



Bahn&Modell 38

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2017



**70 Jahre MEC „Max Maria
von Weber“ Dresden**

► Seite 38

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

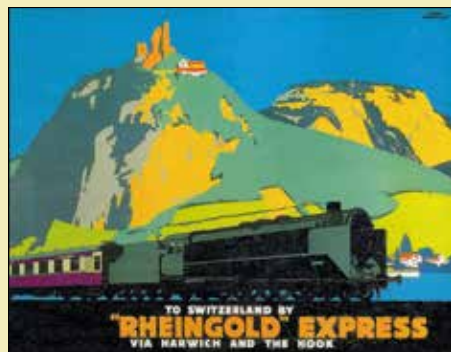
175 Jahre Eisenbahnknoten Frankfurt
(Oder) ► Seite 64



FISAIC-Modellbahnausstellung in
Debrecen/Ungarn ► Seite 25



Der umtriebige Lokführer Hellfried Richter
► Seite 29



Berühmte Züge: Rheingold-Express
► Seite 72

Titelbild:

Die BSW-Förderer des Modelleisenbahnclubs „Max Maria von Weber“ Dresden in ihrem Domizil, von links nach rechts: Uwe Groth, Peter Antrack, Wilfried Große, Jens Mähler, Otfried Krause, Hans-Dieter Rändler, Roland Wetzels, Frank Stecher, Roman Horn und Ralf Kühne
Foto: L. Kuhne

► Seite 38



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

dieses Jahr erinnern wir uns daran, dass das BSW in Ostdeutschland vor 25 Jahren Fuß gefasst hat. 1992 nahm das Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn (BSW-DR) gemäß DR-Sonder-Amtsblatts N° 8 seine Arbeit auf. 1997 wurden das Bundesbahn-Sozialwerk und das Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn zusammengelegt und als Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) weiterbetrieben. Wir berichteten bereits in Heft 27, Seite 7 ff, darüber.

Auch 2017 haben wir wieder großartige Veranstaltungen erlebt, an denen viele unserer BSW-Gruppen beteiligt waren. Den Höhepunkt Anfang April bildete das 9. Dresdner Dampfloktreffen, das sich immer mehr zum Großereignis mausert. Das BSW war dort als Mitorganisator mit einem Info-Stand und durch die Historische Uniformgruppe Minden sowie die Traditionsgemeinschaft Bw Halle P gut vertreten. Ein Bahn-Comeback auf alten Gleisen feierte Mitte April die BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn aus Lutherstadt Wittenberg. Sie war maßgeblich an der Reaktivierung der Heide-Bahn zwischen Pretzsch und Eilenburg in Südbrandenburg/Nordsachsen beteiligt.

Am 31. März/1. April 2017 fand die zweitägige Jahresarbeitstagung unseres Kulturbereiches im BSW-Ferienhotel Lindenbach in Bad Ems statt (s. Beitrag Seite nn). Hier wurden neue Strukturen im BSW vorgestellt und die nächsten Aktionen beraten. Neue BSW-Strukturen entstanden durch die Berufung von Koordinierungsstellen (siehe folgenden Beitrag). Als nächste wichtige Aktionen sind die Wiederbelebung unserer Web-Seite www.bahn-und-modell.de und die permanente Pflege unseres Gruppenverzeichnisses vorgesehen. Da „*Bahn&Modell*“ immer mehr in Richtung Eisenbahnmagazin tendiert, wurde festgelegt, den Charakter als BSW-Fachblatt unbedingt zu erhalten. Ab Heft 39 wird daher unter der Rubrik „Gruppenleben“ jeweils eine unserer BSW-Gruppen je Region vorgestellt (in alphabetischer Reihenfolge).

Tobias Schwab von der BSW Zentrale informierte, dass die Mieten der Gruppenräume mit zwei Millionen Euro jährlich den größten Posten der Kulturbereiche bilden. Zukünftig wird jede Gruppe einzeln geprüft und nach ihrer Wirkung für die Stiftung BSW bewertet. Verwunderung löste die Bemerkung von Tobias Schwab aus, dass das BSW-Magazin kein Mitteilungsblatt, sondern ein Werbeträger zur Präsentation der BSW-Leistungen sei.

Zur Nachwuchsgewinnung wird unser Kulturbereich einen Prospekt zu Modul Junior (s. Beitrag Seite nn) herausgeben und an die Gruppen verteilen.

Die nächste eintägige Arbeitstagung findet am 14. September 2017 im Bahnhof Fulda statt.

Die BSW Zentrale hat im Internet zwei neue Online-Plattform ins Leben gerufen.

Unter www.bsw-treffpunkt.de kann jeder BSW-Förderer oder jede BSW-Gruppe

eine Anzeige unter folgenden Rubriken aufgeben: Projekte verwirklichen, Unterstützungsgesuche, Unterstützungsangebote, Marktplatz. Bei jedem Fachberater kann dazu eine Anleitung als PDF-Datei abgefordert werden.

Unter www.bsw-veranstaltungen.de sollte jede BSW-Gruppe langfristig bzw. regelmäßig ihre Veranstaltungstermine eintragen. Auch dazu kann bei den Fachberatern ein gedrucktes Leitungsblatt abgefordert werden. Der Bereich Veranstaltungen unter www.bsw24.de wird nicht weiter aufrecht erhalten.

Seit 20 Jahren veranstaltet unser Kulturbereich jährliche Modellbauseminare. Bernhard Waterholter (RF Region Nord) verdient dafür als Organisator unsere besondere Anerkennung (s. Beitrag Seite nn).

Wie im Heft 37 angekündigt, setzt sich 2017 unsere BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN fort. Anfang April erschien der neueste Titel „Eisenbahndirektion Halle 1895-1993“. Immo Hoppe hat sich näher mit dem Buch beschäftigt und dazu eine Rezension auf Seite nn verfasst.

Auch bei der FISAIC zeigten wir wieder Präsenz. Mirko Caspar und Vertreter seiner BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Zschopau nahmen an der FISAIC-Modellbahn-Ausstellung vom 12. bis 14. Mai 2017 in Debrecen/Ungarn und am FISAIC-Seminar der jungen Modelleisenbahner in Le Plessis Dorin/Frankreich teil (s. Beitrag Seite nn).

Weiterhin viel Erfolg und einen schönen Jahresausklang wünscht euer Zentraler Fachberater Lars Naumann.

Ganz neu: BSW-Koordinierungsstellen

Der BSW-Vorstand hat im Rahmen des Projektes „Weiterentwicklung Ehrenamt“ die Einrichtung von BSW-Koordinierungsstellen (KOS) beschlossen. Sinn und Zweck der KOS erschlossen sich auch für uns als Redaktion nicht ganz so einfach. Deshalb haben wir den Leiter der KOS Mitteldeutschland gebeten, dazu einen informativen Beitrag zu verfassen.

Wolfgang Mederake, Leipzig – BSW-Koordinierungsstelle Mitteldeutschland

Das BSW gliedert sich administrativ in die Regionen Nord und Süd, Ost und West. Jede Region hat mehrere hauptamtliche Servicebüros. Der Regionalleiter

steht allen Servicebüros in der Region vor und arbeitet selbst in einem der Servicebüros. Die anderen Servicebüros führt einen Teamleiter, der mit Entscheidungskompetenz ausgestattet ist.

Jedes Servicebüro erledigt die Verwaltungsarbeit mit den ehrenamtlichen Ortsstellen (OS) und den regionalen Gruppen der Kulturbereiche. Da immer mehr OS und Kulturgruppen in organisatorische Schwierigkeiten geraten, ist ein „Auffangnetz“ von Nöten. Diese Funktion sollen die Koordinierungsstellen übernehmen. Ausgangspunkt war und ist die Situation in vielen OS, in denen es immer schwe-

rer wird, ehrenamtliche Funktionen zu besetzen, besonders ab der Bestellperiode 2017. Es gibt teilweise keine ausreichende Bereitschaft seitens der Förderer mehr, ehrenamtlich tätig zu werden. Das liegt zum einen an dem hohen Altersdurchschnitt der Förderer und Unterstützer des BSW, aber auch insbesondere bei den Aktiven an der hohen Arbeitsbelastung im Job und der damit fehlenden Zeit für die Übernahme einer solchen Funktion. Denn jeder möchte diese Aufgabe mit hohem Engagement und einer entsprechenden Qualität erfüllen. Schließlich geht es auch um die Zukunftsfähigkeit unserer Stiftung Bahn-Sozialwerk.

Der Einrichtung von KOS ging ein längerer Prozess der Diskussion mit hauptamtlichen und ehrenamtlichen Förderern voraus, z. B. im Stiftungsbeirat und im Rahmen der Regionalkonferenzen. Hier leisteten Margarete Zavoral und Tobias Schwab große Überzeugungsarbeit, denn die Bildung der KOS wurde auch kritisch gesehen. Ziel und Aufgaben einer KOS bestehen vor allem darin, die zugeordneten Ortsstellen arbeitsfähig zu halten und damit die regionale Fördererbetreuung und -gewinnung sicherzustellen. Das geschieht vornehmlich durch:

Anregung und Koordinierung gemeinsamer Aktivitäten der OS und Veranstaltungen in deren Betreuungsbereich

Betreuung der BSW-Ansprechpersonen vor Ort

Gemeinsame Tagungen mit der Leitung der OS und den Ansprechpersonen

Organisation von Informationsveranstaltungen mit den Leitungen der OS

Mitwirkung bei der Übernahme von Förderern bei Auflösung von OS und Übernahme der Kassenführung im Bedarfsfall

Ohne diese grundsätzlichen Veränderungen könnten sich eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit, ein Rückzug aus der Fläche oder gar eine Auflösung von OS bzw. eine Angliederung an andere OS ergeben. Die KOS mit ihren zugeordneten OS-Leitern sollte drei- bis viermal pro Jahr zusammen kommen, um aktuelle Themen zu beraten. Ziel ist das Einvernehmen der Teilnehmer bei Entscheidungen, da die KOS nicht weisungsbefugt ist.

In der Region Ost fand eine umfassende Diskussion zur Notwendigkeit von KOS und deren konkrete Umsetzung statt. Im Rahmen der OS-Tagung lud die Regionalleiterin Nadja Lück die OS-Vorsitzenden und den Regionalvorstand ins Ostseebad Ahlbeck ein. Folgende Fragen standen im Mittelpunkt dieser Arbeitstagung:

- Wie sollen die Koordinierungsstellen heißen (regionaler Bezug, z.B. KOS
- Mitteldeutschland) und wo sollte ihr Sitz sein?
- Wie kann die gemeinsame Arbeit in den KOS gestaltet werden?
- Welche Beispiele oder Ideen gibt es bereits?
- Welche Hindernisse sehen wir gegebenenfalls?
- Wer würde sich bereit erklären, Vorsitzender, Stellvertreter oder Kassenführer der jeweiligen KOS zu werden?
- Gibt es Vorschläge, wer angesprochen werden sollte?

Die Diskussion in mehreren Arbeitsgruppen brachte viele Ideen und Vorschläge hervor. Konkretes gab es u. a. zu den Themen der Räumlichkeiten für die KOS, Treffen mit den OS-Leitern im Verantwortungsbereich der KOS, weitere Arbeitsfähigkeit der OS, Einrichtung eige-

ner Kostenstellen und eines eigenen Budgets für die KOS (Letzteres wurde jedoch zwischenzeitlich nicht realisiert, sondern über die jeweiligen Servicebüros sichergestellt).

In der Region Ost wurden damit grundlegende Voraussetzungen geschaffen, um folgende neun KOS zum Jahresanfang 2017 einzurichten und zu bestellen:

Berlin, Brandenburg, Uns Land (Greifswald), Mecklenburg (Schwerin), Börde (Magdeburg), Ostsachsen (Dresden), Westsachsen/Erzgebirge/Vogtland (Zwickau), Mitteldeutschland (Leipzig) und Thüringen (Erfurt). Feinjustierungen in einigen KOS waren auch danach noch möglich und wurden genutzt.

In der Auftaktbesprechung der KOS Mitteldeutschland ging es zuerst um die Grundlagen der gemeinsamen Arbeit, die Möglichkeiten und Grenzen einer KOS. Begonnen wurde mit Informationen über Organisationsänderungen und Aktualisierungen der Stiftungsverfassung, der Zusammensetzung des Regionalvorstandes und der möglichen Beiräte z.B. für Senioren bzw. für Projekte sowie der künftige Wegfall der Ortsstellentagungen und der Ortsvertreter-Versammlungen. Auch wurde über die aktuellen Änderungen bei Richtlinien informiert. Ein Teil der Diskussion beschäftigte sich mit der Besetzung der Funktionen in den Kostenstellen, wobei keine nennenswerten Probleme zu verzeichnen waren, da bereits Entscheidungen vor der Bildung der KOS getroffen waren (z. B. Angliederung der ehemals selbständigen OS Bitterfeld an die OS Dessau mit einer Ansprechperson vor Ort bzw. Führung der Kassengeschäfte der OS Delitzsch über die OS Leipzig). Ebenso ging es um die Zusammenarbeit

mit den Kulturgruppen. Hier zeigte sich ein unterschiedliches Bild. Zum einen gab es sehr enge und gute Zusammenarbeit der jeweiligen OS mit den Kulturgruppen, zum anderen zeigte sich aber durchaus Handlungsbedarf. Ziel muss es daher sein, die sehr guten und arbeitsintensiven Leistungen der Kulturgruppen zu zeigen und gemeinsame Veranstaltungen von OS mit Kulturgruppen bzw. von Kulturgruppen mit OS zu organisieren. Das stärkt die Zusammenarbeit innerhalb des BSW und natürlich auch die Außenwirkung. Es wurde vorgeschlagen, zu einer der nächsten KOS-Zusammenkünfte auch Vertreter von BSW-Kulturgruppen einzuladen, um deren Sorgen und Nöte kennenzulernen, sie enger einzubinden und nach gemeinsamen Lösungsansätzen zu suchen. Ein gutes Beispiel war die 5. BSW-Bundeskunsthandwerksausstellung vom 24. April bis 26. Mai 2017 in Altenburg, wo 180 Werke von 88 BSW-Laienkünstlern sowie von Künstlern aus Tschechien und Frankreich der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.

Zusammenfassend bleibt zu sagen, dass die Bildung der KOS ein richtiger und notwendiger Schritt der Weiterentwicklung unserer Stiftung Bahn-Sozialwerk ist und perspektivisch auch die entsprechende Wirkung zeigen wird. Allerdings ist dies ein arbeitsintensiver Prozess, der nicht von heute auf morgen umzusetzen ist. Hier sind alle gefragt, ihren Beitrag zum Erfolg zu leisten. Aus Sicht der KOS Mitteldeutschland kann ich sagen, dass das Bemühen aller Beteiligten deutlich erkennbar ist, und wir somit vom Erfolg überzeugt sind; die Unterstützung der Servicebüros mit eingeschlossen. Nur so kann es funktionieren!

