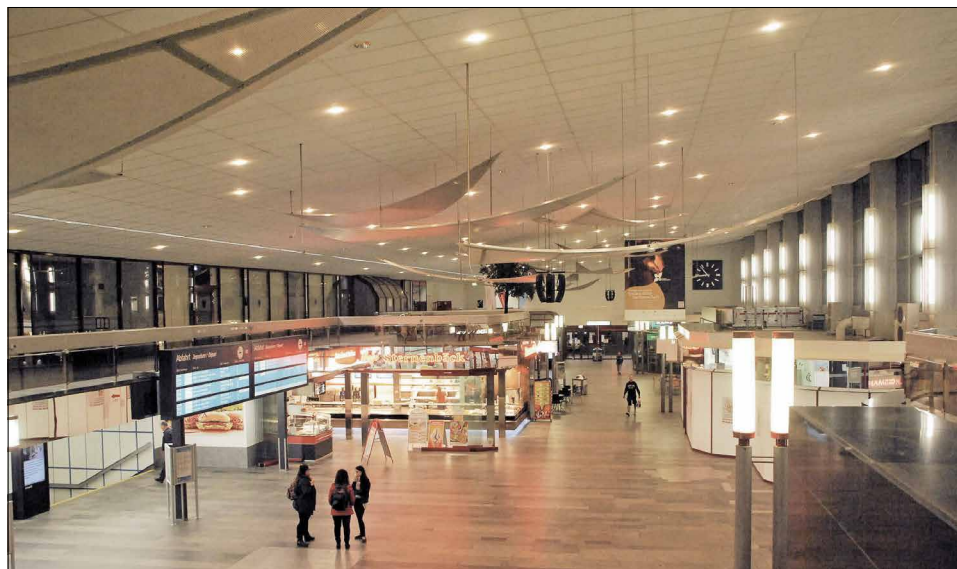
1935 waren es täglich 250 Züge.

1970 verkehrten über 300 Züge, vornehmlich im Berufsverkehr.

2016 fahren täglich 260 Reisezüge Cottbus an.

Das Cottbuser Empfangsgebäude mit seiner Innenausstattung 2015.

Fotos (5): Slg. Großstück



90 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Alfred Hobl, Dresden – BSW-Beauftragter Eisenbahnerbe Sachsen

Vordringlichster Bedarf der neuen Reichseisenbahnen nach 1920 waren leistungsfähige Schnellzuglokomotiven. Die Vereinheitlichung der vorhandenen Länderbahnlokomotiven scheiterte an den unterschiedlichen Konstruktionen, die zudem auch schon teilweise veraltet waren. An den Entwicklungsarbeiten beteiligten sich die Lokfabriken Borsig/Berlin, AEG/Henningsdorf, Henschel/Kassel und Maffei/München. Aus den Entwürfen wählte 1925 ein extra eingerichtetes Vereinheitlichungsbüro

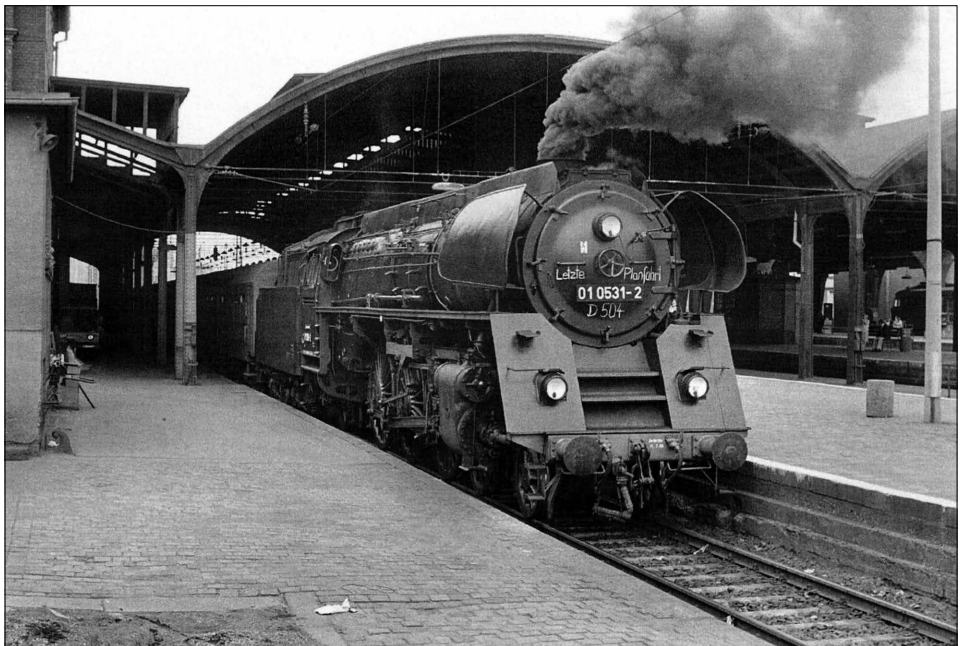
zwei Schnellzuglokomotiven aus: eine 2'C1'h2 Zwillingslokomotive der BR 01 und eine 2'C1'h4v Verbundmaschine der BR 02.

Noch 1925 fiel die Entscheidung, je zehn Lokomotiven jeder Baureihe zu bestellen, um in einem Erprobungsprogramm die erforderlichen Basiswerte vor einem Serienbau zu ermitteln.

Die erste Zwillingslokomotive 01 001 wurde im Januar 1926 von Borsig ausgeliefert und an die Versuchsanstalt Grunewald übergeben. Borsig baute weiterhin

Letzte vermeintliche Planfahrt der noch ölgefeuerten 01 0531-2 des Bw Saalfeld am 30. Mai 1981 in Halle Hbf vor D 504 Saalfeld-Berlin. 1984 wurde die Lokomotive von Öl- auf Kohlefeuerung zurück gebaut.

Foto: H. Stange





Dampflokomotive 01 137 auf der Drehscheibe des Eisenbahnmuseums Dresden (ehemaliges Bw Dresden-Altstadt) im April 2015.

Foto: L. Kuhne

die 01 002-008 und die AEG die 01 009 und 010. Henschel fertigte die Vierzylinder-Verbundmaschinen 02 001-008, Maffei lieferte 02 009 und 010. Die Lokomotiven bekamen Kurtender, bedingt durch die damals verbreiteten 23-Meter-Drehscheiben. Die 01 002-010 wurden bis 1927 ausgeliefert und auf die Bw Hamm, Hof und Erfurt verteilt, um so Erfahrungen in den unterschiedlichsten Einsatzgebieten zu sammeln. Nach einer Testphase entschied sich Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) für die BR 01, da diese Maschine die besseren Ergebnisse lieferte. Der Serienbau der Lokomotiven 01 012-076 begann. Sie

wurden bis 1928 alle mit dem genieteten Tender 2'2'T32 ausgeliefert. Der 2'2'T34 mit 10-Tonnen-Kohle-Fassungsvermögen und 34 Kubikmeter Wasser entstand erst mit der Serienlieferung der BR 41/44 und wurde dann im Betrieb an den Schnellzugloks getauscht.

Im Laufe der Jahre wurden die verschiedensten Änderungen an den Maschinen vorgenommen. So erhielten die Loks ab der 01 077 längere Kessel; von 5,8 auf 6,8 Meter Rohrlänge und eine geschlossene Frontschürze unter der Rauchkammertür. Ab der 01 101 wich die kupferne Feuerbüchse einer aus Stahl. Die Maschinen ab der 01 102 erhielten größere Drehgestell-

Beim Entwurf der Reisezuglokomotiven ging man generell von einem Dienstalter von 25 Jahren aus. Nach 90 Jahren sind noch 29 Maschinen der BR 01 nachweisbar:

01 005	rollfähig im Eisenbahnmuseum Bw Staßfurt, Leihgabe des Verkehrsmuseums Dresden
01 008	rollfähig im Bw Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte
01 024	schrottreif im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen, soll erhalten werden
01 066	betriebsfähig im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen
01 111	rollfähig im Deutschen Dampflokuseum Neuenmarkt-Wirsberg
01 118	betriebsfähig in Frankfurt (Main) bei Historischer Eisenbahn Frankfurt
01 137	rollfähig im Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt (Leihgabe des DB Museum Nürnberg)
01 150	betriebsfähig in Hanau (Bw Heideäcker 2) der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, Leihgabe des DB Museums Nürnberg, s. auch Bahn&Modell, Heft 32, S. 26 ff
01 064	rollfähig im Bw Lichtenfels, Außenstelle des DB Museums Nürnberg
01 173	rollfähig in Heilbronn bei Ulmer Eisenbahnfreunde, Leihgabe der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.
01 180	betriebsfähig im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen
01 202	betriebsfähig in Lyss/Schweiz, Eigentümer: Verein Pacific 01 202
01 204	rollfähig im Dampflokuseum Hermeskeil
01 220	Denkmal in Treuchtlingen, Leihgabe der DB AG
01 509	(heute 01 0509-8) betriebsfähig in Lützenau, Eigentümer Pressnitztalbahn GmbH
01 514	(ex 01 208) rollfähig im Technikmuseum Speyer
01 519	(ex 01 186) betriebsfähig in Rottweil, Eigentümer: Eisenbahnfreunde Zollernbahn
01 531	(ex 01 158) rollfähig im Eisenbahnmuseum Arnstadt, Leihgabe des DB Museums Nürnberg
01 533	(ex 01 116) betriebsfähig in Linz/Ampfwang Österreich, Eigentümer: Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte
01 1056	rollfähig bei Deutsche Museumseisenbahn in Darmstadt-Kranichstein, Leihgabe der DB AG
01 1061	rollfähig im Deutschen Dampflokuseum Neuenmarkt-Wirsberg
01 1063	erhalten vor Braunschweig Hbf, Leihgabe der DB AG an Stadt Braunschweig
01 1066	betriebsfähig in Heilbronn, Eigentümer: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
01 1075	betriebsfähig in Rotterdam/Niederlande, Eigentümer: Stoom Stichting Nederland
01 1081	rollfähig im Bw Augsburg, Eigentümer: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
01 1082	rollfähig im Deutschen Technikmuseum Berlin
01 1100	rollfähig bei Dampfloktradition Oberhausen (ex Wagenwerkstatt), Leihgabe des DB Museums Nürnberg
01 1102	rollfähig stromlinienverkleidet bei Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn, Leihgabe der Transeurop Eisenbahn AG
01 1104	rollfähig im Bw Crailsheim bei Faszination Dampf e.V., Leihgabe eines Privatbesitzers

räder und eine verbesserte Bremsenrichtung, sodass die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h heraufgesetzt werden konnte. Ab 1935 wurden die Maschinen mit Indusi ausgerüstet.

Die Lokomotiven der BR 02 (02 001 bis 010) bewährten sich aufgrund konstruktiver Mängel nicht. Alle drei Be-

triebswerke, denen man die 02er zugeeilt hatte, meldeten gleiche Ergebnisse, nach denen die 01 die klar überlegenere Lok war. So kam es in den Jahren 1937 bis 1942 zum Umbau der 02er in 01er (01 011, 01 233 bis 241).

Von den 231 Maschinen der BR 01 entfielen auf die Lokfabriken Henschel 132,

Krupp 38, Schwartzkopff 29, Borsig 18, AEG 12 und Hohenzollern zwölf Stück. Die Lokomotiven waren in ganz Deutschland zu finden, die wichtigsten 01er-Bw waren Berlin, Erfurt P, Frankfurt (M), Kassel, Magdeburg, Offenburg, Dresden, Köln, Hannover, Hamm, Hagen und Königsberg. 1936 kamen die 01 184 und 185 zum Bw Dresden-Altstadt als Ersatz für die 61 001 am Hentschel-Wegmann-Zug, 1937/38 folgten 01 201, 202, 216, 217, 226 und 227 nach Dresden. In den Kriegsjahren tauschte man die 01er in den östlichen Gebieten gegen 03er aus; die 01er verlagerte man Richtung Westen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg existierten bei der DB noch 171, bei der DR noch 70 Maschinen der BR 01. Allerdings war kaum eine Lok aufgrund der Kriegsschäden noch betriebsfähig.

Die DR musterte fünf Loks aus und verteilte die restlichen Maschinen nach der Rekonstruktion auf die Bw Erfurt P, Magdeburg, Wittenberge und Berlin, von wo aus sie im schweren Schnellzugdienst nach Dresden sowie auf der Strecke Magdeburg–Rostock zum Einsatz kamen. 22 DR-Maschinen beschlagnahmte die Sowjetunion, stationierte sie im Bw Brest und setzte sie bis Februar 1955 u.a. als Kolonnen-Zuglok für den „Blauen Express“ Berlin–Brest(–Moskau) ein. Danach wurden diese Maschinen an die DR zurückgegeben, u.a. 01 158 (heute 01 531).

Erst ab 1967 kamen die 01er wegen der schweren internationalen Schnellzüge wieder nach Dresden. Unser Ruhm war dann der 10-jährige hochwertige Einsatz im schweren Schnellzugdienst bis zum Schluss im September 1977, den wir ja noch „live“ miterleben konnten. Einige 01er wurden auf Ölfeuerung umgebaut

und während der Ölkrise Anfang der 1980er Jahre wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut. Die letzten 01er waren im Bw Saalfeld beheimatet und fuhren bis in die 1980er Jahre die D-Züge Saalfeld–Berlin *)

Die DB musterte nach einer Sichtung der schwer beschädigten Loks sechs Maschinen aus.

In den folgenden Jahren wurden einige Modernisierungen und Umbauten an den Maschinen vorgenommen (BR 01.5). 50 Maschinen erhielten Neubau-Ersatzkessel, die auch für Ölfeuerung vorgesehen waren. Außerdem kamen Mischvorwärmer mit entsprechenden Pumpen zum Einbau; die Loknummern behielt man trotz der Umbauten bei. Die Wagner-Windleitbleche wurden durch die kleineren Witte-Windleitbleche ersetzt. In den folgenden Jahren schrumpfte der DB-Bestand an 01er stetig. 1961 waren noch 156 Loks bei der DB im Einsatz. Letztes Heimat-Bw der 01er war das Bw Hof, wo ihr planmäßiger Einsatz 1973 zu Ende ging.

Literatur:

1. Baureihe 01, Manfred Weisbrod, Wolfgang Petznik, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979
2. Eisenbahnen in Halle (Saale) 1979-1981, Hartmut Stange, Selbstverlag Raabeul
3. Sammlung Hobl: Lok-Archiv, Lok-Betriebsbücher, Analen Torsten Düring
4. www.dieter-beinhorn.de/lokomotiven/BR001.htm
5. www.eisenbahn-museumsfahrzeuge.com

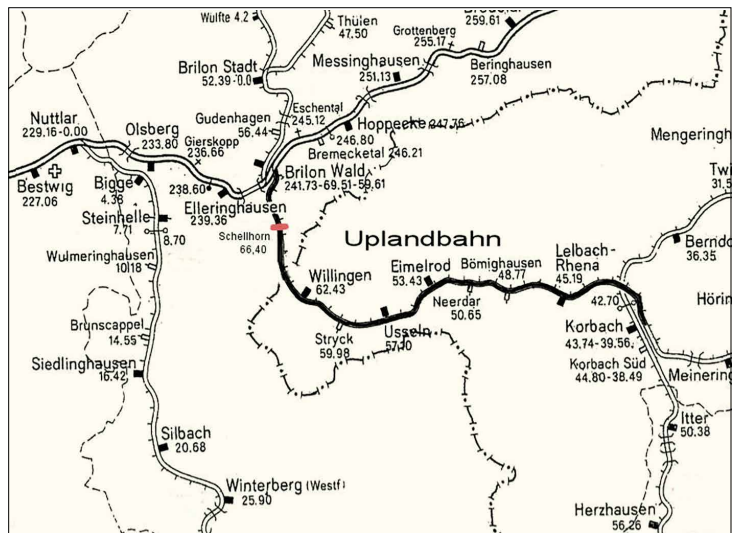
*) siehe auch S.78 in diesem Heft unter Rezensionen: Eisenbahnen in Halle (Saale) 1979-1981

Der ehemalige Haltepunkt „Schellhorn“ zwischen Brilon Wald und Willingen (Upland)

Dieter Rohrbach, Korbach – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen

Die Uplandbahn* nach Korbach verlässt die Oberer Ruhraltbahn in Brilon Wald. Früher führte diese Station den bahnamtlichen Namen „Brilon-Corbach“. Wohl erst mit der teilweisen Eröffnung der Uplandbahn am 31. Oktober 1914 gereichte es zur jetzigen Bezeichnung. Die Gesamtstrecke wurde wegen der Talbrücken und kriegsbedingtem Personal- und Materialmangel erst im April 1917 in Betrieb genommen. Die Strecke folgt zunächst drei Kilometer dem engen Hoppecketal in südlicher Richtung. Dicht an den Berg hang gebaut führt das Gleis mit starker Steigung (bis 1:50) durch dichten Wald und erreicht wenig später die ehemalige