Bahn&Modell-Glosse

Im AUFTAKT des „BSW magazin“ 3/17 unterstrich Margarete Zavoral wieder einmal das ehrenamtliche Engagement als Fundament des BSW, und für das ehrenamtliche Kunsthandwerk wurde im BSW eine eigene „Freizeitsparte“ eingerichtet. Darüber berichtete der Leitartikel „Hauptsache handgemacht“ IM FOKUS auf Seite 5. Eigentlich sprechen wir seit längerem von BSW-Kulturbereichen und nicht von Freizeitsparten. Doch das ist nicht so entscheidend. Wenn das Kunsthandwerk Zulauf bringt, ist es gut für das BSW und seine Außenwirkung. Und was ist mit Eisenbahnbüchern, die ebenfalls von ehrenamtlichen BSW-Autoren geschrieben und tausendfach verkauft werden? Bringen diese keine positive Außenwirkung für das BSW? Davon scheint aber das eigene Publikationsorgan noch nichts gehört zu haben. Im oben erwähnten „BSW magazin“ 3/17 wurde das neueste Buch aus der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN wie ein kommerzielles Traktat auf der letzten Seite AM SCHLUSS abgehandelt. Aus der Überschrift „98 Jahre Eisenbahngeschichte“ sollte der interessierte Leser herauslesen, dass ehrenamtliche Auto-

ren aus dem BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn mehrere Jahre an dem Titel „Eisenbahndirektion Halle 1895-1993“ gearbeitet haben und diesen nun der Öffentlichkeit vorstellen möchten. Förderer Siegfried Grassmann aus Oberau im Allgäu hätte den Artikel auch beinah überlesen. Seine E-Mail beklagt den fehlenden Hinweis auf das Buch aus den eigenen Reihen. Fotos zum Buchtitel und zur Buch-Präsentation wurden ebenfalls verschmäht. Dabei war die Redaktion des „BSW magazin“ durch eine vorformulierte, bebilderte Zuarbeit gut unterrichtet. Was hindert eigentlich das „BSW magazin“ daran, Verbundenheit mit seinen BSW-Förderern zu zeigen? Man könnte annehmen, es ist die reine Unwissenheit der Redaktion und der per Outsourcing arbeitenden Werbeagentur. Vielleicht sollten mal Ehrenamtliche die Redaktion übernehmen, damit deren Bedeutung nicht nur beschworen, sondern auch in angemessener Weise zu Papier gebracht wird. Bei „Bahn&Modell“ ist es so. Und gerade deshalb vielleicht genießt dieses BSW-Fachblatt eine Anerkennung, die seit vielen Jahren anhält und sich immer mehr verbreitet. [loku]

„Bahn&Modell“ ab Heft 26 ist noch in Einzelstücken lieferbar.

Versandbedingungen: s. Impressum Seite 96 unten

Inhalt

Berichte

Jahresarbeitstagung in Bad Ems und Schulterschluss im DB Museum Koblenz	7
Auferstanden nach 15 Jahren: Die Weißeritztalbahn dampft wieder bis Kurort Kipsdorf	10
Die gelungene Rettung von Eisenbahnerbe – Museumsbahnhof Edle Krone	12
Erste Modellbahnausstellung in Ferropolis, der Stadt aus Eisen	15
Kurzberichte	18

Gruppenleben

Modelleisenbahngruppe mit Nähanschluss	20
Mit kleinen Modulen (Alters-)Grenzen überwinden	23
FISAIC-Treffen 2017	25

Porträts

Hellfried Richter – Regionaler Fachberater Modelleisenbahn Region Ost	29
So stark wie nie – die Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden	32
Robin Garn – Herausgeber, Dampflokomotiv-Fan und neuer BSW-Förderer	34

Jubiäen

Dreifaches Modellbahn-Jubiläum in Dresden	38
20 Jahre Modellbauseminar – eine Erfolgsgeschichte	44

Bahnhistorie

Eisenbahnfernmeldetechnik – Selbstanschlusssysteme (Basa/Bafesa)	46
Die Nordumfahrung Gotha-Leinakanal auf der Ausbaustrecke Erfurt–Eisenach	50
Im Reich vom Bahnwärter Meinel	54
Elektrifizierung bringt Lob und Ehr – die Auszeichnungskultur der Deutschen Reichsbahn	58
Es war einmal: Eisenbahn-Dienstsache-Service	62
175 Jahre Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)	64
Friedrich Harkort, ein westfälischer Industrie- und Eisenbahnpionier	69

Serien

„Gold“ – der schönste und schnellste Zug von der Nordsee zu den Alpen	72
---	----

Rezensionen

78

Service

Post an die Redaktion	82
Verzeichnis unserer BSW-Gruppen	84
Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen	93
Impressum	96

Jahresarbeitstagung in Bad Ems und Schulterschluss im DB Museum Koblenz

Redaktion

Unser BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn hielt vom 31. März bis 1. April 2017 seine jährliche Arbeitstagung, diesmal im BSW-Ferienhotel Lindenbach in Bad Ems, ab. Es war kein Aprilscherz, sondern Realität: Am 1. April besuchten die Fachberater und die Redaktion von „Bahn&Modell“ das nahegelegene DB Museum Koblenz, das von unserer BSW-Gruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge Koblenz betreut wird. Der Leiter der BSW-Gruppe Wolfgang Ihrlich* begrüßte uns elf Besucher und stellte uns den Leiter des DB Museums Koblenz Patrick Petersen vor.

Wolfgang Ihrlich verwies auf die ehemaligen drei Koblenzer Bahnbetriebswerke Bw Koblenz Hbf, Bw Koblenz-Mosel und Bw Koblenz-Lützel. Aus dem Bw Koblenz-Lützel ist der erste Außenstandort des DB Museums Nürnberg hervorgegangen, denn die Elektrifizierung der linken Rheinstrecke brachte für viele Dampf- und



Wolfgang Ihrlich und Lars Naumann eröffnen unseren Rundgang im DB Museum Koblenz



Schilder im Eingangsbe-
reich des DB
Museum
Koblenz

Diesel-Lokomotiven das Aus. Anfang der 1980er Jahre wurde das Bw Koblenz-Lützel entbehrlich und teilweise abgerissen. Bis 1995 war noch das Ausbesserungswerk für Güterwagen in Betrieb. Die ehemalige Wagenhalle bildet seit 2001 den überdachten Teil des Museumsstandorts. Im Mittelpunkt stehen 40 historische Lokomotiven und 50 Reise- und Güterzugwagen sowohl in der Halle als auch auf dem Freigelände. Die Museumsfahrzeuge locken jährlich ca. 36 000 Besucher an. Zu jeder Lokomotive erzählte Wolfgang Ihr-



Salonwagen des Reichspropaganda-Ministers Joseph Goebbels

lich eine kleine Geschichte, so auch zu der elektrischen Mehrsystemlok der Fa AEG, die als Versuchslokomotive für den ICE im Raum München unterwegs war. Auch die E 118 003-3 hat eine interessante Vergangenheit. Sie war bis 1984 im süddeutschen Raum im Einsatz und hatte bereits auf der Weltausstellung in Paris 1935 einen Preis erhalten. Sie war die erste Lokomotive, die der Lokführer im Sitzen bedienen konnte, damals ein Novum. Drei Salonwagen des Jahres 1937 bilden einen besonderen Besucher-Magnet: der Salonwagen von Joseph Goebbels (Reichspropaganda-Minister 1933-1945), der Salonwagen von Julius Dörpmüller (Generaldirektor der DR 1926-1945, ab 1937 auch Reichsverkehrsminister) und der Salonwagen der Bundesregierung, mit dem Willy Brandt 1970 zum deutsch-deutschen Gipfeltreffen nach Erfurt fuhr. Im Freigelände steht noch ein Schlafwagen aus dem ehemaligen Regierungszug der DDR. Edelfurnier und Plüsch begeistern eben noch heute.

Während des Rundganges beobachteten wir einige ehrenamtliche Mitarbeiter. So fiel uns Manfred Reif auf dem Dach einer E-Lok mit Wendezugausstattung

auf. Er inspizierte den Lackierungszustand des Fahrzeuges. „Der Museumsstandort könnte nicht existieren, wenn wir nicht die Ehrenamtlichen hätten“, betonte Ihrlich. „Manfred Reif hat schon zwei Lokomotiven zum neuen Outfit verholfen. Das ist jetzt seine dritte Lokomotive, die er im Alleingang lackieren wird. Er ist ein richtiger Überzeugungstäter“, fügt er scherzhaft hinzu. Manfred Reif hat noch weitere Kollegen, die ihm – jeder auf seinem Gebiet – nicht nachstehen. Aber nicht nur hier im DB Museum Koblenz sind BSW-Förderer in der Lokpflege aktiv, sondern auch draußen bei einigen unserer BSW-Gruppen. Mit diesen hatte es in letzter Zeit Irritationen gegeben, da die Pflegefahrzeuge ad hoc abgezogen oder umgesetzt wurden. Das zukünftig zu vermeiden, sei sein fester Wille, beteuerte Wolfgang Ihrlich.

Vor dem Museums-Shop im Eingangsbereich fiel uns Bernd Düpper in seiner schmucken Uniform auf. Sie stellte sich als Fantasie-Unikat heraus. Die Uniformjacke stammte von der Feuerwehr, die Mütze von der DB aus den 1950er Jahren und die Effekten waren von Lokführer- und Schaffneruniformen bunt zusammengestellt. Sich dennoch seiner Wirkung voll bewusst, stellt sich Bernd Düpper lächelnd den Fotografen. Als Museums-Portier ist er praktisch das Faktotum des Hauses. Fast täglich, außer montags, ist er vor Ort und hat immer einen flotten Spruch auf den Lippen. Auch Ehefrau Helga Düpper hat hier ihre festen Aufgaben. „Ich bin für die Dekorationen in den Salonwagen verantwortlich“, berichtete sie stolz und führte uns nochmals in die historischen Salonwagen. „Jetzt ist bald Ostern, da tausche ich auf den Tischen die Kunstblumen und das Geschirr aus. Alles muss auch mal geputzt werden“, sagte sie.

Gruppenfoto im Freigelände des DB-Museums Koblenz



Insgesamt 250 BSW-Förderer zählt die Gruppe in Koblenz, 40 davon sind, so wie es ihre Zeit erlaubt, aktiv im Museum tätig. Dazu gehört auch Sebastian Theisen, Student an der hiesigen Universität. Er servierte uns Kaffee und Kekse. „Kuchen ist heute leider schon aus. Das schöne Wetter hat uns viele Besucher beschert, die haben den Kuchen aufgegessen“, entschuldigte er sich.

Einige Fachberater hatten noch zusätzlichen Klärungsbedarf zum Kooperationsvertrag mit dem DB Museum. Lars Naumann als Zentraler Fachberater bat darum, zukünftig untereinander Kontakt zu halten und auf kurzem Dienstweg zu beraten und zu entscheiden. Wolfgang Ihrlich fügte hinzu: „Ich bin jederzeit bereit, bei Problemen zu helfen und diese letztendlich mit zu lösen.“ Die Beteiligten waren sich einig, dass der Schulterschluss längst fällig war, denn letztlich ziehen wir

alle an einem Strang. Das Eisenbahnererbe soll erhalten bleiben.

**) Stellv. Direktor DB Museum, Teamleiter Standorte und Fahrzeuge, Örtl. Eisenbahnbetriebsleiter*

Museums-Portier Bernd Düpper

Fotos: L. Kuhne (5x)



Auferstanden nach 15 Jahren: Die Weißeritztalbahn dampft wieder bis Kurort Kipsdorf

Redaktion

Am 17. Juni 2017 war nach langer, langer Zeit wieder einmal großer Bahnhof in Kurort Kipsdorf (Sachsen/Osterzgebirge) angesagt. 15 Jahre nach der Flut von 2002 fährt die Schmalspurbahn auf 750-Millimeter-Gleisen wieder planmäßig auf der gesamten Strecke von 26 Kilometern. Bis 2008 war zunächst der stark beschädigte Abschnitt zwischen Freital und Dippoldiswalde (15,0 km) rekonstruiert worden. Es bedurfte weitere neun Jahre, bis der zweite Teil von Dippoldiswalde bis Kurort Kipsdorf (11,3 km) erneut in Betrieb gehen konnte. Die Gesamtkosten beliefen sich auf ca. 40 Millionen Euro, davon rund 22 Millionen für den ersten Streckenabschnitt. Zehn Millionen kamen von der Fluthilfe der Bundesregierung. Den erheblichen Rest steuerten der Freistaat Sachsen und viele, viele Sponder und Sponsoren bei. Das Geld war sicher eine notwendige Voraussetzung, doch

der politische und unternehmerische Wille grenzte an eine Sensation. Eine Schmalspurbahn nicht ab, sondern aufzubauen, ist sicher ungewöhnlich in Deutschland.

Der Eröffnungstag begann morgens mit einem Sonderzug der Offiziellen. Mittags und abends fuhren Planzüge, die von vielen Eisenbahn-Enthusiasten benutzt und allerorten begeistert begrüßt wurden.

In Kurort Kipsdorf hat die Weißeritztalbahn eine eigene Quelle mit besonders weichem Wasser. Das hat den Vorteil, dass die Lok kaum Zusätze braucht, um das Verkalken der Siederohre zu verhindern. An der Quelle steht ein Brunnenhäuschen, das von außen deutlich an der großen Wasserstandsanzeige zu erkennen ist. Die unterirdische Leitung vom Reservoir zum Bahnhof wurde von innen neu abgedichtet. Der Wasserkran auf dem Bahnhof ist abgestrahlt und neu gestrichen worden.



Ankunft des Mittags-Planzuges am Eröffnungstag in Kurort Kipsdorf

Foto: L. Kuhne

Seit 19. Juni verkehren täglich zwei Dampfzüge von Freital-Hainsberg bis Kurort Kipsdorf und einer bis Dippoldiswalde. Die Weißeritztalbahn wird als Touristenbahn sicher gut angenommen werden. Sie ist die dienstälteste deutsche Schmalspurbahn und gehört heute zur Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft mbH (SDG). Diese, der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), die örtliche Gemeinde und die IG Weißeritztalbahn e.V. organisierten am 17./18. Juni 2017 gemeinsam ein Bahnhofsfest in Kurort Kipsdorf. Der Bahnhof Kurort Kipsdorf verfügt wieder über drei Neubau-Personenzug-Gleise, vier überkommene Güterzuggleise sowie einen prächtig hergerichteten, zweiständigen Lokschuppen. Das Empfangsgebäude als Bürgerhaus der Stadt Altenberg/Kipsdorf hat die Pause glücklich überlebt und strahlt wieder den Charme des 19. Jahrhunderts aus, so wie vor 135 Jahren als alles begann.



Eröffnungs-Lok 99 1777-4 beim Wassernehmen im Bahnhof Kurort Kipsdorf Foto: L. Kuhne

Die BSW-Gruppe IG Weißeritztalbahn mit Sitz in Freital-Haisberg hat sich mehr auf den unteren Abschnitt bis Dippoldiswalde spezialisiert. Sie organisierte für den Eröffnungstag der Gesamtstrecke einen Dixie-Sonderzug, der mit 100 Fahrgästen gut besetzt war. Er hatte eine großzügige Fahrplanlage, 17.45 Uhr ab Freital-Hainsberg und 22 Uhr zurück. Dampfzugromantik, Abenddämmerung und Dixiland-Musik schufen eine beeindruckende Eisenbahn-Atmosphäre.

**Rekonstruierte
Schalterhalle im
Empfangsgebäude
Bahnhof Kurort
Kipsdorf**
Foto: IG Weißeritz-
talbahn e.V.



Die gelungene Rettung von Eisenbahnerbe – Museumsbahnhof Edle Krone

Redaktion

Der Name „Edle Krone“ geht eigentlich auf einen Bergwerksschacht im unteren Osterzgebirge zurück. Hier wurde bis zum Dreißigjährigen Krieg Silbererz geschürft. Als 1862 die Bahnstrecke von Dresden nach Freiberg in Betrieb ging, entstand an der Tharandter Rampe, kurz vor dem gleichnamigen Tunnel, der kleine Bahnhof Edle Krone. Es herrschte bescheidener Personen- und Güterverkehr. Wenn die Berufspendler morgens zur Arbeit fuhren, kamen allerdings einige Personen zusammen. Die größte Räumlichkeit im Bahnhofsgebäude war daher der Warteraum. In Holzblock-Bauweise errichtet hat er die Form eines runden Pferdegöpels (Bergwerksvorbild). Die Diensträume wurden daran angebaut. Hier taten Eisenbahner Dienst, die alle

Sparten des Betriebs- und Verkehrsdienstes beherrschen mussten. Fahrdienstleiter, Fahrkartenverkäufer, Gepäck- und Güterabfertiger vereinigten sich in einer Person. Auf dem einzigen Ladegleis verlud eine hiesige Firma schwere Mühlsteine, die sie bis auf den Balkan versandte. Edle Krone hatte somit internationalen Wagenladungsverkehr.

Über 100 Jahre zogen Dampfloks die Züge die Steilstrecke hinauf oder bremsen sie hinunter ab. Ohne Schiebelok ging das meistens nicht. 1964-1966 liefen die Zentrale Oberbauerneuerung (ZOE) und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts, der zum sächsischen Dreieck gehört. Vor der Elektrifizierung wurde der benachbarte Tunnel bei laufendem Betrieb aufgeweitet. Seit 23. September



Alte Postkarte Edle Krone



Heutiger Haltepunkt Edle Krone mit S-Bahn Dresden–Freiberg – Hier kreuzen sich drei Ebenen: Fluss (Wilde Weißeritz), Straße und Eisenbahn
Sammlung Förderverein Edle Krone

1966 wird zwischen Freiberg und Dresden elektrisch gefahren.

Im Jahr 2000 wurde der Bahnhof Edle Krone zum Haltepunkt zurückgebaut und an die Betriebszentrale Leipzig angeschlossen. Mit dem Fahrdienstleiter verließ der letzte Eisenbahner den Dienstposten und das Gebäude stand leer. Nun begann die Odyssee, die so viele Bahnhöfe erleben musste. Türen und Fenster wurden eingeschlagen und der Vandalismus griff um sich. 2011 schrieb die DB AG den Bahnhof zur Versteigerung aus. Die Gemeinde Höckendorf, zu der Edle Krone gehört, hörte die Hilferufe interessierter Bürger. Höckendorfs Bürgermeister Torsten Schreckenbach (Wählervereinigung) hob am Abend des 1. Dezember 2011 im Bahn-Tower in Berlin die Hand. Auktionator Mark Karhausen schaute nach weiteren Bietern und schlug dreimal mit dem Hammer

auf den Tisch. In diesem Moment wurde die Gemeinde Höckendorf Eigentümerin des Bahnhofsgebäudes in Edle Krone. Schreckenbach hatte mit 3 800 Euro das höchste Gebot abgegeben. Das Bahnhofsgebäude war mit einem Mindestgebot von 2 000 Euro in der Versteigerung aufgerufen worden. Zwei weitere Bieter zeigten Interesse, konnten oder wollten aber nicht mithalten (Sächsische Zeitung vom 3. Dez. 2011).

Nun begann wieder eine gute Zeit. Der Wanderverein Höckendorf formierte sich zum Förderverein Edle Krone e.V. um, dem auch sechs Eisenbahner angehören. Wanderfreunde und Eisenbahner teilen sich das Bahnhofsgebäude. Frontmann der Eisenbahner ist Frank Beckert (75), BSW-Förderer und –Seniorenberater. Früher war er hier Fahrdienstleiter im vereinigten Dienst und später Chef. Von 1974-1987 leitete er den benachbar-



Frank Beckert in seinem ehemaligen Dienstraum, heute Museum

Foto L. Kuhne

ten Bahnhof Tharandt. Seine Freizeit als Rentner widmet er heute der Rettung des klassischen Eisenbahnerbes. Unter seiner Leitung entwickelte sich Edle Krone zum Museumsbahnhof mit Wanderanschluss. Der runde Warteraum ist heute Begegnungsstätte zum Feiern und Diskutieren. Der ehemalige Dienstraum beherbergt hölzerne Sitzabteile 3. Klasse, eine Hebelbank und eine nachempfundene Fahrkartenausgabe mit Schalterdrucker.

Frank Beckert hält Vorträge zu Geschichte der Steilstrecke zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz, die mit 1:40 hart an der Grenze einer Adhäsionsbahn liegt. Er, seine Frau und weitere Eisenbahner-Ehepaare halten den Museumsbahnhof ehrenamtlich am Laufen. Auch Kaffee und selbstgebacke-

ner Kuchen gehören dazu. Sie füllen die Vereinskasse auf und spenden Freunde für Wander- und Eisenbahnfreunde. Jedes zweite Wochenende im Monat ist der Museumsbahnhof Edle Krone für die Öffentlichkeit zugänglich, sonst nach Vereinbarung. Die S-Bahn-Linie S3 Dresden–Freiberg hält direkt vor dem Haus. Anlässlich der Dresdner Dampfloktreffen finden alljährlich im April parallele Sonderzugfahrten mit Reise- und Güterzügen in Schiebetraction statt. Vier historische Dampflokomotiven keuchen dann die Tharandter Rampe hinauf. Am 8. April 2017 waren 03 2155 und 50 3648 mit einem Reisezug und CFL 5519 und 50 355 mit einem Güterzug unterwegs (siehe auch www.youtube.com/watch?v=1RRV36uR1ic).

Erste Modellbahnausstellung in Ferropolis, der Stadt aus Eisen

*Redaktion nach einer Zuarbeit von **Karl-Heinz Neumann, Leiter der BSW Gruppe Warener Eisenbahnfreunde und Anschlussbahnleiter Ferropolis***

Am 14. Dezember 1995 wurde „Ferropolis, die Stadt aus Eisen“ gegründet. Ferropolis ist keine wirkliche Stadt, sondern ein Industriemuseum eines ehemaligen Braunkohlentagebaus bei Gräfenhainichen in Sachsen-Anhalt. Ferropolis liegt auf einer Halbinsel im Gremminer See, der aus dem Tagebau Golpa-Nord hervorging. 1996 etablierte sich hier der Verein „Ferropolis Bergbau- und Erlebnisbahn“ (FBE). Dieser sammelte Schienenfahrzeuge und Gerätetechnik rund um die Grubenbahn und stellte sie auf dem Gelände am Stellwerk 31 aus. Leider löste sich der Verein auf und die meisten Sammelobjekte wurden bis 2010 in alle Winde verstreut.

Seit 1999 finden in Ferropolis verschiedene Großveranstaltungen wie das MELT-Musik-Festival im Juli statt. Als eines von 36 Korrespondenz-Objekten nahm Ferropolis an der Expo 2000 Hannover teil. Und nun, vom 21. bis 23. April 2017, gab es hier erstmalig auch eine Modellbahnausstellung. Fünf Modellbahnvereine präsentierten ihre Anlagen im Ambiente einer alten Industriehalle, unter ihnen drei BSW Gruppen. Die vierte BSW-Gruppe aus Halle (Saale) war mit einem Info-/Verkaufsstand vertreten:

1. Förderverein Berlin-Anhaltische-Eisenbahn aus Lutherstadt Wittenberg
2. Erster Modellbahnclub Dessau

Ausstellungshalle in Ferropolis





**Modellbahnanlage
des Förderverein
Berlin-Anhaltische-
Eisenbahn aus
Lutherstadt Witten-
berg**

3. Warener Eisenbahnfreunde

4. Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

Der ungewöhnliche Ausstellungs- und Veranstaltungsort ist heute sogar mit der Eisenbahn erreichbar. Bis 2007 fuhr lediglich jährlich ein Sonderzug zum MELT-Festival. Am 31. Mai 2008 wurde der Saisonverkehr zwischen Oranienbaum und Ferropolis durch die DVE Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft (Dessau-Wörlitzer Eisenbahn) aufgenommen, aber Mitte 2009 wegen Infrastrukturproblemen bereits wieder eingestellt. Dann kam die ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH aus Neustrelitz ins Spiel. Sie übernahm 2012 den Nordteil der ehemaligen Grubenbahn als Strecke 6984 Ferropolis–Jüdenberg–Oranienbaum (10,1 km) und

2013 den Südteil als Strecke 6983 Burgkernitz–Jüdenberg (10,0 km) einschl. des Anschlusses nach Möhlau (s. Streckenkarte). In Oranienbaum besteht Anschluss an die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und in Burgkernitz an die DB AG (Strecke Leipzig–Berlin). Ab 2014 verkehrten an ausgewählten Tagen Sonderzüge von Berlin bzw. Leipzig bis nach Ferropolis, und der Pendelverkehr zwischen Oranienbaum und Ferropolis begann. 2017 bot die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn Pendelfahrten am 8./9. und 23. April, am 6./7. Mai und am 5./6. August an. Weiter folgen am 24. und 30. September und am 1. Oktober, jeweils 9.41 Uhr, 11.41 Uhr, 14.20 Uhr, 16.20 Uhr ab Oranienbaum und zurück. Seit 2014 besteht auch ein beschei-



**Modellbahnanlage
des Ersten Modell-
bahnclub Dessau**

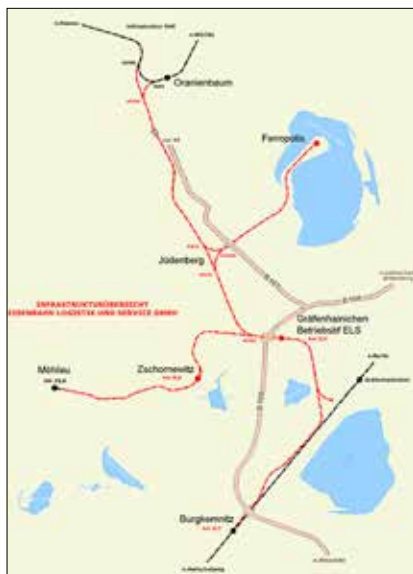
Warener Eisenbahnfreunde



dener Güterverkehr zweimal wöchentlich nach Zschornewitz. Damit scheinen der Fortbestand und die Betriebsfähigkeit der

ehemaligen Grubenbahn gesichert. Doch eine Frage bleibt. Werden die Modellbahn-Ausstellungen Bestand haben?

Streckenkarte der ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH (ehemalige Grubenbahn) rot.
 Skizze: ELS (von Redaktion bearbeitet)



Info-/Verlaufsstand der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P Fotos: K-H-Neumann (5x)



Kurzberichte

Potsdam

2017 jährt sich die legendäre, inszenierte Eisenbahnfahrt Lenins (Geburtsname Wladimir Iljitsch Uljanows) von der Schweiz nach Saßnitz (Rügen) zum 100. Mal. Das Ergebnis war die „Große Sozialistische Oktoberrevolution“. Der Original-Schnellzugwagen von 1912, mit dem er, seine Frau, sein Freund Fritz Platten und zwei deutsche Begleitoffiziere durch Deutschland fuhren, existiert nicht mehr. Doch die Deutsche Reichsbahn rüstete 1977 einen baugleichen Wagen um und stationierte ihn Saßnitz vor einer kleinen Gedenkstätte. Seit 2005 gehört dieses Fahrzeug zum DB Museum Nürnberg. Als Konferenzwagen umgebaut, steht er heute unzugänglich für die Öffentlichkeit in der DB Akademie im neuen Kaiserbahn-

hof Potsdam-Wildpark (s. „Bahn&Modell“, Heft 37, Seite 46 ff). Die Geschichte dazu ist sehr schön zusammengefasst unter: http://www.dbmuseum.de/museum_de/aktuelles/blog_struktur/201704_Blog.html

Lutherstadt Wittenberg/Ahrensburg

Die BSW-Aktion zur Regierungswagen-sammlung im Bw Lutherstadt Wittenberg zeigt Wirkung. Der erste Regierungswagen (Speisewagen ohne Küche 88-80 055-7) und der Mitropa-Wagen WRm 70 200 sind in eine Wagenwerkstatt zur Hauptuntersuchung gebracht worden. Wenn keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten auftauchen, werden sie im nächsten Jahr als rollende Konzertwagen für Boogie-Woo-

„Leninwagen“ (Berlin 13485) vor der DDR-Gedenkstätte in Saßnitz – Ein baugleicher verplombter Schnellzugwagen und ein verplombter Packwagen wurden für Lenin als Kurswagen an reguläre Züge quer durch Deutschland angehängen.

Foto: s3sextel



Zauber der Züge, Cover eines Buchs mit wunderschönen nächtlichen Lok- und Zugaufnahmen.



gie-Pianisten Axel Zwingenberger und für Besucher zur Verfügung stehen. Rechtzeitig vor Weihnachten kommt ein weiteres Tillig-Salonwagen-Modellset (diesmal in HO) in den Handel, vom dem wieder eine Spende der Regierungswagenaufarbeitung zugute kommt.