Holzverladestelle „Schellhorn“ bei Bahnkilometer 66,4. Die zunächst mit „Hoppecketal“ benannte Bahnstation wurde auf Drängen der Stadt Brilon schon während der Bauzeit eingerichtet, um die in den Wäldern ringsum anfallenden Holzmen gen leichter abtransportieren zu können. Ursprünglich war die Bedienung des Ladegleises mehrmals täglich mit einer eigens dafür in Brilon Wald bereitstehenden Lokomotive vorgesehen. Der zu erwartende betriebliche Aufwand erschien den Preußischen Staatsbahnen jedoch zu groß, sodass die An- und Abfuhr später mit planmäßigen Güterzügen durchgeführt wurde. Um einen sicheren Ladebe-



Lageskizze

Zeichnung L. Kuhne

trieb zu gewährleisten, musste die in Richtung Korbach stark ansteigende Strecke auf einer Länge von etwa 500 Metern eingeebnet werden. Das Foto zeigt noch die damalige, hohe Laderampe neben dem längst abgebauten Ladegleis. Schon kurz nach der Betriebsaufnahme wurde die Ladestelle zusätzlich mit einem Bahnsteig ausgerüstet (siehe Foto, linke Seite) und als öffentliche Haltestelle, vornehmlich für Waldarbeiter, eingerichtet und dort eine Schutz- und Wartehalle errichtet. Diese Einrichtung bestand bis in die 1930er Jahre, bevor sämtliche Reisezughalte wieder aus den Kursbüchern gestrichen wurden. Das Ladegleis blieb weiterhin in Betrieb und wurde erst Anfang der 1960er Jahre aufgegeben. Kurz hinter der früheren La-

destelle verlässt die Bahnlinie den Altkreis Brilon in NRW, überschreitet die Landesgrenze und erreicht am Ende des Hoppeketals den weit über die Grenzen des Sauerlandes bekannten hessischen Wintersport- und Luftkurort Willingen. Man kann die Strecke auch problemlos über die klar gekennzeichneten Wege „per pedes“ erwandern, entweder vom Bahnhof Willingen oder Brilon Wald aus.

* Die Uplandbahn Korbach–Brilon Wald (KBS 439, 29,9 km) ist der letzte Abschnitt der ehemals durchgehenden eingleisigen Nebenbahn Wabern–Brilon Wald. Korbach liegt in Nordhessen, Brilon-Wald in Nordrhein-Westfalen. Der Bahnhof Brilon Wald schreibt sich abweichend vom Ortsnamen ohne Bindestrich.

Ehemalige Ladestelle Schellhorn

Foto D. Rohrbach



Eisenbahnuniformen:

Die Geschichte der Bahnpolizei

Dieter Birnstein, Porta Westfalica – BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformen Minden (Westf)

Bei der ersten Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth organisierte der Magistrat der Stadt Nürnberg die notwendigen Sicherungsmaßnahmen. 1836 erließ Bayern das erste „Bahnpolizey-Reglement“. Weitere deutsche Länder folgten. Am 3. Juni 1870 wurde das „Bahnpolizei-Reglement für Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde“ erlassen (Bundesgesetzblatt 1870, Seite 461 ff). 1872 kam das „Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ heraus. Die dortigen Regelungen gingen im Kern unverändert in die „Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung“ (EBO) von 1904 ein. Wenn es die Lage erforderte, mussten die Eisenbahner polizeiliche Aufgaben übernehmen.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstand aus den Reihen der Eisenbahner ein Bahnschutz, zunächst in Württemberg. Später ging diese Initiative auf das ganze Reich über. Erst nach der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen schuf das Reichsverkehrsministerium 1921 einen hauptamtlichen „Eisenbahnüberwachungsdienst“, der sich in Streif-, Wächter- und Fahndungsdienst gliederte. Auch nach 1933 blieb die Bahnpolizei Teil der Deutschen Reichsbahn, doch war sie Weisungen der örtlichen Polizei bzw. der Wehrmacht unterworfen. Ab 1938 hieß sie „Bahnschutzpolizei“ und erhielt ab 1941 neue blau-graue Uniformen.

Nach 1945 gab es zuerst in der US-Zone, dann in der britischen und französischen Zone eine reguläre Bahnpolizei. Mit der Gründung der Deutschen Bundesbahn (DB) im Jahre 1949 wurde sie wieder ein Teil der DB auf Basis der EBO.

Uniformen in Westdeutschland/BRD:

1946–1953 trug man Kragenspiegel mit Flügelrad und Sternen sowie zweispra-

Der Autor als DB-Obersekretär im Bahnpolizeidienst, Uniform von 1969-1984



chige Ärmelabzeichen "Railway-Police/ Bahnpolizei".

1953–1968 waren die dunkelblauen Schulterstücke mit Flügelrad und Sternen im Aussehen stark an die grünen des Bundesgrenzschutzes angelehnt.

1969–1984 ersetzte man die Schulterstücke durch Ärmelplatten.

1985 bis zur Übernahme der Bahnpolizei durch den Bundesgrenzschutz am 1. April 1992 trug man Schulterklappen in blau, identisch mit den grünen der Polizeibehörden der Bundesländer. Fortan prangten auf Mützenstern und Ärmelabzeichen der Bundesadler statt des DB-Flügelrades.

Die Aufgaben der Bahnpolizei innerhalb des BGS (ab 2005 Bundespolizei) waren und sind geregelt im § 3 des Bundespolizeigesetzes und nicht mehr in der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung.

Entwicklung in Ostdeutschland/DDR und West-Berlin:

Die Deutsche Reichsbahn der Nachkriegszeit hatte keine bahneigene Bahnpolizei mehr. Ab 1946 gab es eine reguläre Bahnpolizei. In der DDR ab 1949 war diese eine Unterorganisation der Volkspolizei und nannte sich „Transportpolizei“ (Trapo). Sie trug blaue statt grüne Uniformen. Die Trapo wurde nach der Wende, soweit die Genossen keine Stasi-Spitzel waren, vom Bundesgrenzschutz (BGS) übernommen.

Auch in West-Berlin agierte bis 1961 die Trapo der DDR, da der Bahnverkehr auch hier der Deutschen Reichsbahn oblag. Nach dem Mauerbau wurde nur in West-Berlin eine „Bahnpolizei der Deutschen Reichsbahn“ geschaffen. Sie war



Der Autor als DB-Hauptsekretär im Bahnpolizeidienst, Uniform von 1985-1992

unbewaffnet und trug DR-Uniformen mit dem Ärmelabzeichen „Bahnpolizei“. Die Westberliner-Bahnpolizisten wurden nach der Wiedervereinigung wieder ganz "normale" Eisenbahner.

Weiterführende Literatur:

1. „Die Uniform des deutschen Eisenbahners“, Henneking-Koch, EK-Verlag, Freiburg 1980
2. „Die Bahnpolizei“, Balzert-Rettinghaus, Dohany-Verlag, Groß Umstadt 1986
3. „Deutsche Eisenbahn-Uniformen seit 1860“, Henneking, Transpress-Verlag, Stuttgart 1996
4. „Bahnpolizisten“, Sämrow, Eigenverlag, Berlin 2002 (Bahnpolizei der DR in West-Berlin)
5. „Das große Buch der Volkspolizei“, Schulze, Edition Berolina, Berlin 2006 (mit Trapo-Teil)
6. „Die Bahnpolizei deutscher Eisenbahnen“, Rettinghaus, Transpress-Verlag, Stuttgart 2012

Eisenbahnregionen:

Erinnerungen an die Innerstetalbahn im Oberharz

Norbert Heidrich, Hirschhaid – BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Bamberg

Die ehemalige Nebenbahn von Langelsheim nach Altenau (33,7 km) weckt unter den Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern gleichermaßen Erinnerungen an eine landschaftlich sehr schöne Gebirgsstrecke im Harz. Es gibt darüber gute Fachliteratur und auch unser BSW-Beauftragter Bernhard Waterholter hat bereits 2003 in *Bahn&Modell*, Heft 10, über Norddeutschlands einzige normalspurige Gebirgsbahn berichtet.

Zur Baugeschichte:

Das Gelände lag teils auf hannoverschen, teils auf Braunschweiger Gebiet. Die Eisenbahndirektionen beider Fürstentümer hatten nicht die Kraft, eine Eisenbahn in die Bergbauregionen des Oberharzes zu bauen. Nachdem 1866 Preußen das Königreich Hannover annektiert hatte, bewarb sich die private Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) um den Bau. 1871 begannen erste Verhandlungen, und im Mai 1874 folgte der erste Spatenstich. Die Nebenbahn zweigte im braunschweigischen Langelsheim von der Hauptbahn Goslar–Neuekrug-Hahausen ab und folgte dem Fluss Innerste auf die Höhen des Harzes. Der erste Abschnitt wurde bis zur Station Lautenthal (km 10,7) in Betrieb genommen, für den Güterverkehr am 25. Oktober, für den Personenverkehr am 15. November 1875. Ab 15. Oktober 1877 konnte die Züge bis zur preußischen Berg-

stadt Clausthal (km 25,0) in 535 Meter Höhe verkehren. 1886 wurde die MHE wie bereits ein Jahr zuvor die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft von der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) verstaatlicht.