Axel Zwingenbergers Buch „Vom Zauber der Züge“ war in Österreich Anlass, ihn mit der Sartorius-Medaille für sein fotografisches Lebenswerk auszuzeichnen. Axels Kommentar dazu: „Was so alles dabei rauskommen kann, wenn man ein paar Dampfloks knipst...“

Haltingen

Der langjährige Leiter der BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen Wolfgang Hugenschmidt ist aus dem aktiven Dienst bei der DB AG aus dem Büro des Beauftragten für die deutschen

Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet (IL-BKL CH) ausgeschieden. Seit

1. August 2017 genießt er den Ruhestand. Als BSW-Gruppenleiter wird er uns erhalten bleiben, doch die Gruppe hat ihr Domizil in der Haltingen Lokhalle wegen Einsturzgefahr verloren. Eine neue Bleibe für Begegnung und Archiv wird gesucht, auch für den ET 25, über den das DB Museum Nürnberg verfügt. Eine Verschrottung des beschädigten Triebwagenteils (s. „Bahn&Modell“, Heft 29) ist zu befürchten.

Lichtenfels

Am 1. April 2016 wurde die BSW-Gruppe "Historisches Bw Lichtenfels" neu gegründet. Sie betreut mit 21 Mitgliedern das Depot des DB Museums in Lichtenfels. Neuer Gruppenleiter ist Oliver Agel aus Burgkunstadt. „Bahn&Modell“ stellt die Gruppe im Heft 39 vor.

Modelleisenbahngruppe mit Nähanschluss

Ronald Hoppe, Bernburg (Saale) – BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg

Das Kuriose vorweg: Unserer BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg (MEF) haben sich vor zwei Jahren zwölf Nähfrauen angeschlossen. Eigentlich sind sie keine Modellbahn- oder Eisenbahn-Fans, doch als BSW-Förderinnen fühlen sie sich wohl unter unserem gemeinsamen Dach. Sie nutzen unsere Räume mit und sparen sich so eine eigene Organisationsform. Sie kommen jeden Mittwoch, 17 Uhr, und haben zwei ihrer Nähmaschinen einschließlich Zubehör bei uns deponiert. Die restlichen Nähmaschinen „wandern“ ständig hin und her.

Unsere Männerrunde gab es schon lange vor der politischen Wende seit 1972 als AG 7/34 beim Deutschen Modellbahnverband der DDR (DMV). Aber

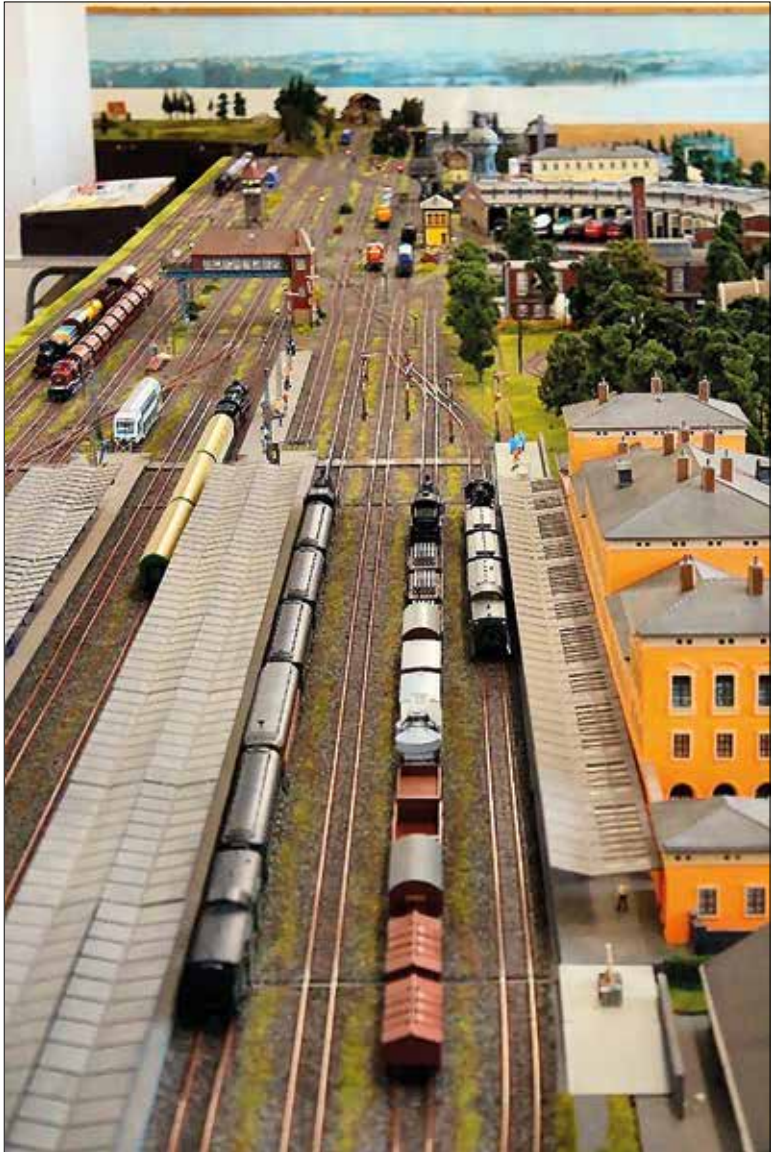
in den letzten Jahren vor 1989 bestand diese nur als Stammtischrunde, und jeder bastelte vor sich hin im stillen Kellerraum oder anderswo. 1990 kam es zu einem Neuanfang. Von Rheine (Münsterland) aus suchte der dortige Modellbahnverein* nach Gleichgesinnten in unserer Gegend. Wir nahmen sofort Kontakt auf und verabredeten uns. Mit deren Erfahrungen bildeten wir im August 1990 den Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg e.V. (MEF Bernburg). Die Eintragung beim Kreisgericht Bernburg fand am 26. September 1990 statt. Zwischen Bernburg und Rheine besteht heute eine Städte-Partnerschaft.

Bereits am 1. Advent 1990 hatten wir unsere erste Ausstellung mit den Modellbahnern aus Rheine. Daraus sind 26 Ad-



Die Nähfrauen des MEF Bernburg
Foto: MEF Bernburg

Abschnitt der
H0-Modellbahn-
Anlage des MEF
Bernburg
Foto: MEF Bern-
burg



ventsausstellungen im Kurhaus Bernburg geworden Und die nächste ist in drei Monaten geplant, welche dann zum ersten Mal im eigenen Domizil stattfinden soll. Das wird ein Neuanfang in einem DDR-typischen Plattenbau.

Unsere H0-Modulanlage ist in den Jahren auf stattliche 107 Module angewachsen, jeweils mit den Maßen 1,50 x 0,60 Meter. Ein festes Vorbild gibt es nicht. Grundidee war, möglichst viele markante Objekte und Punkte darzustel-

len, wie sie bei der großen Eisenbahn auch vorkommen. So entstanden ein großer, 15 Meter langer Bahnhof, ein weites Bahnhofsvorfeld, eine rollende Landstraße mit Lkw-Verladerampe und ein Bw mit 18-ständigem Lokschruppen. Weitere kleinere Bahnhöfe komplettieren die Modellanlagen. Auch ein Straßenbahnnetz sorgt für regen Verkehr.

Auf andere Module sind noch verschiedene Spurweiten, eine Gebirgslandschaft in H0m bzw. eine Schachanlage in H0e verteilt. Des Weiteren sind ein großer Viadukt und ein großer Rummel mit vielen Fahrgeschäften zu sehen. Auch der Zirkus Probst ist bei uns als Modell zu bestaunen. Er hat seinen Stammsitz in Staßfurt, sodass unser Modell 2015 zum 70. Jubiläum des Zirkus Probst im Stadt- und Bergbaumuseum Staßfurt gezeigt wurde.

Unsere große Modellbahnanlage wird analog gesteuert und im Blocksystem gefahren. Aber das Digitalzeitalter hat auch bei uns Einzug gehalten, denn es entstand eine weitere H0-Anlage mit den Maßen 9,0 x 2,5 Meter im Digitalbetrieb.

Eine 15-Modulanlage in der Spurweite TT gehört unserer Jugendgruppe, die 1995 ins Leben gerufen wurde. Um das Interesse der heutigen Kinder und Jugendlichen hoch zu halten, wird diese Anlage gerade auf Digitalbetrieb umgebaut. Aus dieser Jugendgruppe sind bereits vier Lokführer hervorgegangen.

Unsere H0-Modulanlage ist auch schon in der Zeitschrift „ModellEisenBahner“ vorgestellt worden. In der MDR-Sendung „Auf kleiner Spur“ zeigte man in einer Weihnachtssendung den Aufbau unserer großen Modulanlage und den Ausstellungsbetrieb. Auch auf Hobby-Messen in Leipzig, Magdeburg, Rheine, Lingen und

sogar in Friedrichshafen am Bodensee waren wir schon vertreten, und bei den Ausstellungen des Traditions-Bw Staßfurt sind wir stets ein fester Bestandteil.

Gegenwärtig sind wir in der Modellbahngruppe 17 Erwachsene und sechs Jugendliche. Nicht die Ehemänner haben wie zu vermuten ihre Frauen zu uns gebracht, sondern zwei Nähfrauen bringen jetzt ihre Ehemänner zur Modellbahngruppe. Im nächsten Jahr feiern wir das 25. BSW-Jubiläum. Im Oktober 1993 hatten sich die Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg dem BSW angeschlossen. Wo ist die Zeit geblieben?

Wir Modelleisenbahner treffen uns jeden Mittwoch ab 15 Uhr. Auch Eisenbahnrentner werden von unserer BSW-Gruppe umsorgt. Sie kommen jeden zweiten Donnerstag im Monat zum Spielnachmittag. Einmal im Monat treffen sich sonstige Eisenbahnfreunde, um altes und neues Geschehen zu bereden. Unsere Domizil ist damit gut ausgelastet. Mal sehen, was noch so in den nächsten Jahren bei uns passiert. Wir sind für vieles offen und wünschen uns allzeit „Gute Fahrt“.

*) Dampflok- und Eisenbahnfreunde e.V. (DEF) Rheine

Anmerkung der Redaktion: Das Empfangsgebäude der großen H0-Modulanlage trägt den Namen „Schönbrunn“ und ist dem Bahnhof Regensburg nachempfunden. Den gleichen Bausatz in ähnlicher Aufstellung benutzt die BSW-Gruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden (s. Titelbild und Seite nn ff).

Mit kleinen Modulen (Alters-)Grenzen überwinden

Lukas Junghanns – BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Zschopau

Vor nunmehr fast 15 Jahren begannen französische Modellbahnfreunde aus dem Département Eure-et-Loir, mit ihrem „Le module junior“ die Nachwuchsarbeit in Frankreich neu zu beleben. Die Idee bestand darin, Kindern auf nur 40 Zentimetern Breite und variabler Länge ein überschaubares Modul zur freien Gestaltung anzubieten und auf diesem Weg erste Erfahrungen über sämtliche Arbeiten rund um die Modellbahn zu vermitteln. Egal ob Gleisbau, Elektrik oder Landschaft – alles wird von den Kindern oder Jugendlichen selbst erledigt. Je nach Erfahrung stehen Spaß und Kreativität oder auch Modellgenauigkeit im Vordergrund. Wir berichteten bereits in „Bahn&Modell“ Heft 34, Seiten 24/25, darüber.

Aus Zentralfrankreich trat und tritt dieses Konzept nun einen europäischen Siegeszug an und hilft, Gleichgesinnte zusammenzubringen. Bereits seit 2008 wird die Norm auch in der internationalen Arbeit verwendet. Die FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) veranstaltet jährlich eine gemeinsame Modellbahnausstellung, bei der jugendliche und erwachsene Modellbahner aus vielen Ländern Europas – darunter natürlich auch aus Deutschland – ihre „Modul Junior“ zusammenschalten, sie und sich der Öffentlichkeit präsentieren (siehe folgenden Beitrag).

Technisch handelt es sich beim „Modul Junior“ um eine recht einfache Konstruktion, die in einem wenige Seiten starken und bebilderten Normenkatalog (auch in deutscher Sprache) beschrieben wird. Festgeschrieben sind die Schnittstellen zwi-

schen zwei Modulen. Diese Kopfstücke sind 40 Zentimeter breit und sehen ein Gleis in der Mitte vor, dessen Schienenoberkante sich 101 Zentimeter über dem Boden befinden muss. Was zwischen den beiden Kopfstücken des Moduls passiert, ist ganz den Vorlieben des Erbauers überlassen. Der kann ein gerades Streckenmodul, eine Kurve oder einen ganzen Bahnhof mit mehreren Gleisen und auch mehr als zwei Modulschnittstellen (Abzweig) bauen. Gefahren wird mit Gleichstrom. Eine Nutzung von Digitalsystemen ist aber möglich – vorausgesetzt, die genutzten Fahrzeuge unterstützen dies. Der aktuelle Normenkatalog stammt aus dem Jahr 2014. In ihm sind Erfahrungen

Alt und Jung basteln bei der BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Zschopau am Modul Junior Foto: Mirko Caspar



der ersten zehn Jahre eingeflossen. So wurde die elektrische Verbindung zwischen den Module, die bis dahin durch eine notorisch unzuverlässige, klobige und wirklich nur in Frankreich erhältliche Telefondose realisiert wurde, nun durch ein einfaches und international gültiges Konstrukt abgelöst: die Vier-Millimeter-Bananenbuchse.

In Deutschland wird das „Modul Junior“ aber nicht nur in der FISAIC-Arbeit eingesetzt. Einige schauten sich das erfolgreiche französische Konzept auch für die nationale Nachwuchsarbeit ab. Beispielweise bei den Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunden werden Kinder bzw. Jugendliche, die in der Kulturgruppe ihre Modellbahnkarriere beginnen, mit den kleinen Modulen an die nötigen Arbeiten herangeführt. Beim Bau und der Gestaltung haben sie weitestgehend freie Hand, bekommen aber jederzeit Hilfe von den Kindern und Jugendlichen, die bereits Modulerfahrungen besitzen. Die vergangenen Jahre zeigen, dass vor allem Kinder unter zwölf Jahren auf diesem Weg früh an die Modellbahn herangeführt und an den Club gebunden werden können.

Auf Ausstellungen kann der Nachwuchs dann die selbstgebauten Module zu einer Anlage kombinieren und diese mit stolz geschwellter Brust den Freunden, der Familie und sonstigen Besucher präsentieren. Die Zschopauer und auch andere Clubs halten dafür noch Schattenbahnhöfe und Wendeschleifen bereit, die einen abwechslungsreicheren und zügigeren Bahnbetrieb ermöglichen. Unter dem Dach der FISAIC führen solche Ausstellungen auch ins Ausland. Wenn es die Schulferien zulassen, kommt meist auch der Clubnachwuchs mit und findet so Kontakt zu Gleichgesinnten in Europa. Enge Freundschaften, die auch jen-

seits der Clubräume gepflegt werden, sind hieraus schon entstanden. Bei Fachleuten stellt sich nun noch die Frage, warum ausgerechnet diese Modulnorm für die FISAIC-Arbeit gewählt wurde. Dies ist zum einen der Verdienst von Pierre Lherbon, der diese Modulnorm für die nationale Jugendarbeit in Frankreich vorantreibt und diese mit einem Seminar im Jahr 2008 auch der FISAIC schmackhaft machte. Zum anderen haben die Module den Vorteil, dass sie im einfachsten Fall höchstens 40 Zentimeter breit sind und in einer geeigneten Kiste im Zug durch ganz Europa transportiert werden können.

Leider erweist sich die ursprüngliche Idee, Modellbahnmodule mit dem Zug zu Ausstellungen in ganz Europa zu transportieren, mehr und mehr als Problem. Immer häufiger kommt es vor, dass Zugpersonale den Transport der handlichen Modultransportkisten verweigern oder Gepäckzuschläge verlangen. Insbesondere die europäischen Hochgeschwindigkeitszüge erweisen sich wegen der geringen Gepäckkapazitäten als problematisch. Auch die massiven Einschränkungen des Nachtzugverkehrs behindern die Vernetzung der europäischen Modellbahner. Französische Modellbahnfreunde wurden auch schon polizeilich aufgefordert, die Modulkisten zu öffnen, um terroristische Hintergründe auszuschließen. Doch von diesen Rückschlägen lässt sich keiner der Modulbauer abhalten. Ganz im Gegenteil: das BSW und die FISAIC sind auf der Suche nach Gruppen- und Privat-Modellbahnern, die sich an dieser länder- und altersübergreifenden Arbeit beteiligen. Detaillierte Informationen zum „Module Junior“ sind im Normenkatalog zu finden, der bei uns angefordert werden kann unter:

0179 9087434 bzw. zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de

FISAIC-Treffen 2017

Mirko Caspar, Zschopau – BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Zschopau

Für unseren Kulturbereich standen 2017 zwei FISAIC-Termine an:

Ein Paradebeispiel dafür, wie gut und angenehm Austausch und Arbeit mit vielen europäischen Gleichgesinnten sein kann, sind die jährlichen Modellbahnausstellungen unter dem Dach der FISAIC (Internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner). In diesem Jahr fand die Ausstellung der Technischen Kommission „Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn“ im ungarischen Debrecen statt. Rund 30 Modellbahner aus Frankreich, Tschechien, Rumänien und Deutschland folgten der Einladung des dortigen Modellbahnvereins „Hex-Va-Ve“ und brachten Mitte Mai ihre Module in Spurgroße H0 mit in die zweitgrößte Stadt Ungarns. Die weiteste Anreise hatten übrigens wieder die Freunde aus dem französischen Perpignan, das direkt an der Grenze zu Spanien liegt. Sie waren knapp 30 Stunden unterwegs – standesgemäß natürlich mit dem Zug.

Die Modellbahn-Ausstellung fand in einem Kultursaal etwas außerhalb Debrecens statt und hat dort Tradition – es handelte sich nämlich bereits um die neunte. In einem großen Veranstaltungsraum wurde eine Anlage aus 63 Modulen und von reichlich 60 Metern Länge aufgebaut. Im Zentrum standen ein Bahnhof und eine Abzweigstelle der ungarischen Modellbahner. Von letzter

zweigten zwei eingleisige Strecken ab, die weitestgehend aus den Modulen der angereisten Gäste zusammengesetzt wurden. Da die Vertreter der verschiedenen Länder meist regionale Motive in ihren Modulen nachgebaut haben, ergab sich eine außerordentlich abwechslungsreiche und bunte Gesamtanlage. Aus Deutschland waren die Zschopauer Modelleisenbahn-

12.–14. Mai: Modellbahnausstellung und Tagung der Technischen Kommission in Debrecen/Ungarn und 2.–8. Juli: Seminar der jungen Modelleisenbahner in Le Plessis Dorin/Frankreich





Gruppenfoto der FISAIC-Modellbahner am 13. Mai 2017 in Debrecen/Ungarn, 1.Reihe hockend: vierter von rechts Pierre Lherbon, sechster von rechts Mirko Caspar (Autor) Foto: Roman Sterba

und Eisenbahnfreunde vertreten. Vor allem ihr Nachbau der früheren Laderampe Niederau – gelegen am einstigen Dreischienenabschnitt zwischen Wolkenstein und Abzweig Preßnitztal – weckte bei den Ungarn Begeisterung. Hier wird sowohl Normalspur als auch Schmalspur und Feldbahnbetrieb auf engstem Raum gezeigt. Die vielen jungen Modellbahner des Debrecener Vereins freuten sich vor allem über die vorgeführten H0e-Modelle. So bunt wie die Modellbahn-Anlage selbst war, war auch der Fahrbetrieb. Traditionell bringen alle auch typische Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen ihres jeweiligen Landes mit. So fuhr von der preußischen T3, über die bekannte NOHAB in den Farben der ungarischen Staatsbahn bis hin zum Railjet so

ziemlich alles über die H0-Gleise der internationalen Modulanlage.

Im Foyer wurden den Besuchern Anlagen in anderen Nenngrößen gezeigt. Bei Kindern war eine Digitalanlage in Spurgröße N beliebt, auf der vor allem sehr lange amerikanische und europäische Züge rollten. Das Herz der Modellbauer ließ Gábor Zoltán höherschlagen, der mit seinen filigranen Selbstbaumodellen auf einer TT-Anlage vor Ort war. In einer Vitrine zeigte er außerdem seine aktuell im Bau befindlichen Modelle.

Zu einem FISAIC-Treffen der Modellbahner gehört aber auch die örtliche Erkundung. Dazu hatten sich die ungarischen Freunde rund um den Vereinsvorsitzenden József Krajcsír viel einfallen lassen. So luden die örtlichen Verkehrsbetriebe zur Besichtigung des

Straßenbahn- und O-Bus-Depots ein. Die anschließende Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn begeisterte bei Kaiserwetter sowohl die Modellbahner wie auch die Stadtbewölkerung, die die Bahn wohl nicht so oft zu Gesicht bekommt. Höhepunkt war aber zweifelsohne der Ausflug mit einem Dampfsonderzug der schmalspurigen Zsuzsi-Bahn (ZSEV) von Debrecen in einen rund 15 Kilometer entfernten Naturpark. Dem Gefühl nach oblag die Traktion des Zuges allerdings der mitgeführten Diesellokomotive, während der führende C-Kuppler seine gesamte Leistung zum Pfeifen an den unzähligen Straßenübergängen benötigte.

Im idyllischen Naturpark unternahm die Gruppe eine geführte Wanderung zu einem neu errichteten Aussichtsturm

und einem idyllischen See. Selbst die riesigen und nervigen Mückenschwärme taten der ausgelassenen Stimmung keinen Abbruch. Zum Mittag wurden die hungrigen Wanderleute zünftig mit vor Ort zubereiteten Kesselgulasch versorgt. Gerade noch rechtzeitig vor einem Wolkenbruch schafften es alle wieder zum Bahnhof und in den Zug, mit dem es zurück nach Debrecen ging, wo noch die Besichtigung des Lokschuppens anstand. Eine besondere Idee brachten die ungarischen Modellbahnfreunde auch ins Rahmenprogramm ein. Beim Ausstellerabend wurden ortstypische Folkloretänze vorgeführt. Dem Rhythmus des Csárdás konnte sich dabei keiner entziehen, so dass schnell alle mittanzten. Bei Wein und Pálinka setzte sich der gemütliche Ausstellerabend fort.

FISAIC-Modellbahn-Ausstellung in Debrecen/Ungarn: Züge aus Ungarn, Frankreich, Tschechien und Deutschland warten im Nachbau des Bahnhofs Erdmannsdorf-Augustusburg auf Abfahrt
Foto: Mirko Caspar





Der Ausflug mit der Zsuzsi-Bahn (760 mm) führte in einen Nationalpark westlich von Debrecen/
Ungarn
Foto: Roman Sterba

Eher in die Kategorie Arbeit war die Sitzung der Technischen Kommission einzuordnen. Hier wurden letzte Details zum Seminar der jungen Modelleisenbahner abgestimmt sowie die Planungen für die nächsten Jahre fortgeführt. So ist die nächste Modellbahn-Ausstellung im Rahmen eines großen FISAIC-Festivals Anfang September 2018 im oberösterreichischen Wels geplant.

Nach drei erlebnisreichen Tagen hieß es Abschied zu nehmen in Debrecen. Was bleibt, ist die Erinnerung an eine gelungene Ausstellung, die übrigens von rund 1 000 Besuchern gesehen wurde, und vor allem die Herzlichkeit, Sympathie und große Gastfreundschaft der ungarischen Mo-

dellbahner. Derartige Veranstaltungen zeigen, dass Europäer mit einer gemeinsamen Leidenschaft – in diesem Falle für die Modelleisenbahn – längst und wider aller politischen Entwicklungen zusammengewachsen sind.

Das FISAIC-Seminar der jungen Modelleisenbahner in Le Plessis Dorin (150 Kilometer südwestlich von Paris) fand in einem Camp statt, das sich „Le domaine de Boisvinet“ nennt. Thema war: „100 Jahre nach dem Ersten Weltkrieg – 100 Projekte für den Frieden in Europa“. Das Seminar wurde in Verbindung mit dem Deutsch-Französischen Jugendwerk organisiert. Einen ausführlichen Bericht dazu finden Sie im nächsten Heft von „Bahn&Modell“.

Hellfried Richter

Regionaler Fachberater Modelleisenbahn Region Ost – Ein umtriebiger Lokführer wird 60

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Am 22. Oktober 1957 wird Hellfried Richter seinen 60. Geburtstag begehen. „Ich habe 1980 in Pirna bei der Deutschen Reichsbahn als Lokomotivführer angefangen und vermutlich werde ich auch dort in Rente gehen“, resümiert er angesichts seines runden Ehrentages, der ihm den Ruhestand entscheidend näher bringt.

Hellfrieds Markenzeichen sind knackige Geschichten rund um die Eisenbahn. Bei jeder Gelegenheit hat er eine parat. Und meist sorgt sie bei seinen Zuhörern für Stimmung und gute Laune. Ein Beispiel gefällig?

„Es war am 15. Juli 1999. Die Nebenbahnstrecke Neustadt (Sachs)–Dürrröhrsdorf war lange wegen Bauarbeiten gesperrt gewesen. Die Einwohner legten gegenüber den Eisenbahnschienen eine gewisse Großzügigkeit an den Tag, denn sie glaubten einfach nicht an eine Wiedereröffnung. Doch diesmal kam es anders. Ich steuerte den ersten Zug nach der langen Pause, und im Packwagen saßen Prominenz und Pressevertreter bei Sekt und Häppchen. Da bemerkte ich einen älteren Mann, der die Schienen überqueren wollte. Ich gab ein Achtungssignal, doch der Mann lief weiter. Es half nur eine Notbremsung. Der Mann guckte sehr verwundert, als er fast der Lokomotive gegenüber stand. Noch aufgeschreckter jedoch waren die Geladenen im Zug. Sie hatten alle Mühe, ihre Gläser festzuhalten.“



Hellfried Richter am 1. April 2017 beim Besuch im DB Museum Koblenz Foto: L. Kuhne

Hellfried Richter bediente voll das Klischee, das viele Jungen schon vor ihm hegten. Auch er wollte von Anfang an Lokomotivführer werden. Nach dem Ende seiner Schulzeit begann er 1974 eine zweijährige Lehre als Elektromonteur bei der Deutschen Reichsbahn, Starkstrom- und Fahrleitungsmeisterei Dresden. Im zweiten Ausbildungsjahr lernte er auch Fahrleitungen installieren. Bereits ab Sommer 1976 konnte er als Elektriker im Bahnbetriebswerk Dresden arbeiten. Ein halbes Jahr später absolvierte er die Beimann-Ausbildung in Hainichen (Sachs) und fand sich



Hellfried Richter
in weißem Hemd
war der Lokführer
des Wiedereröff-
nungszuges der
Nebenbahnstrecke
Neustadt (Sachs)–
Dürrröhrsdorf am 15.
Juli 1999
Sammlung H. Kuh-
ne

bald auf seiner ersten Tour als Beimann auf einer E 42 der S-Bahn zwischen Dresden und Meißen wieder. Er hatte jetzt richtig „Blut geleckt“ und war vom Fahrdienst im Elbtal begeistert. „Wer das einmal erlebt hat, kommt davon schwerlich wieder los“, ist sich Hellfried Richter sicher. Noch konnte der Alltag auf dem Schienenstrang nicht beginnen. Denn, von 1977 bis 1980 war Armeedienst in der Altmark angesagt. Sofort danach besuchte er einen zwölfwöchigen Lehrgang an der Lokfahrschule Drebkau. Nun war er berechtigt, eine Rangierlokomotive V 60 zu fahren. Also immer noch nichts mit Zugfahrten im Elbtal. Stattdessen lernte er millimetergenaues Rangieren, gewissermaßen das Einmaleins eines jeden Lokführers. Ein halbes Jahr später stand die Lokfahrschule Halle (Saale) auf dem Ausbildungsplan. Nach acht Wochen bekam Hellfried die Berechtigung als Streckenlokführer für Baureihen 110 (Diesel) und 242 (E). Aber allein fahren ging immer noch nicht. 100 Belehrungsfahrten, 60 auf Diesellokomotiven und 40 auf Elloks, standen jetzt noch mit einem Lehrlokführer an.

Schließlich, 1981, hatte Hellfried alle Weihen als Lokführer empfangen. Mit 24 Jahren wurde er Urlaubs- und Krankenvertreter in der Einsatzstelle Pirna des Bahnbetriebswerks Dresden. Jetzt fuhr auf den Linien der Dresdner S-Bahn und auf dem sogenannten Sächsischen-Schweizer-Ring Pirna–Dürrröhrsdorf–Neustadt–Sebnitz–Bad Schandau sowie zwischen Dresden und Altenberg (Erzgeb).

Hellfried Richter wollte sein Leben lang in Pirna bleiben. Die Einsatzstelle in Pirna war mit ihren Lokomotiven ausschließlich auf Personen- und Güterzüge ausgerichtet. Ein Einsatz auf Schnellzuglokomotiven kam somit für ihn nicht in Frage. In den Folgejahren erwarb er noch die Berechtigung für die Baureihen E 243 und E 250, für die modernsten Loks, die es damals gab. „Als junger Mensch auf diesen Lokomotiven fahren zu können, das war schon etwas Besonderes“, erinnert er sich.