Nun bemühte sich auch die Oberharz-Gemeinde Altenau mit Nachdruck um eine Verlängerung von 8,7 Kilometer bis Altenau. 1888 gab es Pläne für das Projekt, ja sogar an eine Weiterführung bis Oker oder Goslar wurde zunächst gedacht. Erst im Februar 1912 begann der Weiterbau, und es mussten vier Viadukte errichtet werden, ehe am 30. April 1914 der letzte Abschnitt von Clausthal bis Altenau eröffnet werden konnte.

Meine persönlichen Erinnerungen an diese Nebenbahnlinie sind drei Dampfsonderfahrten im Winter 1975. Die Anfahrt mit dem Auto von meinem dama-

Streckenkarte der Innerstetalbahn

Sammlung Kuhne





64 289 und 24 009 des Sonderzuges von Seesen nach Altenau am 18. Januar 1975 im Bf Altenau

Fotos (4): Norbert Heidrich

ligen Heimatort in Oberfranken in den Harz dauerte immerhin viereinhalb Stunden. Die Maintalautobahn gab es noch nicht, und auch mein Auto war noch nicht so schnell.

Am 18. Januar 1975 verkehrte ein Sonderzug des Eisenbahn Kurier e.V. von Seesen nach Altenau mit den Dampfloks 64 289 (zuletzt Bw Heilbronn) und der von der Deutschen Reichsbahn der DDR angekauften 24 009. Für uns Fotofreunde war das eine sehr interessante Kombination. Leider herrschte trübes Wetter, was die Bilderqualität beeinträchtigte. Auf der kleinen Drehscheibe am Ende des Bahnhofes Altenau wurde nur die 64 289 gedreht, die 24 009 wurde, vielleicht aus Zeitgründen, für die Rückfahrt als Vorspannlok rückwärts gekuppelt. Kurze Zeit später sperrte das zuständige Maschinenamt die alte Drehscheibe und nahm sie außer Betrieb.

Eine Wiederholungsfahrt bot sich am 16. Februar an. Die 64 289 brachte von Hildesheim aus einen weiteren Sonderzug in den Harz. Mein Problem war aber, ich legte den Film nicht sorgfältig genug

in die Kamera ein. Der Film wurde leider nicht transportiert. Durch die Begeisterung während der Zugfahrt bemerkte ich diesen Fehler mit großer Enttäuschung erst am Abend daheim. Großes Pech gehabt!

Glücklicherweise war für das darauf folgende Wochenende eine weitere Fahrt bestellt. Also waren zum dritten Mal gut viereinhalb Stunden Anfahrt mit dem Auto nötig. Dafür ergab sich aber so die letzte Chance, doch noch ein paar schöne Landschaftsfotos mit einem Dampfzug zu machen. Daher erinnere ich mich an diese Veranstaltung am 23. Februar 1975 besonders gern. Schöne Motivstandorte hatte ich mir schon daheim auf der Landkarte ausgesucht. Bei strahlendem Sonnenschein, aber kalt, konnte ich mit vielen anderen motorisierten Fotografen entlang der Strecke die EK-Lok 64 289 und die historischen Reisezugwagen der Braunschweiger Verkehrsfreude erleben. Der Ablauf war für uns Fotografen entlang der Strecke wie immer gleich, den Zug fotografieren, rein ins Auto, Zug überholen und ab zum nächsten Motivstandort. So handelten auch all die anderen, da wur-

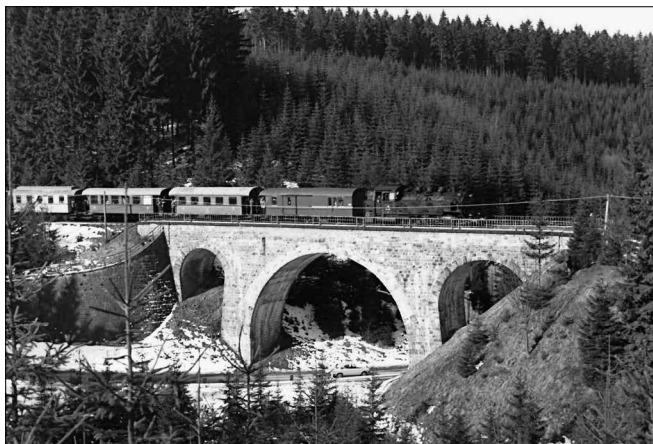


Sonderzug der Braunschweiger Verkehrsfreunde mit Dampflokom 64 289 nahe Lautenthal am 23. Februar 1975

de es schon mitunter schwierig auf den engen Straßen. Rücksichtslose Fahrer, die riskante Überholmanöver probierten, gab es schon damals. In Altenau sicher angekommen, Auto am Bahnhof abstellen und mit der Fotoausrüstung hin zum Zug. Schon hörte ich am Bahnsteig aus der Menge der Eisenbahnfreunde "... ah, unser LIF ist ja auch wieder da." Damit war mein Autokennzeichen LIF für Lichtenfels gemeint. Jetzt blieb auch ein wenig Zeit

mit den Freunden und Bekannten, die man bei solchen Veranstaltungen immer wieder traf, nette Gespräche zu führen und aktuelle Infos auszutauschen. Auch meinen Bekannten Jens Petersen aus Hamburg traf ich wieder. Mit ihm hatte ich noch lange Zeit Briefkontakt.

Rechtzeitig zur Rückfahrt des Zuges sicherte ich mir einen Platz beim Hellerviadukt nahe Altenau. Um das gewünschte Motiv zu bekommen, musste ich aber



Sonderzug der Braunschweiger Verkehrsfreunde mit Dampflokom 64 289 auf dem Hellerviadukt nahe Altenau am 23. Februar 1975

durch den tiefen Schnee und rein in den eiskalten Bach. Da half nur, die Gummistiefel anzuziehen, die ich für solche Extremfälle immer im Kofferraum dabei hatte. Die 64 289, wenn auch rückwärts, fuhr langsam mit dem historischen Sonderzug über das Viadukt. Einfach glücklich und zufrieden über das gelungene Bild, aber mit eiskalten Füßen, ging ich zurück zum Auto. Mit einer Tasse heißen Tee aus der Thermoskanne, den mir meine Mutter vorsorglich mitgegeben hatte, wärmte ich mich wieder auf. Nachdem die Kolonne der Fotografen vorbei war, trat ich gespannt meine Heimreise an. Glücklicherweise, diesmal alle eingeplanten Motivstandorte mit schönen Erinnerungsfotos geschafft zu haben. Noch heute schaue ich diese Bilder gerne an und komme ins Schwärmen.

Der fahrplanmäßige Zugbetrieb wurde zum 29. März 1976 eingestellt. Im Oktober 1977 verkehrten letztmalig Dampfsonderzüge mit 41 096. Danach wurde die Strecke abgebaut. Damals ahnte ich noch nicht, dass mir diese Nebenbahn nach Altenau durch die BSW-Tagungen unseres

Freizeitbereiches im Wald- und Sporthotel Festenburg wieder in Erinnerung kommen würde. Nach der letzten Tagung im März 2016 fuhr ich die Strecke von Clausthal-Zellerfeld nach Altenau auf der alten Straße noch einmal ab. Das Viadukt steht noch, allerdings ist das Umfeld vom Wald inzwischen zugewachsen. Den Endbahnhof Altenau zu finden, war gar nicht so leicht. Die ehemalige Bahnstrecke ist inzwischen Wohngebiet geworden. Das Bahnhofsgebäude, etwas umgebaut, wird als Gaststätte genutzt. Geblieben sind mir die Erinnerungen im Kopf und die Fotos auf Papier an die schöne Dampflokomotive auf der Innerstetalbahn im Oberharz.