Weil dem Lokführer die „großen Loks“ nicht genügten, begann er sich auch mit den kleinen anzufreunden; als Hobby, und das hieß MODELLBAHN. So sagt das Hellfried heute. Dabei begann das Hobby

Hellfried Richter als Lokführer im Steuerwagen der Dresdner S-Bahn-Linie S1 am 6. Juli 2017 in Dresden-Reick

Foto: L. Kuhne



zeitgleich mit seiner Ausbildung. Von 1974 bis 2005 war er Mitglied im Heidenauer Modellbahnclub, der zu DDR-Zeiten im Deutschen Modellbahnverband der DDR (DMV) als AG 3/2 registriert war. Zehn Jahre war er dessen Vorsitzender. Derselbe Club fand 1993 als Freizeitgruppe zum Bahn-Sozialwerk der DR. Das Anliegen der BSW-Förderer war es, die Räumlichkeiten des Haltepunkts Weesenstein (Müglitztalbahn Heidenau–Altenberg) als Modellbahn-Domizil zu nutzen und dafür auch die dortigen Bahnanlagen und das Eisenbahnerbe zu pflegen.

Seit 1998 war Hellfried Richter auch als Bezirksbeauftragter für Modelleisenbahn ehrenamtlich tätig. Damals betreute er 14, heute noch zehn BSW-Gruppen. Als Regionaler Fachberater Modelleisenbahn macht es ihm immer noch Spaß, sich kulturell und sozial zu engagieren. Seit 2016 ist er auch Mitglied in der BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P und fährt bei Bedarf deren Museums-Ellok. Außerdem macht er sich als Mitorganisator von Sonderzügen verdient. Mit einem angemeinte-

ten Salonwagen des NVA-Führungszuges der DDR beteiligt er sich an Traditionsfahrten ins Erzgebirge, nach Böhmen und an die Ostsee. Er hat dann den Hut auf und viele Eisenbahnfreunde danken es ihm.

Hellfried Richter hat auch Freude an gemeinsamen Auftritten mit der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV), dessen zweiter Vorsitzender er ist. Vor allem der FISAIC-Messeauftritt zur „6. Erlebnis Modellbahn“ 2010 in Dresden ist ihm in guter Erinnerung. „Dort ist der Gemeinschaftsinn unserer BSW-Gruppen mit dem SMV so richtig zum Tragen gekommen. Vorbereitung, An- und Abtransport der Ausstellungsstücke und Messeauftritt geschahen gemeinsam, wobei die gute Zusammenarbeit mit Mirco Caspar von der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Zschopau besonders erwähnenswert war und noch heute ist.“

Herzlichen Glückwunsch Hellfried zum 60. Geburtstag! Bleib gesund, neugierig und hilfsbereit! Deine Mitstreiter beim BSW und bei der SMV werden es dir zu danken wissen.

So stark wie nie – die Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden auf dem 9. Dresdner Dampfloktreffen

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Die BSW-Gruppe „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ (HEUM) zählt insgesamt 22 Förderer. Doch nicht alle sind aktive Uniformträger. Die, die es tun, bereichern durch ihr Auftreten viele öffentliche Veranstaltungen. Sie tragen historische Uniformen, neben der Eisenbahn auch die von Bahnschutz und Transportpolizei.

Im vergangenen Jahr waren fünf von ihnen auf dem 8. Dresdner Dampfloktreffen vertreten. Danach hatte es sich bei HEUM endgültig herumgesprochen: Dresden, das Ambiente auf dem Festgelände und in den Sonderzügen, ist spitze. Als die Westfalen ihren Jahresplan 2017 aufstellten und ihre Mitglieder abfragten, wer vom 7. bis 9. April in die sächsische Landeshauptstadt mitfahren wolle, meldeten sich neun. Vor der offiziellen Eröffnung des 9. Dresdner Dampfloktreffens gelang es uns, alle „neune“ in einer Reihe zu positionieren und zu identifizieren.

Der Aufzählung lässt erkennen, dass Minden zwar für den Namen der BSW-Gruppe steht, der Wohnort der Einzelnen aber vom Gruppensitz abweicht. Das macht das Gruppenleben sicher nicht einfach. Und noch etwas fällt auf. Christian Biendarra (7.) ist mit 34 Jahren der jüngste Teilnehmer. Warum gibt es so wenige junge Leute in der BSW-Gruppe? Christian Biendarra gibt Auskunft: „Seit vorigem Jahr habe ich meine erste Festanstellung als Kfz-Mechaniker in der Möbelbranche, d.h. früher war es im Arbeitsleben generell

einfacher. Man kam aus der Ausbildung und blieb bis zum Eintritt in die Rente beim selben Betrieb. Heute hangelt man sich von einem Vertrag zum nächsten. Warum sollte man sich da ein Ehrenamt ans Bein binden? Seit meiner Festanstellung kann ich zwar über meine Freizeit bestimmen, allerdings stelle ich auch fest, überall wird die Arbeitswelt verdichtet. Man kann im Grunde nicht viel planen. Außerdem muss man auch die heutige Zeit betrachten. Viel Ablenkung schafft das Internet. Am Computer kann man passiv Tage und Nächte verbringen. Da braucht man nicht unbedingt eine Hobby-Gruppe, die Verpflichtungen mit sich bringt.“

Trotzdem hat Christian Biendarra neben HEUM noch ein weiteres „Hobby-Standbein“. Er ist Mitglied bei der Museums-Eisenbahn Minden und restauriert einmal pro Woche mit am dortigen Preußenzug. Das ist eine Aufgabe für jüngere Leute, denn dort ist er fast unter Gleichaltrigen. Über die Museums-Eisenbahn ist er erst zu HEUM gekommen. Er braucht das Wir-Gefühl und freut sich: „Kameradschaft hält Vereine und Gruppen zusammen.“

Der HEUM-Terminplan 2017 enthält noch weitere Veranstaltungen, natürlich das 40-jährige Jubiläum der Museums-Eisenbahn Minden (3.-5. Juni), den dortigen Schützenaufmarsch und das 100-jährige Jubiläum des Bahnhofs Langenhagen (einschl. Flugplatz). Claus-Peter Enders ist im dortigen Festkomitee mit verankert. „Anlässlich dieser Feierlichkeiten werden



HEUM in einer Reihe am 7. April 2017 im Eisenbahnmuseum Dresden (ehem. Bw Dresden-Altstadt), von links nach rechts: Frank Helker (43) aus Südlohn im Westmünsterland, als Rangiermeister der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1924, Claus-Peter Enders (63) aus Hannover, als preußischer Stationsvorsteher 1. Klasse (mit Pensionsberechtigung), Karl-Heinz Troche (76) aus Minden, als verbeamteter preußischer Zugführer um 1900, Jürgen Hoffmeister (65) aus Minden, als preußischer Stations-Assistent um 1900, Wilfried Rettig (74) aus Minden, als Königlich Sächsischer Eisenbahndirektor um 1910, Dieter Birnstein (67) aus Porta-Westfalica, als Unterleutnant der Transportpolizei um 1952, Christian Biendarra (34) aus Wunsdorf, als preußischer Bahnhofsvorsteher um 1900, Christoph Böhm (51) aus Osnabrück, als Major der Transportpolizei um 1975, Angelina Riedel-Böhm (51) aus Osnabrück, als Reichsbahn-Obersekretärin um 1975

Foto L. Kuhne

wir uns wieder unsere Uniformen anziehen und für Aufsehen unter den Besuchern sorgen“.

Und was wünscht sich HEUM für die Zukunft? Karl-Heinz Troche (3.) erklärt stellvertretend für alle: „Nur wenige unserer Uniformen sind Originalstücke. Die meisten sind nach Fotos nachgeschneidert,

und der Schneidermeister Wilhelm Kottkamp aus Hille (Westf.) ist über 80 Jahre alt. Für ihn einen Ersatz zu finden, wäre unser großer Wunsch.“ Claus-Peter Enders (2.) ergänzt: „Was bei unseren Auftritten noch fehlt, sind Reisende in historischer Kleidung. Das würde die Sache erst richtig rund machen.“

HEUM treppiert an Damplok 01 137 (bis Ende der 1980iger Jahre betriebsfähig bei Bw Dresden-Altstadt)

Foto: L. Kuhne



Robin Garn – Herausgeber, Dampflokt-Fan und neuer BSW-Förderer

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Wenn dieser Beitrag in unserem Fachblatt erscheint, ist Robin Garn schon fünf Monate BSW-Förderer. Er ist ein Freund von Axel Zwingenberger, dem Sammler von Regierungswagen im Bw Lutherstadt Wittenberg. Robin Garn gibt seit 2011 die Zeitschrift „BAHNEpoche“ (Verlagsgruppe Bahn GmbH in Fürstfeldbruck) heraus. Deren Credo lautet: Geschichten, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn. Vor allem Dampflokomotiven sind ein bevorzugtes Thema, die Titelbilder beweisen es.

Für die „BAHNEpoche“ schreiben auch zahlreiche BSW-Förderer. Daher liegt die

Vier Titel der „BAHNEpoche“ in einer Fotomontage von Robin Garn



Idee nahe, mit „Bahn&Modell“ Beiträge auszutauschen. Zuerst stellen wir uns gegenseitig vor, dann tauschen wir aus. So ist der Plan. Am Ende werden beide Fachblätter davon profitieren.

Um mit uns zu kooperieren, ist Robin Garn BSW-Förderer geworden. Doch bereits seit 1993, seit der Gründung des Vereins Traditionsgemeinschaft Bw Halle P, ist er dessen Mitglied – alles wegen der dort vorhandenen und betriebsbereiten Dampflokomotiven. Diese haben es dem Wahl-Hamburger seit seiner frühesten Kindheit angetan. Hier in Halle (Saale) ist nicht nur die Dampflokomotive 03 1010 in Aktion zu erleben, sondern es sind mehr als 20 Dampf-, Diesel- und E-Lokomotiven im dortigen DB-Museum beheimatet.

Beim 9. Dampfloktreffen im April 2017 in Dresden trafen wir uns. Ich erfuhr Details aus dem Leben dieses wahren Eisenbahn-Fans, die ich hier weitergeben darf:

Robin Garn wurde am 18. Juni 1959 in Westberlin geboren, doch er verbrachte seine Kindheit am Bodensee. „Wenn ich daran denke, habe ich nur glückliche Tage in Erinnerung: das Panorama um den See, die fernen Berge – das alles beeindruckte mich tief.“ Bald aber gab es für den Jungen größere Eindrücke als die pure Natur. Er fuhr mehrmals mit dem Zug zu seinen Großeltern nach Berlin. Das Eisenbahnfahren faszinierte ihn von Mal zu Mal mehr. Und dann gab es für ihn das Schlüsselerlebnis. Robin Garn war 14 Jahre alt, als er in Berlin-Kö-

**Robin Garn am
3. September 1977
in Berlin Ostbf an
der 01 2118-6 Bw
Wittenberge mit
Dresdener Personal
(Lokführer Walther
und Heizer Börnert)
Sammlung Garn**



penick auf die S-Bahn wartete und sich ein dampflokbespannter Zug Richtung Frankfurt (Oder) dem Bahnsteig näherte. Er sah die große Lokomotive, das in ihr flackernde Feuer und viel Dampf. Die Reisenden in den Wagen standen an den Fenstern und schauten heraus. „Das war für mich die viel zitierte ‚blaue Stunde‘. Für mich stand fest, so etwas muss man fotografieren, für immer festhalten.“ Am nächsten Tag lieh er sich eine Kamera aus, fuhr zum Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten und schoss sein erstes Foto mit dem Motiv der Lok

01 0525-4 vom Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg. „Dafür musste ich mir eine Bahnsteigkarte lösen“, erinnert er sich. Das Fotografieren von „großen“ Lokomotiven hat ihn von da an nicht mehr losgelassen. Seitdem hat er mit der Kamera den harten alltäglichen Betrieb großer Dampflokomotiven festgehalten. Schwerpunkt war die Deutsche Reichsbahn, die bekanntlich viel länger als die Deutsche Bundesbahn schwarze Rösser planmäßig betrieb. Ohne je Verwandte in

der DDR gehabt zu haben, reiste er mit seiner Westberliner Oma zu deren Freundin in die Osthälfte der Stadt. Von dort unternahm er dann Tagestouren nach Aue (Erzgeb), nach Saalfeld (Saale), Dresden und Stendal. Dabei lernte er das Land DDR kennen. Er suchte die Nähe der Leute, speziell der Dampflokpersonale.

1975/1976 ging Robin Garn ein Jahr als Austauschschüler in die USA, nach Ohio. Wieder in Hamburg machte er 1978 sein Abitur. Es schlossen sich weitere Folgeaufenthalte in den USA an, u.a. ein Praktikum für das Studium der Geografie und der Wirtschaftsgeschichte, das 1979 begann. Auch jobbte er als Gehilfe für öffentliche Versteigerungen. In Deutschland nutzte er seine freien Tage und fuhr Dampf. Selbst in der Türkei verfolgte er ehemalige Kriegslokomotiven im Alltagsbetrieb. Von 1981 bis 1989 lernte er auf sieben mehrwöchigen Reisen das westanatolische Hochland kennen, das ein schwieriges topografisches Gelände ist.

Der Dampflokk-Fanatiker resümiert: „Zähle ich meine DDR-Reisetage von Ok-



Erinnerungsfoto vom 21. Februar 1989 im west-anatolischen Uşak mit türkischem Lokomotivpersonalen vor einer ehemaligen deutschen Dampflokomotive (TCDD 56522, ex 52 4861), Robin Garn vorn Mitte Sammlung Garn

tober 1973 bis zum Mauerfall im November 1989 zusammen, komme ich genau auf 365 Tage – exakt ein Jahr. Hinzuzählen wären fünf Monate, die ich in der Türkei mit Dampflokomotiven zu tun hatte, ohne je beruflich Lokomotivführer oder -heizer gewesen zu sein.“ Ist es vielleicht das unwiederbringlich Vergangene, was ihn so reizt? Mir drängt sich dabei ein Vergleich zu Gerhart Hauptmanns Novelle „Bahnwärter Thiel“ aus dem Jahr 1888 auf. Eine Passage darin erinnert mich an den 14-jährigen Robin in Berlin, als er erstmalig eine Schnellzug-Dampflokomotive auf sich zukommen sah: „Ein dunkler Punkt am Horizont, da, wo die Gleise sich trafen, vergrößerte sich. ...“ (s. Seite nn, letzte Zeilen).

Bald nach dem Fall der Mauer – Robin Garn arbeitete nach dem Studium bei einem Hamburger Verlag – musste er sich nun keine aufwändigen, mehrmonatigen Fotoaufenthalte in entlegene Regionen mehr organisieren. Funktionierende Dampflokomotiven waren jetzt in greifbarer Nähe. Er wurde zum Miterfinder des „Plandampfes“. Regelzüge fuhren mit Dampflokomotiven, oft in Verbindung mit zeitgenössischem Wagenmaterial. Denn, auf dem Gebiet der ehemaligen DDR gab es noch viele betriebsfähige Dampfloks, und es war vielerorts noch die notwendige Infrastruktur wie Drehscheiben, Wasserkräne und Beheizungsanlagen vorhanden. Die meist niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit unterstützte das Prinzip. Freunde der Dampflokomotiven sammelten Geld und „kauften“ sich die historische Bespannung vieler regulär verkehrender Züge. Die Reichsbahndirektion Erfurt war dabei Vorreiter. Allein auf der Magistrale Leipzig–Naumburg–Erfurt–Eisenach–Meiningen waren mehr als 100 Plandampf-D-Züge unterwegs.

25 Jahre arbeitete Robin Garn bei einem Hamburger Verlag. Es war eine gute Arbeit, er konnte davon leben und auch seinem Hobby nachgehen. „Aber irgendwann hat mich der Job gebissen“, erinnert er sich. Die Arbeitswelt hatte sich verändert. Leute wurden entlassen, Überstunden üblich. „Wenn man 16 Jahre die Eisenbahnwelt der DDR bereist hat, lernt man viele Autoren kennen, vom ‚EisenbahnJournal‘ über den ‚ModellEisenbahner‘ bis zur ‚EisenbahnRomantik‘. 2011 entstand daher die Idee, selbst ein Eisenbahn-Journal zu gestalten.“ Robin

Garn taufte es „BAHNEpoche“. Wie schon oben beschrieben, bevorzugte

Geschichten sind die von Dampflokomotiven. Inzwischen sind 23 Hefte auf dem Markt, die quartalweise erschienen und an denen rund 100 Autoren mitwirkten.

Robin Garn ist mit seiner Birgit verheiratet, die fast so gestrickt ist wie er. Er suchte sie einmal auf dem weiträumigen Gelände der Rendsburger Eisenbahnfreunde. Da wechselte sie gerade ein Rohr bei einer Lokomotive aus. Und als er dachte, jetzt müsste sie doch damit fertig sein und nach ihr schauen wollte, war sie gerade mit eben dieser Lok auf Probefahrt unterwegs.



Robin Garn 1994 in Erfurt beim Verteilen von Plandampf-Unterlagen
Sammlung Garn

Helga Kuhne und Robin Garn am 4. April 2017 vor einem Dampfsonderzug in Dresden Hbf

Foto L. Kuhne



Dreifaches Modellbahn-Jubiläum in Dresden

Erstmals können wir in diesem Heft ein 70-jähriges Modellbahn-Jubiläum und zwei 50-jährige würdigen. Alle drei Modellbahnclubs wirken in der sächsischen Landeshauptstadt. Wir stellen vor:

70 Jahre Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden

Uwe Groth, Dresden – BSW-Gruppe MEC „Max Maria von Weber“ Dresden

Die Anfänge eines Freundeskreises, der sich der Modelleisenbahn verschrieben hatte, gingen in Dresden bereits auf die 1930er Jahre zurück. Man traf sich damals hoch über der Elbe im Restaurant „Luisenhof“, dessen Inhaber Hansotto Voigt bereits zu jener Zeit ein begeisterter Anhänger dieses Hobbys war. Der Zweite Weltkrieg setzte natürlich andere Prioritäten, und erst in der Vorweihnachtszeit des Jahres 1946 trafen sich einige derer, die diese schreckliche Zeit überlebt hatten, in der Nordhalle in Dresden (heute Militär-

historisches Museum) wieder. Hier fanden seit 1945 jährliche Weihnachtsmessen für die Dresdner Bevölkerung statt. Als Anziehungspunkt für die Kinder zeigte Hansotto Voigt hier eine große Modellbahn-Schauanlage. Dabei kam der Wunsch auf, wieder regelmäßige Zusammenkünfte abzuhalten. Die Bildung selbständiger Vereine war durch die sowjetische Besatzungsmacht untersagt. Am 7. Dezember 1947 fand dann das Gründungstreffen der „Modellbahngruppe Dresden“ im Rahmen der damaligen „Kammer der Tech-



Seit 1953 befand sich eine große Gemeinschafts-Modellbahnanlage der „Modellbahngruppe Dresden“ im Königstunnel des Bahnhofes Dresden-Neustadt. Mitte 2007 musste diese Anlage wegen Umzugs aufgegeben werden.

Sammlung: MEC
„Max Maria v. Weber“ Dresden

Die clubeigene Schmalspuranlage „Kesselsdorf“ auf der Messe „Modell-Hobby-Spiel“ im Oktober 2012 in Leipzig.

Sammlung: MEC „Max Maria v. Weber“ Dresden



nik“ (KdT) statt, einer gesellschaftliche Organisation von Wissenschaftlern, Ingenieuren, Ökonomen und Technikern in der DDR. Die KdT bestand von 1946 bis 1990 und unterstützte in den Betrieben u.a. das Neuererwesen und die Einführung verbesserter Technologien. So wurden in der Modellbahngruppe Dresden auch anfänglich Vorträge zum Eisenbahnwesen und zum Modellbau organisiert und abgehalten. Im Jahr 1951 erhielten wir einen Teil der Räume des ehemaligen Königstunnels auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt zugeteilt. Dieser Tunnel war ursprünglich als separater Bahnsteigzugang für die Repräsentanten des sächsischen Hofes vorgesehen. Hier entstand unsere erste große Ausstellungsanlage, die 1953 auf einer Ausstellung gezeigt wurde. Diese ca. 35 Quadratmeter große stationäre Anlage wurde ständig weiterentwickelt und konnte auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt bis 2007 auf unseren jährlichen Modelleisenbahn-Ausstellungen besichtigt werden.

In der DDR bildeten sich im Laufe der Zeit eine größere Anzahl ähnlicher

Freizeitgruppen. So kam das Bestreben nach einem eigenen Dachverband auf. Am 7. April 1962 wurde dann unter der Schirmherrschaft der Deutschen Reichsbahn der Deutsche Modelleisenbahnverband der DDR (DMV) gegründet. Aus der „Modellbahngruppe Dresden“ wurde nun die AG 3/9 des DMV. Auf Vorschlag des Präsidiums des DMV bekamen wir 1968 den Ehrennamen „Max Maria von Weber“ verliehen. Der Sohn des Komponisten Carl Maria von Weber machte sich als Ingenieur und Eisenbahnpionier in den frühen Jahren des sächsischen Eisenbahnwesens einen Namen. Ihm wird auch die Erfindung der roten Mütze zugeschrieben.

Neben den Bautätigkeiten an unserer Gemeinschaftsanlage wurden auch regelmäßige Exkursionen zu verschiedenen Bahnen innerhalb der DDR, aber auch ins tschechische Nachbarland organisiert. Regelmäßige Lichtbildvorträge und gelegentliche gesellige Veranstaltungen bereicherten das Gemeinschaftsleben. Das Hauptaugenmerk blieb unsere jährliche Modelleisenbahn-Ausstellung in unseren

Vereinsräumen. Dabei legten wir von Anfang an darauf Wert, neben der großen Gemeinschaftsanlage ein interessantes Rahmenprogramm zu präsentieren. Mit sehr viel Liebe und auch großem zeitlichen Aufwand wurden jedes Jahr aktuelle Themen aus der Geschichte und der Entwicklung des Eisenbahnwesens beleuchtet. Auf Bildtafeln und in Schauvitriolen boten wir unseren Ausstellungsbesuchern immer wieder etwas Neues an.

Das sich in den 1960er Jahren abzeichnende Ende vieler Schmalspurbahnen rückte das Thema schmalspurige Eisenbahnen bei uns besonders ins Blickfeld. Mit einer im Stil einer Waldbahn gestalteten Anlage in der damals noch recht seltenen Nenngröße H0e konnten wir uns erstmals auch als Gastaussteller bei befreundeten Modellbahnclubs präsentieren. Zwischen 1980 und 1985 entstand eine weitere H0e-Schmalspuranlage. Mit dem Nachbau des Bahnhofs Kesselsdorf der Schmalspurbahn Freital Potschappel–Wilsdruff–Nossen/Meißen (1972 stillgelegt) setzten wir erstmals ein Motiv einer sächsischen Schmalspurstrecke als Modell um. Die nun auch schon betagte Anlage erweist sich bis heute immer wieder als Besuchermagnet. Auf den verschiedensten Ausstellungen und Messen konnten wir so ein Stück Sekundärbahngeschichte wieder erlebbar machen.

Die neuen politischen Gegebenheiten nach 1989 erforderten es, nach der Auflösung des DMV eine neue rechtliche Struktur für unseren Modelleisenbahnclub zu finden. Da ein erheblicher Anteil unserer Mitglieder Eisenbahner war, gründeten wir 1991 die Freizeitgruppe MEC „Max Maria von Weber“ im Bahn-Sozialwerk der DR. Im selben Jahr wurden wir auch Mit-



Roland Wetzel (84), der Senior des MEC „Max Maria v. Weber“ Dresden, mit einem Signal-Modell von 1920 aus dem Erbe von Hansotto Voigt.
Foto: L. Kuhne

glied im neuen Dachverband der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV). Im folgenden Jahr wurden wir als MEC „Max Maria von Weber“ e.V. Dresden in das Vereinsregister eingetragen. Die neue Zeit brachte aber auch mit sich, dass die alte stationäre Anlage perspektivisch keine große Zukunft mehr haben würde. So begannen wir nach mehrjährigen Planungen im Jahr 1994 mit dem Bau einer neuen, etwa gleich großen, aber transportablen Vereinsanlage in der Nenngröße H0.

Das sich immer mehr verschlechternde Raumklima in unseren damaligen Vereinsräumen zwang uns 2007 zum Umzug in eine neue Unterkunft, die in einem Gebäude eines Dresdner Energieversorgers im Stadtteil Dresden-Reick angemietet werden konnte. Damit war das Schicksal der alten Anlage besiegelt. Da diese Räume später für einen gewerblichen Mieter benötigt wurden, mussten wir 2010 erneut

umziehen. Seit 2011 finden nun wieder jährlich Modellbahnausstellungen in der seit Jahren bewährten Manier statt. Die neue Großanlage (16 x 2 Meter) wird ständig weiter vervollständigt und bietet somit auch immer einige Neuigkeiten. Auch im 70. Jahr unserer Clubgeschichte wird es wieder eine Modelleisenbahn-Ausstellung geben. An den Wochenenden zwischen

dem 21. Oktober und dem 12. November 2017 und am Reformationstag, dem 31. Oktober 2017 laden wir wieder in unsere nunmehrigen Vereinsräume Dürerstraße 22a in 01069 Dresden ein. Unsere Vereinsabende mit 14 BSW-Mitgliedern finden immer freitags (außer an Feiertagen) statt. Weitere Informationen stehen im Internet unter www.mec-weber-dresden.de.

50 Jahre BSW-Gruppe Modellbahnclub „Elbflorenz“ Dresden

Hellfried Richter, Pirna – Regionaler Fachberater Modelleisenbahn, Region Ost

In die Jahre gekommen und dennoch jung geblieben sind die Modellbahnfreunde des MEC „Elbflorenz“, wenn sie im Oktober 2017 ihr 50-jähriges Jubiläum begehen. Der Ursprung des Clubs geht auf das Jahr 1965 zurück, als sich in der 34. Mittelschule von Dresden-Cotta (Rübezahlschule) eine Schüler-AG-Modellbahn etablierte. Mit den spärlichen Mitteln der

damaligen Zeit widmeten sich die Schüler einer pädagogisch und polytechnisch sinnvollen Beschäftigung. Im Oktober 1967 wurde dann die AG „Elbflorenz“ offiziell unter dem Dach des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV) gegründet. In einem Hinterhaus in Dresden-Löbtau pflegten die Modellbahnfreunde viele Jahre ihr Hobby. Auf



Gruppenfoto MEC
Elbflorenz 2017
Foto H. Richter

zahlreichen Ausstellungen zeigten sie ihr Können. Fast alle Mitglieder des MEC „Elbflorenz“ waren später Mitarbeiter des Raw Dresden-Friedrichstadt, das sie materiell und finanziell unterstützte.

Wie so viele Modellbahnclubs auch, musste der MEC „Elbflorenz“ 1992 seine angestammten Räume verlassen und zweimal umziehen. Der ehemalige Speisesaal des ansonsten abgerissenen Raw Dresden-Friedrichstadt stellt heute das Domizil der 17 Club-Mitglieder dar. Das Bahn-Sozialwerk der DR half beim Umzug und nahm 1994 den MEC „Elbflorenz“ als BSW-Gruppe auf.

Acht verschiedene Modellbahnanlagen sind es inzwischen geworden. Der großen Clubanlage mit Straßenbahn, HOe-Schmalspur- und Industriebahn gilt

die meiste Aufmerksamkeit. Um im Lande Präsenz zu zeigen, entstanden außerdem eine 17 Meter lange HO-Digitalanlage mit Nachbauten der Bahnhöfe Brand-Erbisdorf und Langenau sowie eine TTm-Schmalspuranlage nach dem Vorbild der Franzburger Kreisbahn. Für Kinder gibt es Spielanlagen in den Spurweiten N und Z.

Über 46 Jahre leitet Manfred Eichhorn die Geschicke des Clubs und führte ihn erfolgreich durch gute und schlechte Zeiten. Für diese Lebensleistung gebührt ihm Achtung und Anerkennung. Vor vier Jahren ist mit Matthias Hengst der Generationswechsel vollzogen worden. Weitere Nachwuchskräfte sind gern gesehen, wenn sie sich in dem Modellbahnclub zwischen 30 und 70 einordnen möchten. Kontakt: 0173 3690401, www.mec-elbflorenz.de

50 Jahre Licht und Schatten bei der BSW-Gruppe Modellbahnclub „Bw Dresden-Altstadt“

Hellfried Richter, Pirna – Regionaler Fachberater Modelleisenbahn, Region Ost

Auch dieser Club hat es geschafft, über viele Jahre intensiven und engagierten Lebens auf ein großes Jubiläum hin zu arbeiten. 50 Jahre – ein stolzes Jubiläum. Und wer kannte es nicht, das legendäre Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt? Die Heimat der schönen „hochbeinigen“ Bau-reihen 01 und 03 ist heute ein Eisenbahnmuseum und mit dem jährlichem Dampf-loktreffen ein großer Publikumsmagnet. Genau hier wuchs seit 1967 ein Modellbahnclub heran, der über viele Jahre ein Aushängeschild des Bahnbetriebswerkes Dresden-Altstadt war.