Literatur:

- Die Innerstetalbahn, Ingrid Lader und Manfred Bornemann, Verlag Greinert 1984
- Bahnstrecke Langelsheim–Altenau (Oberharz) auf wikipedia.de
- Es war einmal ...Norddeutschlands einzige normalspurige Gebirgsbahn, Bahn&Modell, Heft 10, Bernhard Waterholter, BSW-Beauftragter Nord



Ankunft des Sonderzuges mit 64 289 im Bf Altenau am 23. Februar 1975

Eisenbahnbauten:

Einer der schönsten Durchgangsbahnhöfe Deutschlands – Nürnberg Hbf

Redaktioneller Beitrag

Der heutige Münchner Hauptbahnhof wird böswillig als Notbauwerk aus der Nachkriegszeit, als Dreiteiler im Ost-europastil, bezeichnet. Aber auch die Befürworter eines jetzt diskutierten Neubaukomplexes meinen ziemlich übereinstimmend: „So schön wie Nürnberg wird er nie.“ Woran liegt das? Sicherlich an dem historischen Erscheinungsbild des Nürnberger Hauptbahnhofes, an dessen reich verzierter Außenfassade, die auch schon zu ihrer Entstehungszeit Anfang des 20. Jahrhunderts eine Rarität darstellte. Leipzig Hbf ist etwa zur selben Zeit entstanden. Dort wirkt alles klassisch, sachlich – hier in Nürnberg dagegen neugotisch, neubarock bis neorenaissancestisch. Im Kultbuch „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen“ lesen wir auf Seite 126: „Bis zum Jahr 1890 haben diese Anlagen

(des alten Bahnhofs – die Redaktion) den Kern des vielfach erweiterten Nürnberger Empfangsgebäudes gebildet. Und als um die Jahrhundertwende der Direktionsrat Zenger die Pläne entwarf für das Empfangsgebäude des neuen Nürnberger Hauptbahnhofes, da konnte er den Hauptbau auf derselben Stelle belassen zum Nutz und Segen der Reisenden und der Stadt. Heute legt sich die gewaltige Anlage, ein Sinnbild des Zeitverkehrs, mit einem mächtigen Rundbogentor und der beherrschenden Mittelkuppel in kräftigen Renaissanceformen auf den großen Bahnhofsvorplatz, zu dem die Stadtmauern und Wälle der alten Reichsstadt umgestaltet sind. Eine riesige Eingangshalle und eine quergelegte Verkehrshalle nehmen nunmehr den gewaltig anwachsenden Strom der Reisenden auf, führen ihn

EG Nürnberg 1905. Der Repräsentationsbau zählte zu den bedeutendsten Bahnhofsneubauten im wilhelminischen Deutschland. Historische Postkarte



in breiten Durchgängen zu den Bahnsteigen und verkürzen dem Einzelnen die Wartezeit in geräumigen Wartesälen. Immer noch erhebt sich im Hintergrund der ehrwürdige Frauenturm, er zeugt von der Bedeutung der alten Handelsstadt, wie jetzt die Steine des mächtigen Bahnhofshauses der Wert der heutigen Stadt [...]“

2016 wird Nürnberg Hauptbahnhof 110 Jahre alt. 1906 war der Umbau des zweiten Nürnberger Bahnhofs* von 1847 abgeschlossen. Teile des alten 1903 abgerissenen Empfangsgebäudes wurden in den Umbau integriert. Der neue Hauptbahnhof wurde jedoch nicht nach dem Wünschen der Stadt gebaut. Die „Bayern“ ordneten den Neorenaissance-Stil an, anstatt das Gebäude durch den „Nürnberger Stil“ mit neugotischer Bauweise an das übrige mittelalterliche Stadtbild anzupassen. Ferner wurde Muschelkalk verwendet anstelle des sonst in Nürnberg gebräuchlichen Sandsteins.

Seine große Bewährungsprobe erlebte Frankens größter Bahnhof 1938 zum Reichsparteitag der NSDAP. Bis zu 1,3 Mil-

lionen Besucher reisten in kurzer Zeit an bzw. ab. Trotz schwerer Bombentreffer im Zweiten Weltkrieg, der U-Bahn-Untertunnelung in den 1970er Jahren und den Modernisierungen ab 2000 blieb das denkmalgeschützte Empfangsgebäude eine Augenweide. Pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum und zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 war die Modernisierung abgeschlossen. Es entstand ein modernes Shopping- und Dienstleistungszentrum, das manchmal den Eindruck erweckt, als sei die eigentliche Funktion des Bauwerks nur Nebensache.

Heute zählt Nürnberg Hbf mit 22 Bahnsteiggleisen zu den größten Durchgangsbahnhöfen Deutschlands. Hier beginnen bzw. enden täglich über 700 Reisezüge. Seit dem Sommer 2006 endet hier von Süden kommend die Schnellfahrstrecke München–Ingolstadt–Nürnberg. Bereits nahe herangerückt ist die nördliche Fortsetzung von Erfurt (VDE 8.1**), die im Dezember 2017 in Betrieb gehen soll. Dann wird Nürnberg Teil der schnellsten, durchgehenden Fernverbindung von Berlin bis München, die es je gab.

Mitteltrakt des heutigen Nürnberger Empfangsgebäudes.
Foto: Christian Bedeschinski



*) Der erste Nürnberger Bahnhof war der Ludwigsbahnhof an der ersten deutschen Eisenbahn nach Fürth. Er stand am Plärrer und wurde 1846/47 durch den viel größeren zweiten Nürnberger Bahnhof (Staatsbahnhof) am Frauentor, dem heutigen Bahnhofplatz, ersetzt. Der Nürnberger Ludwigsbahnhof überstand den Zweiten Weltkrieg und wurde leider 1951 abgerissen.

**) VDE 8.1 – Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1: Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld und Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (s. Bahn&Modell, Heft 34, Seite 13)

Die Einschienenbahn der BSW-Gruppe Modellbahn AG 52 Riesa

Hellfried Richter, Pirna – BSW-Beauftragter Modelleisenbahn Sachsen

In Köln-Fühlingen wurde ab 1952 mit Unterstützung des schwedischen Multimillionärs Axel Lennart Wenner-Gren die aufsehenerregende Teststrecke einer ALWEG-Bahn im Maßstab 1:2,5 betrieben. Als modernes Verkehrsmittel konnte sich diese Einschienen-Hochbahn aber nie im deutschsprachigen Raum durchsetzen, obwohl von 1957 bis 1967 auch eine 1,7 Kilometer lange 1:1-Versuchsstrecke inklusiv Fahrzeuge existierte.

Die ALWEG-Bahn war ein hochmodernes Verkehrsmittel, das in Deutschland an politischen und städteplanerischen Ansichten scheiterte. ALWEG-Bahnen wurden zuerst 1959 im Disneyland in Kalifornien und 1961/62 zu den Weltausstellungen in Turin bzw. Seattle als Besucherbahnen gebaut.

Die japanische Firma Hitachi errichtete mehrere asiatische ALWEG-Bahnen, u. a. in Tokio zum Flughafen Haneda (Tōkyō Monorail), in Ōsaka und Singapur. Die neueste ALWEG-Bahn ist die Daegu-Monorail (Linie 3 der U-Bahn Daegu) in Südkorea, die am 23. April 2015 in Betrieb ging.

In den 1960er Jahren gab es Untersuchungen und Pläne im Leipziger Raum eine Einschienenbahn zu bauen, um die Landwirtschaftsausstellung Agra in Leipzig-Dölitz/Markleeberg mit dem Hauptbahnhof zu verbinden. Die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden bekleidete diese Pläne. Die Trasse verlief innerstädtisch fast auf der Linie des heutigen City-Tunnels.

Die Riesaer Einschienen-Modellbahn im Museum Fürstenwalde.

Foto: MOZ/Sonja Jenning





Teilansicht der Riesaer Einschiene-Modellbahn

Sammlung AG 52 Riesa

Aber auch die Stadt Jena wurde in den 1960er Jahren Zielobjekt einer Untersuchung zum Thema innerstädtischer Nachverkehr mit dieser modernen Transportvision. Quer durch die Stadt träumten die Verantwortlichen der DDR-Staatsführung ihre Genossen schnell und gut von den Wohnblöcken am Stadtrand in die Großbetriebe wie Zeiss und Schott zu befördern. Das sollte mit einer Einschienebahn erfolgen. Wie von Jenaer Modellbahnfreunden zu erfahren war, sollen sich in der Jenaer Umgebung auch noch Fragmente vom Baubeginn der damals geplanten Bahn zu finden sein. Doch wie viele kühne Träume der Oberen kamen auch diese durchaus anspruchsvollen Projekte nie zum Tragen.

Derweil gab es Firmen, die sich an diesem futuristischen Transportmittel versuchten und es zumindest als Modelle auf den

Markt brachten. Sie beabsichtigten, die Einschienebahn in die Wohnungen zu bringen. Aber auch dort fand die geniale Idee nicht überall Zuspruch. Die Firma Ostermann in Meldorf (Holstein) stellte bereits 1954 eine ALWEG-Bahn in Nenngröße H0 her, die allerdings nicht der Verkaufsschlager wurde. 1959, nach dem erfolgreichen 1:1-Start im Disneyland in Kalifornien, brachte die Firma Schuco in Zusammenarbeit mit ALWEG und Disney eine H0-Nachbildung mit dem Namen DISNEYLAND ALWEG MONORAIL SYSTEM heraus. Die Grundausstattung bestand aus einem dreiteiligem Zug und einem Fahrbahn-Oval. Eine Luxusausgabe war mit einem vierteiligen Zug sowie Weichen und Signalen in begrenztem Maß erhältlich.

1964 konnte man auch von der Firma PIKO Sonneberg eine Einschienebahn kaufen,

die an das ALWEG-Vorbild angelehnt war. Der Preis betrug 49,50 DM. Die Deutsche Mark der Deutschen Notenbank war von Juli 1948 bis Juli 1964 die tatsächliche Währungsbezeichnung in der DDR. Der 12-Volt-Bausatz bestand aus einem dreiteiligen Zug, zwölf gebogenen und zwei geraden Fahrbahnbalcken. Als Zubehör konnte man mit Weichen und weiteren Fahrbahnbalcken eine beachtliche Einschienenbahn Anlage errichten. Natürlich waren die technischen Möglichkeiten bei der Herstellung sehr bescheiden, was sich in Funktion und Qualität widerspiegelte. Die Stromübertragung verursachte mangelhafte Fahreigenschaften, was nicht gerade zur Kundenzufriedenheit führte. Heute hat diese Bahn einen ungeheuren Sammlerwert, den sich die BSW-Gruppe Modellbahn AG 52 Riesa zu Eigen macht. Aus der Privatsammlung eines ehemaligen Clubmitgliedes übernommen, ließen die Riesaer Modellbahnfreun-

de eine ansehnliche Modellbahn-Anlage entstehen. Mit ihrer drei Quadratmeter großen Anlage waren die Riesaer Modellbahnfreunde schon bei großen Messen wie der „Modell-Hobby-Spiel“ in Leipzig, zu Modellbahnausstellungen in Berlin, Cottbus und Senftenberg dabei. Auch das Konferenz-Center im Flughafen Dresden freute sich, die Riesaer Einschienenbahn schon zwei mal an Modellbahntagen vertreten zu haben. Gegenwärtig ist die Riesaer Einschienenbahn in eine Wanderausstellung zu den DDR-Comics „Atze“ und „Mosaik“ integriert. Die Schau „Atze und Mosaik - Geschichte und Politik zwischen 1914 und 1989 in DDR-Comics“ entstand in Kooperation mit dem Kunstmuseum Dieselkraftwerk Cottbus und der Galerie der Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig. Sie findet gegenwärtig im Museum Fürstenwalde/Spree statt. Dort ist sie noch bis 30. Oktober 2016 zu sehen (s. Bilder).

Teilansicht der Riesaer Einschienen-Modellbahn

Sammlung AG 52 Riesa



Rezensionen

Eisenbahnen in Halle (Saale) 1979-1981

von Hartmut Stange; 56 Seiten, 48 Schwarz-Weiß-Fotografien; Hardcover, Format 21,5 cm x 21,5 cm; Selbstverlag Hartmut Stange, 1. Auflage 2014; 19,90 €; ISBN: 978-3-00-045072-3



Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Ein dünner Band mit dem Fokus auf Halle (Saale) und die nähere Umgebung; ein historisches Zeitfenster von nur drei Jahren und dem thematischen Schwerpunkt Dampflokomotive BR 01*. Nicht mehr und nicht weniger wird dem Leser mit dem Büchlein geboten. Die knapp 50 Aufnahmen, die das Werk vereint, sind nicht spektakulär, aber solide gemachtes Hobby-Fotografenhandwerk. Das Querformat dominiert. Ebenso der Motiv-Klassiker „Lok von vorn, links oder rechts“.

In der Einleitung wird vom Fotografen, Verfasser und Verleger in Personalunion kurz umrissen, was während der dokumentierten Periode auf halleschen Gleisen zu sehen war und ihn auf den folgenden ein halbes Hundert Seiten erwartet. Jedes Foto bekam einen Mehrzeiler mit interessanten Fakten als lesenswerte Bildunterschrift. Ist eine Maschine zum ersten Mal abgelichtet, sind die wichtigsten Fahrzeugdaten steckbriefartig hinzugefügt. Das simple und übersichtliche Gestaltungskonzept überzeugt. Meine persönlichen High-

lights sind aber die „versteckten“ Bildetails, die meist nur beim zweiten Blick auf einem Motiv zu erkennen sind und die als eine Art eisenbahngeschichtliches „Wimmelbildspiel“ bezeichnet werden könnten. Einige Beispiele seien erwähnt: unterschiedliche Kleinbehälter und Gepäcktransportwagen auf den Bahnsteigen, so genannte „Flickenlackierungen“ auf in die Jahre gekommenen DR-Reisezugwagen, die hässliche Vorhangfassade des Halleschen Hauptbahnhofes in den Stadtfarben mit der riesigen digitalen Uhrzeitanzeige, die filigranen Stahlgittermasten der Oberleitung, drei Generationen Doppelstockwagen in Teilansicht, Lampenmasten verschiedener Epochen, Splitterbaureihen (V 36, E18).

Historisch besonders wertvoll sind die Erinnerungen an die meterspurige Industriebahn der Saalestadt.

*) siehe auch in diesem Heft Seite 61: 90 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 (Seite 61)



Thüringer Eisenbahnimpressionen

Eine Reise durch die Rbd Erfurt 1970-1990

Eisenbahn-Bildarchiv - Band 69

von Thomas Böttger; 235 x 165 mm; Bildband; 96 Seiten mit 99 Farbbildungen; EK-Verlag Freiburg; 19,80 €; ISBN: 978-3-8446-6601-4

Immo Hoppe, Berlin - Redaktion

Nach 2009 wird nun in einem weiteren Band dem Schaffen des Erfurter Eisenbahnfreundes und Fotografen Walter Grüber ein würdiges Denkmal gesetzt. Auf den ersten zehn Seiten des Albums im Querformat gibt Herausgeber Thomas Böttger einen kurzen geschichtlichen Abriss über das Eisenbahnland Thüringen und die Direktion Erfurt. Danach kann sich der Leser an stimmungsvollen Farb-Aufnahmen aus den Jahren 1970 bis 1990 erfreuen. Der Band vereint verschiedene Gruppen von Motiven, wobei den Rezensenten die stimmigen Kompositionen

überzeugen. Einige Beispiele: Seite 11 zeigt einen Schnellzug im Sommer 1990 am Abzweig Saaleck. Aus der Distanz ist der von einer Ellok der BR 143/243 gezogene komplette Zug in der Landschaft auf einer Brücke zu sehen. Oder auf Seite 18 ein Sonderzug aus historischen zweiachsigen Personenwagen, geführt von einer dampfenden Güterzuglokomotive der BR 41 vor der Hochhauskulisse eines Neubaugebietes der heutigen Thüringer Landeshauptstadt. Anachronismus und Zeitdokument zugleich. Bereits 1992 fand die letzte Traditionsfahrt von Erfurt Hbf nach Erfurt West statt! Auf Seite 79 ist 1974 ein Zementzug mit einer 44er in herrlicher spätsommerlicher Ostthüringer Landschaft 1974 in der Nähe von Gera in dem vielen Gelb-Grün der zahlreichen Bäume kaum auszumachen.

Zu meinen persönlichen Favoriten gehören aber nicht die Motive mit Dampflokomotiven, sondern die hier zahlreich versammelten sehr stimmungsvollen Aufnahmen mit DR-Dieselloks der damals als BR 110, 118, 119 und 120 genummerten Maschinen. Etwa auf Seite 86/87: links ein, von einer 110er gezogener, wunderbarer kleiner Güterzug mit Personenbeförderung (für die ein einziger Bgwh reicht) und rechts wurde ein von einer „Taiga-Trommel“ (Spitzname der BR 120) geführter Ganzzug gekonnt neben einem Werksanschluss mit Bagger und V 22 in Szene gesetzt (Aufnahmen von 1990).

Und es gibt in diesem Buch noch viel mehr Eisenbahngeschichte des späten 20. Jahrhunderts genussvoll zu betrachten. So die vielen herrlichen Aufnahmen mit Formsignalen, vor Bahngebäuden, auf Viadukten, die urigen Zugkompositionen aus all den verschiedenen vor-

wiegend grün lackierten DR-Reiszugwagengattungen im Lauf der Jahrzehnte. Kurzum – dieser Band ist dem historisch

interessierten Eisenbahnfan mit Hang zur Nostalgie und Liebe zu Thüringen ans Herz gelegt.

Eisenbahnzeit – eine philosophische Betrachtung unter dem Eindruck des Buches „ZEIT“ von Rüdiger Safranski *

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Die Eisenbahn vergesellschaftete die Zeit. Langsam und unbeabsichtigt hob sie die Zeit ins alltägliche Bewusstsein. Noch im 19. Jahrhundert hatte jeder Ort seine eigene Zeit, seine Ortszeit. Diese konnte sich in Deutschland von Ost nach West um eine Stunde unterscheiden. Kein Fahrplan funktionierte ohne die Einigung auf eine gemeinsame Uhrzeit. So wurde die Zeit erst in den Regionen, dann in den Ländern und schließlich weltweit vereinheitlicht.

Die Eisenbahn erzwang ein Zeitregime. Es entstand das wunderliche Phänomen der Pünktlichkeit. Nicht die Überwindung der Entfernung wurde das Wichtigste, sondern die Einhaltung der dazu benötigten Zeit. Abfahrtszeit und Ankunftszeit setzten Fixpunkte im Tageslauf. Man benötigte keine richtiggehende, sondern eine richtigzeigende Uhr (Fahrdienstvorschriften § 2 [4]).

Mit der Eisenbahn begann eine neue Epoche. Nicht mehr die reine Entfernung stand im Mittelpunkt der Betrachtung, sondern die Zeit zu ihrer Überwindung. Bahnhöfe wurden zu exakten Anfangs-

und Endpunkte einer Reise, zu Sammelpunkten einer Stadt. Hier konzentriert sich das gesellschaftliche Leben. Manch einer geht noch heute zum Bahnhof, um seine Einsamkeit zu überwinden, um etwas zu erleben, um einfach Zeit „totzuschlagen“.

Die Geschwindigkeit der Züge, sie veränderte das Zeitgefühl. Nicht mehr nach Tagesreisen wurde gerechnet, sondern nach Stunden und Minuten. Das Leben beschleunigte sich in ungeahnter Weise. Aus mehreren unvermeidlichen Reisetagen wurde eine Hin- und Rückfahrt am selben Tag. Selbst 30 Kilometer pro Stunde erschienen den frühen Eisenbahnpassagieren schwindelerregend, obwohl sie noch fast jedes Detail wahrnehmen konnten. Dann fuhren die Züge schneller. Die Landschaft huschte nur noch vorbei. Aus den Details wurde ein Gesamteindruck. Von diesem Moment an, wenn draußen alles verwischte, begann das Lesen im Zugabteil. Bahnhofsbuchhandlungen schossen wie Pilze aus dem Boden. Eine lange Reise ermöglichte Bildung und Belehrung. Die gebildeten Klassen traten eine mehrfache Reise an: im Raum, im Kopf und vielleicht auch in der Seele, denn Reisen war nun bequem und erholungsgeworden. Man konnte sogar die Zeit verschlafen und damit die gefühlte Reisezeit verkürzen. Auf den Holzbänken der dritten und vierten Klasse wurde weniger gelesen. Man unterhielt sich, lachte und ließ sich vom regelmäßigen Rattern

zum Singen anregen. Die Eisenbahn, ein Metronom – so hatte es wohl keiner vorhergesehen.

Die Eisenbahn ließ erstmals das Land dazwischen unwichtig werden. Man fuhr ohne größere Anteilnahme hindurch. Es schwand die Bedeutung des durchmessenen Raumes. Das Ziel rückte heran und wurde zum Sinn der Reise. Zwischen Abfahrt und Ankunft entwickelte sich ein Tunnelgefühl. Man konnte frisch und entspannt ankommen, wenn es sich um wenige Stunden handelte. Aus dem Reiseabenteuer wurde vielfach eine Vergnügungsreise. Kurzreisen über das Wochenende und Urlaubsreisen kamen in Mode. Die Fahrt ins Grüne entwickelte sich zur sonntäglichen Volksbelustigung.

Güter konnten mit der Eisenbahn in fast unbegrenzten Mengen transportiert

werden. Hungersnöte unterblieben. Die Eisenbahn schaffte alles Nötige heran, auch von weit her. Kulturräume vermischten sich, man lebte ab sofort mobiler und großflächiger.

Dann folgte der Angriff auf den Rest der Zeit. Schnellzüge fuhr immer schneller, und kein Weg war mehr das Ziel. Gerade Strecken, schnittige Fahrzeuge erlauben physikalische Höchstgeschwindigkeiten, und heute sind wir zerknirscht, wenn die eingeplante Zeit um zehn Minuten überschritten wird. Nur das Flugzeug schafft noch mehr Abstand zum Raum.

*) „ZEIT Was sie mit uns macht und was wir aus ihr machen“ von Rüdiger Safranski, Carl Hanser-Verlag München 2015

Hauptbahnhof Berlin

Europas modernster Kreuzungsbahnhof

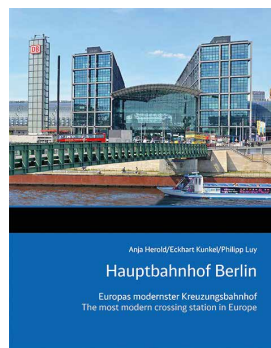
von Anja Herold/Eckhart Kunkel/Philipp Luy; 165 x 270 mm; Bildband; 112 Seiten mit 146 überwiegend farbigen Abbildungen; VBN Verlag Berlin; 9,80 €;

ISBN: 978-3-941712-53-9



Buch mit kurzen Textbeiträgen von der Historie des Lehrter Bahnhofs in Berlin als Vorgänger des modernsten Bahnhofs der DB AG, der

Planung des so genannten Berliner Pilzkonzeptes, bis hin zum Bau und Betrieb des neuen Berliner Hauptbahnhofs. Die anspruchsvollen Bilder bieten dem Betrachter wunderbare Einblicke in die architektonische Gestaltung des Bauwerks vom Bau bis hin zum heutigen Betrieb aber auch „Züge, Loks und Leute“ aus der ersten Dekade des Bahnbetriebs.



Bernd Neddermeyer, Berlin

Zum zehnjährigen Jubiläum des Berliner Hauptbahnhofs (s. Beitrag S. 9) erschien in der bewährten Aufmachung der anderen Bahnhofsbande, unter der Federführung der DB Station&Service AG dieses überwiegend als Bildbahnd gedachte

Bahn&Modell-Rätsel

Das Rätsel im vorigen Heft 35 löste als erster und einziger (!) Manfred Löber, Raschweg 35, 22147 Hamburg. Seine Antwort: „Die Figur heißt mein Friedrich und soll an Friedrich Harkort erinnern.“

Friedrich Harkort war ein Industriepionier, der sich für den technischen Fortschritt auch bei der Eisenbahn einsetzte. 1819 gründete er auf Burg Wetter die Mechanischen Werkstätten Harkort & Co, sodass es auch einen direkten Bezug zwischen Wetter und Friedrich Harkort gibt. Später engagierte er sich vor allem politisch und trat für eine gute Schulbildung und Sozialpolitik ein. Die Figur steht u.a. vor dem Bahnhof Wetter (Ruhr) an der Bahnstrecke Elberfeld–Dortmund. Der Lions-Club Wetter hat insgesamt 125 Skulpturen des Aachener Künstlers Prof. Ottmar Hörl herstellen lassen, die zugunsten des Kinderschutzbundes verkauft werden. Den Harkort-Figuren gingen bereits die Nach-



bildungen von Karl dem Großen, Luther, Goethe, Karl Marx und Richard Wagner voraus. (Rätsel-Vorschlag und Info von Werner Wölke)

Post an die Redaktion

Siegfried Graßmann aus Oberau-Loisach schrieb uns per E-Mail:

In Bahn&Modell, Heft 35, S. 16, oben rechts, wird geschrieben, dass Sachsen vom Bund künftig 25 Prozent weniger Regionalisierungsmittel für den SPNV erhalten soll. So etwas Ähnliches geisterte in den letzten Jahren immer wieder durch die sächsischen Medien. Es wurde oft behauptet, dass der Bund weniger Mittel für Sachsens SPNV zur Verfügung stellt. Es

gab nur 2007 eine bundesweite Kürzung der Mittel.

Sachsen ist das Land, welches den höchsten Anteil an zweckentfremdeter Verwendung der SPNV-Mittel hatte und hat. Deswegen wurden Leistungen abbestellt. Hier muss man sich fragen, ob die Landesregierung die Medien oder die Medien ihre Kunden belogen haben.

Im Oktober 2015 stimmten Bundestag und Bundesrat einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf acht Mrd. EUR zu.

Durch den Kieler Schlüssel (sinkende Einwohnerzahl und wenig Pkm) wird dies für Sachsen in etwa wieder ausgeglichen und die Summe für Sachsen wird fast konstant bleiben.

Volkmar Seifert aus Schwalmthal sandte uns folgende E-Mail:

Würden Sie bitte so freundlich sein und mir die E-Mail-Adresse von den Eheleuten Göbel aus Kempten übermitteln? Ich habe mir das faszinierende Werk von Maureen Göbel „English for Railway Staff“ (siehe Bahn&Modell, Heft 34, S. 10 ff) besorgt. Unverständlicher Weise wird es ja leider nicht mehr aktuell publiziert. Da ich auch einen besonderen Kontakt nach England hatte, und zwar zu John Ebdon, Direktor des Londoner Planetariums, BBC und Buchautor und vieles mehr (leider vor einigen Jahren verstorben), würde ich gern Frau Göbel ein paar persönliche Schriftstücke von ihm, falls sie daran interessiert sein sollte, zusenden.

Redaktion: Der Kontakt wurde seitens der Redaktion eingeleitet.

Dieter Birnstein aus Porta Westfalica, BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden, informierte per Brief:

Am 5. November 2016 findet das 19. Eisenbahnuniformsammlertreffen EUST 2016 mit großer Eisenbahn-Sammlerbörse im Bürgerhaus Delitzsch, Securusstr. 34, 04509 Delitzsch, statt – incl. Sonderausstellung „Rangiergeräte“. An-

fragen/Anmeldung: 034202-61361. Im März 2017 findet die 18. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse mit Verkauf im Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12, 32427 Minden, statt. Anfragen/Anmeldung: 05731 1531051 oder 0175 7130608

Wolfgang Bahnert aus Leipzig schrieb per E-Mail:

Brücken und Viadukte auf einer Modellbahnanlage sind immer etwas Besonderes: Sie sind in den seltensten Fällen käuflich zu erwerben und müssen deshalb selbst konstruiert und gebaut werden. Der Beitrag im Heft 35 unseres Bahn&Modell über das Göhrener Viadukt in Sachsen erinnerte mich an die Modellbahnanlage „Muldentalbahn“ einer Leipziger DMV-Arbeitsgemeinschaft. Diese H0-Anlage wurde mehrmals zu Modellbahnausstellungen gezeigt und vorgeführt. Im Mittelpunkt der Anlage stand das Göhrener Viadukt, dazu die Bahnhöfe Wechselburg und Lunzenau, erbaut von Schülern und Jugendlichen, die leider 1991/92 ihre Tätigkeit in der Arbeitsgemeinschaft aufgeben mussten.

Wandernde Eisenbahnfreunde sollten aber in Lunzenau in der Burgstädter Straße 1 unbedingt der Museums- und Kleinkunstkneipe „Zum Prellbock“ einen Besuch abstatten. Dort steht auch das Bahnhofsgebäude von Obergräfenhain der ehemaligen Strecke Narsdorf–Nobitz (Altenburg). Ruhetage sind Dienstag und Mittwoch. Weitere Informationen unter www.prellbock-bahnart.de



Mitten in einem Lunzenauer Vorgarten steht Deutschlands wohl kleinstes Eisenbahnmuseum. Dorthin gekommen ist es 1997, als Grundstücksbesitzer und Eisenbahn-Liebhaber Matthias Lehmann das verwaiste Bahnhofsgebäude vom Peniger Ortsteil Obertrafenhain in einer Aufsehen erregenden Aktion per Tieflader zu sich nach Hause holte. Mit viel Liebe entstand daraus ein kleines, aber feines Museum, in dem neben Eisenbahngeschichte auch wechselnde Ausstellungen zu allen möglichen und unmöglichen Themen zu sehen sind.

Foto. Petra Pönisch

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)

Adressänderung der Gruppe, Leiterwechsel, Wechsel der Telefon-Nummer oder der E-Mail-Adresse bitte an Hauptbeauftragten (s. Tabelle vorige Seite oben) melden.

Region Nord

Servicebüro Hamburg

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

Bad Schwartau BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau: 04502 302414 oder 0172-5145005, efs.badschwartau@t-online.de, www.efs-badschwartau.de

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

Glückstadt BSW-Museumsgruppe Stellwerk Glückstadt: 040-612443, info@marschbahn-glueckstadt.de, www.stellwerk-glueckstadt.de

Rendsburg BSW-Gruppe Museumsstellwerk Rendsburg: 04331 89820, sigiwei@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: 0160-3315648, 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

Stadtoldendorf BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldendorf – 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: 0162-2179961, christian9834schulz@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 (Müritz)	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, dfloth@t-online.de
Bernburg	BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg: 03471-314001, hoppe-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: 03431-613887, andreasriethig51@gmail.com
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 – Dampflokomotive 41 1144 und hist. Reisezugwagen: 0162-2089187
Erfurt	BSW-Gruppe AG-Modellbahn „Johannes Scharer“: 0361-7313486, 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 , Di, ab 9 Uhr, im Bw Gera, 0172 3653902
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

Gotha, Ortsstelle	BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha: Räume sind gekündigt worden
Großvoigtsberg/Nossen	BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, 03731-1650534 mario.elsner@gmx.de oder zellwaldbahn@gmx.de
Halle (Saale)	BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P, 0160-97463924, info@lokschuppen4.de  BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 Halle/S.: 0174-3228870, buehling@t-online.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.: 0341-9682514 oder 0176-62170200, Mo-Fr, 17-19 Uhr, info@dampfbaumuseum.de; www.dampfbaumuseum.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 Großpösna: 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
Meiningen	BSW-Gruppe Meininger Modelleisenbahn-Club: 03693-470819 oder 0160-97477951, meiningermodelei-senbahn@web.de
Nossen	BSW-Gruppe IG Dampflok 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, rudolfwkern@web.de
Schwarzenberg	BSW-Gruppe Museumsdampflok 86 001: 037349-7150, dflath@t-online.de

St. Egidien	BSW-Gruppe Modellbahnclub St. Egidien: 0152-28867382, mecegidien@gmx.de
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, 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, dirklackemecoog@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 0990,
martin.seibert@awo-ndb-opf.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 48-268, 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: 0731-82236, johannes.kiem@.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 oder 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-ruhrtalbahn.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 Stellwerktechnik: 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
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: 02479-1230, ArminW.Hemann@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, martin.blaess@deutschebahn.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 (Parkeisenbahn)

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

10. + 11. Sept. 2016	Zuckertütenfahrten
17. Sept. 2016	Lichterfahrt am Abend mit Theaterstück
22. + 23. Okt. 2016	Saisonende
3. + 4. Dez. 2016	Nikolausfahrten

Dresden – BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt (Eisenbahnmuseum)

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

17. + 18. Sept. 2016	Dresdner Museumsnacht (10-1 Uhr)
15. + 16. Okt. 2016	Saisonabschluss incl. Lokmitfahrten
27. Nov. 2016	1. Advent im Eisenbahnmuseum (10-18 Uhr), Eintritt: frei

Halle (Saale) – BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB Museum) Volk-mannstr. 39, 06112 Halle (Saale) – Kontakt über Thomas Kersten, 0345-2495090 oder 0160 90965191, lokschuppen4@gmx.de:

27. + 28. Aug. 2016	Großes Sommerfest im DB Museum
3. Dez. 2016	Der Nikolaus kommt ins DB Museum

Radebeul b. Dresden – BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

Bahnhof Radebeul Ost, Kontakt über Jürgen Medak 0351-453034 oder 0172 3529298

17. + 18. Sept. 2016	Schmalspurbahn-Festival auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg. Am Bahnhof Moritzburg wird ein buntes Programm mit Musik, Unterhaltung und tollen Spielideen für die ganze Familie geboten. Unterwegs ist der Königlich Sächsische Traditionzug, bestehend aus historischen Wagen und gezogen von der 1899 gebauten sächsischen Dampflokomotive IV K – Nummer 132 (99 539).
2. Okt. 2016	Fahrt in den Goldenen Herbst
29. + 30. Okt. 2016	Fisch- und Waldfest
4. + 6. Dez. 2016	Nikolausfahrten

Weitere Einsätze des Traditionszuges unter www.traditionsbahn-radebeul.de, ausführliches Programm der Sächsischen Dampfbahn Gesellschaft mbH (SDG) unter www.loessnitzgrundbahn.de.

Vorschau Heft 37:

- Portrait: Alfred Hobl, BB Eisenbahnerbe Sachsen
- Jubiläen: Chronik eines Lebenswerkes – Der Eisenbahn-Uniform-Sammler und -Buchautor Günter Henneking aus Minden (Westf) wird 95.
- Serien: Eisenbahnregionen: Sachsen – Die Windbergbahn
Eisenbahnbauten: Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Lutherstadt Wittenberg (anlässlich 500 Jahre Reformation Luther)
- Rezensionen: Usedomer Inselbahn von Bernd Kuhlmann, Berlin
Kemmlitzer Kaolinwerke und deren Anschlussbahnen von Reiner Scheffler, Oschatz

Impressum

Bahn&Modell

www.bahn-und-modell.de

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

- Herausgeber: Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
- Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne Tel/Fax 0351 252 78 96
Immo Hoppe Tel 030 534 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. Juli 2017 
- 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 per Postkarte Stiftung BSW, HB EBE/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.

Für das Heft 37: Redaktionsschluss 15. Januar 2017 Auslieferung Anfang März 2017