1968 trat er als AG 3/32 dem Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR (DMV) bei (3 = Rbd Dresden, 32 lfd. N^o). Bereits im Sommer 1969 konnte die erste Modellbahn-Clubanlage im Bw Dresden-Altstadt präsentiert werden. Zwei Jahre später wagten sich die Modellbahnfreunde schon auf größeres Parkett. Mit einer Gemeinschaftsanlage nahmen sie 1971 an der Modellbahnausstellung anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden teil. MOROP ist der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde in Europa. Die Zeitschrift „DER MODELLEISENBAHNER“

interessierte sich für den Club und die überaus schöne Modellbahnanlage. Drei Jahre stellte der MEC Bw Dresden-Altstadt seine Gemeinschaftsanlage „Blankenheim“ im Messehaus am Markt in Leipzig aus. 1987 hatten die Modellbahnfreunde die Ehre, mit ihrer Gemeinschaftsanlage am MOROP-Kongress in Erfurt teilzunehmen. Auch an der Ausstellung „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn“ im April 1989 waren sie beteiligt. Gleich nach der Gründung des Bahn-Sozialwerkes der DR traten die 17 Club-Mitglieder diesem 1992 bei. Wie überall im Leben gab es auch unschöne Zeiten für den Modellbahnclub. Die Flutkatastrophe 2002 erwischt die Gegend sehr und das Gebäude mit dem Clubraum stand wie eine Insel im Überflutungsgebiet. Etwas erholt folgte 2004 der nächste Schock. Die DB AG kündigte den Mietvertrag. Auf dem Gelände entstand das neue der DB Regio-Werk Dresden. Engagement und Bekanntheitsgrad der Clubmitglieder halfen bei der Suche nach einem neuen Domizil in Dresden-



Logo MEC Bw Dresden

Zschachwitz. Eine ehemalige Wärme-Übertragungsstation der DREWAG bot sich an. Natürlich ging der Umzug nicht ohne Verluste einher. Der Anlagenteil „Klostermannsfeld“ der Gemeinschaftsanlage fiel der Säge zum Opfer. Dennoch zog auch neue Technik ein und die Modellbahnfreunde sahen optimistisch in die Zukunft. Bis Mitte 2017, mitten in den Vorbereitungen zum 50. Jubiläum, starb der langjährige Clubvorsitzende und BSW-Gruppenleiter.

Wir trauern um

Karlheinz Kitzing

geb. 19. November 1950

gest. 28. Juni 2017

Er wurde plötzlich aus dem Leben gerissen.

Er war Gründungsmitglied des Modellbahnclubs „Bw Dresden-Altstadt“.

Er führte den Club erfolgreich über viele Jahre, und ihm ist es mit zu verdanken, dass der Club gut durch die Zeit der politischen Wende kam.

Sein umfangreiches Wissen teilte er gern mit anderen. Viele waren von ihm und seiner Art begeistert. Er war ein großes Vorbild, und auch seine Modellbahnfreunde werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.



20 Jahre Modellbauseminar – eine Erfolgsgeschichte

Bernhard Waterholter, Hannover – *Regionaler Fachberater Modelleisenbahn, Region Nord*

Im Juni 2017 fand das Modellbauseminar unseres Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn zum 20. Mal statt. Es war bereits die zwölfte Veranstaltung in Folge im BSW-Wald- und Sport-Hotel Festenburg (Oberharz). Als Förderer aus den BSW-Regionen Nord, Süd, Ost und West pflegen wir hier einmal jährlich drei bis vier Tage gemeinsam unser Hobby. Wir basteln zusammen, gestalten neue Modellbahn-Module und unternehmen Ausflüge zu Eisenbahn-Objekten. Die Solidarität aller Förderer und Teilnehmer steht hierbei besonders im Mittelpunkt.

Beim 1. Modellbauseminar am 14. Mai 1998 in Schwarzburg (Thür.) begann eine Kontinuität, die hier und heute bereits eine geschichtliche Dimension erreicht hat: 1999 in Schulenberg (Oberharz), 2000/2001/2002/2003

in Schwarzburg (Thür.), 2004/2005 in Rohrbach a.d.Ilm und ab 2006 in Festenburg (Oberharz). Seitdem sprechen wir auch von den Festenburger Modellbautagen.

Vom 21. bis 25. Juni 2017 war es wieder soweit. Am ersten Tag fand nach der Begrüßung das gemeinsame Kaffeetrinken statt, und abends trafen sich alle Teilnehmer zu einer kleinen Feierstunde zum 20. Jubiläum. Hierbei erhielten alle eine Arbeitsmappe für das Bastelseminar und eine Übersicht über die gebauten Modelle und Module der letzten 20 Jahre. Außerdem bekam jeder Teilnehmer ein Fotobuch mit Erinnerungsbildern aus der Zeit. Am zweiten Tag begann das Bastelseminar. Es standen zwei Kesselwagenbausätze zur Auswahl, die zusammengesetzt und mittels Airbrush-



Basteltag in Festenburg

Gruppenfoto mit Ehefrauen



Technik lackiert wurden. Außerdem wurden drei neue Module für unsere BSW-Anlage „Selketalbahn“ vorbereitet.

Am dritten Tag stand eine auswärtige Tagung bei der Harzer Schmalspurbahn auf dem Programm. Mit einem Original Schweizer Alpenbus aus dem Jahr 1957 ging die Fahrt von Festenburg nach Benneckenstein und zurück. Nach einem gemeinsamen Mittagessen besichtigten wir das Ostdeutsche Fahrzeug- und Industriemuseum Benneckenstein (Harz). Hier gibt es Fahrzeuge aus DDR-Produktion vom Fahrrad bis zum Auto, einschließlich LKW, Feuerwehr und Panzer zu sehen.

Der vierte Tag stand dann wieder zum Basteln und Bauen zur Verfügung. Auf drei Modulen wurden die Gleise und Weichen für den geplanten Bahnhof Alexisbad der Selketalbahn verlegt. Drei Kollegen sind dafür extra nach Alexisbad gefahren und haben vor Ort die Gebäude und Gleisanlagen vermessen. Dieser Bahnhof soll im nächsten Jahr

auf unserer Modellbahnanlage „Selketalbahn“ in Betrieb genommen werden.

Das 21. Modellbauseminar findet vom 13. bis 18. Juni 2018 wieder in Festenburg statt. Dabei ist erneut eine öffentliche Modellbahn-Ausstellung vorgesehen.

Im Ostdeutschen Fahrzeug- und -Industriemuseum Benneckenstein (Harz)

Fotos: E. Hochfellner (3x)



Eisenbahnfernmeldetechnik – Selbstanschlusssanlagen (Basa/Bafesa)

Michael Brandes, Selke-Aue, OT Hausneindorf (Landkreis Harz/Sachsen-Anhalt)
 – BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

Als Nutzer der frühen Fernmeldetechnik bot sich Ende des 19. Jahrhunderts besonders die Eisenbahn an, da sie große Stückzahlen und keine Abrechnung nach Einzelanschlüssen benötigte. Die Fernmeldetechnik entwickelte sich mit der Schieneninfrastruktur und wuchs stetig in den Bereich Sicherungstechnik hinein. Die anfänglichen optischen Zeigertelegrafen, aber auch die elektrischen, handvermittelten Telegraphen waren den Anforderungen des 20. Jahrhunderts nicht mehr gewachsen. Die damaligen Telefongespräche über eine Handvermittlung waren langwierig und personalintensiv. Im Jahre 1914 wurde daher bei der Eisenbahn ein eigenes automatisiertes Telefonnetz, die Bahn-selbstanschlusssanlage (Basa), in Betrieb genommen. Dieses Telefonnetz war an die besonderen Anforderungen der Eisenbahn angepasst. Da zu diesem Zeitpunkt die Wählertechnik noch in der Entwicklung begriffen war, machten sich wiederholt technische Änderungen und Verbesserungen notwendig. Ebenso wurden die betrieblichen Forderungen der Eisenbahnen immer umfangreicher und schärfer. Aus diesem Grund war es unvermeidlich, dass im Laufe der Zeit eine Reihe verschiedener Bauarten der Bahn-selbstanschlusssanlagen entstanden. Damals führend war die Firma Siemens&Halske, die allein sieben Bauarten bei der neu gegründeten Deutschen Reichsbahn einbrachte:

1. alte große Eisenbahnbauart
2. alte kleine Eisenbahnbauart
3. alte 24-Volt-Vorwähler-Bauart
4. neue große Eisenbahnbauart
5. bayrische 60-Volt-Bauart
6. neue kleine Eisenbahnbauart
7. neue 24-Volt-Vorwähler-Bauart

Neben diesen sieben Siemens&Halske-Bauarten existierten noch weitere Bauarten der Firmen Mix&Genest sowie C. Lorenz AG. Diese Vielfalt erschwerte die Unterhaltung der jeweiligen Anlagen. Wartungspersonal musste getrennt geschult und vorgehalten werden. So kam es unweigerlich zu Problemen beim Betrieb der Anlagen, hier insbesondere bei der Verkettung der einzelnen Fernsprechnetze der Deutschen Reichsbahn. Diese Gegebenheiten trugen maßgeblich zur Konstruktion einheitlicher Bahn-selbstanschlusssanlagen (Einheits-Basa) bei. Hierbei wurden alle konstruktiven und schaltungstechnischen Hilfsmittel nach dem neuesten Stand der Technik angewendet. Die Entwicklung der Einheits-Basa hat bereits im Jahr 1932 begonnen, sodass im Jahr 1934 die ersten Anlagen in Betrieb gehen konnten. Diese Rationalisierung erleichterte und vereinheitlichte im Wesentlichen auch die Ausbildung des gesamten Fachpersonals für den Bereich Fernmeldetechnik. Da nun auch eine Verkettung der einzelnen Basa-Anlagen ohne größere Schwierigkeiten möglich war, be-

Netz der Deutschen Reichsbahn in der DDR wurde von der Nationalen Volksarmee (NVA) mitbenutzt.

Nach der Wiedervereinigung beider deutschen Staaten gelang es relativ schnell, beide Großnetze zu verbinden. Daraus ergab sich die Notwendigkeit einer neuen Benennung der einzelnen absteigenden fünf Basa-Netzebenen:

1. Großnetzgruppe
2. Direktionsnetz
3. Direktionsbasa
4. Knotenbasa
5. Endbasa

Die Anwahl geschah entweder über die Zielwahl der jeweiligen Basa im Großnetz oder gestaffelt über mehrere Direktionsbasa. Von Halle (Saale) nach Stuttgart z. B. gab es somit zwei Möglichkeiten:

1. Direktwahl mit 3-stelliger Zielwahlnummer 952 (Stuttgart) oder
2. Staffwahl mit 870 (Dresden), 806 (Nürnberg) und 8112 (Stuttgart).

Die Staffwahl bestand jedoch nicht nur übergreifend zum jeweils anderen Großnetz, sondern auch innerhalb des eigenen Großnetzes. Damit war eine hohe Ausfallsicherheit des Basa-Netzes gewährleistet. Beim Ausfall einer Direktions- oder Knotenbasa war der gewünschte Teilnehmer mittels „Umweg“ über eine andere noch funktionstüchtige Knoten- oder Direktionsbasa trotzdem erreichbar. Beim staffelweisen Durchwählen bis zur Zielbasa erkannte man die richtige Anwahl am jeweiligen Kennungston der Basa. Diese Töne waren im Basa-Teilnehmerverzeichnis ausgewiesen. Später wurden die Orte angesagt, z.B. „Hier Halle, hier Halle“.

Die fünf Basa-Netzebenen stellten den wesentlichen Bestandteil des Basa-Netzes

dar. Es waren jedoch noch zahlreiche weitere Wählanlagen, wie z.B. die Kleinbasa 1/4 oder 2/10, die 30-teilige Kleinbasa sowie unzählige weitere Sondereinrichtungen (z.B. Bahnsteigrufanlagen, Unfallalarmeinrichtungen, Fangeinrichtung) im Basa-Netz vorhanden.

Des Weiteren war es möglich an einer Knotenbasa (auch als Hauptbasa bezeichnet) eine Unterbasa mit offener oder verdeckter Kennzahl einzurichten. Bei einer Unterbasa mit offener Kennzahl musste nach Anwahl erst das Rufzeichen der Unterbasa abgewartet werden, bevor dann die Teilnehmerkennzahl gewählt werden konnte, z. B. Teilnehmer 25 an der Unterbasa 71 wird gewünscht: Wahl der Unterbasa-Nummer 71, Abwarten des Rufzeichens der Unterbasa, dann Wahl der Teilnehmerkennzahl 25.

Bei einer Unterbasa mit verdeckter Kennzahl ist diese für den Teilnehmer nicht direkt ersicht-lich. Dennoch ist eine direkte Anwahl des Teilnehmers über 7125 möglich.

Neben den kaskadierten und klardefinierten Kennzahlen der einzelnen Netzebenen, Basa-Anlagen und -Vermittlungsstellen gab es für eine Reihe von Teilnehmeranschlüssen konkrete vorgeschriebene Rufnummern, z.B. für die Auskunft (Rufnummer 1111), für die Störungsstelle (Rufnummer 1000) und für die Dezernate der Reichsbahndirektionen sowie viele weitere Teilnehmeranschlüsse.

Das Bahnselfstanschlussnetz der deutschen Eisenbahnen ist bis heute noch in Betrieb. Je-doch auch hier hat die Weiterentwicklung der Fernmeldetechnik nicht Halt gemacht. Die Wählvermittlungen wurden durch modernere elektronische Vermittlungen abgelöst. Heute kommt vor-

Die Nordumfahrung Gotha-Leinakanal auf der Ausbaustrecke Erfurt–Eisenach

Günter Walter, Gotha

Die Stadt Gotha litt im Mittelalter mehrfach unter akutem Wassermangel, da sie an keinem größeren Fließgewässer lag. Deshalb ließ Landgraf Balthasar um 1369 ein Kanal aus dem Thüringer Wald bis nach Gotha anlegen, der wegen seines mäandrierenden Verlaufes auch „Schlingel“ genannt wurde. Sein Wasser bezieht er aus der Leina, die weiter flussabwärts Höselsel genannt wird und bei Eisenach in die Werra fließt. Mit einem maximalen Gefälle von zwei Promille folgt der Leinakanal auf 23 Kilometern einer Höhenlinie, die bis nach Gotha reicht. In Gotha füllte er Teiche, betrieb Mühlen und Wasserspiele.

Bei der Trassierung der Thüringer Eisenbahn von Halle (Saale) nach Bebra stieß man 1845 kurz hinter Gotha auf dieses Hindernis (km 141,9). Da eine Überbrückung wegen der komplizierten Neigungsverhältnisse nicht möglich war, wurde ein ca. 20 Meter tiefer Einschnitt ausgehoben, der Leinakanal um 200 Meter verlegt und mittels Aquädukt im rechten Winkel über die eingleisige Bahnstrecke geführt. Am Aquädukt entstand die Blockstelle Leinakanal. So blieb es bis 1912. Dann wurden die mittleren Stützpfiler des Aquäduks etwas verschlankt, um ein zweites Gleis und einen Kreuzungs- und Überholungsbahnhof bauen zu können.

In den 1970er Jahren war die Deutschen Reichsbahn veranlasst, die inzwischen bis Neudietendorf reichende Streckenelektrifizierung bis zur „Staatsgrenze

West“ fortzuführen. Ein großes Hindernis bildete wieder der Leinakanal, da der lichte Raum unter dem Aquädukt eine Fahrleitung nicht zuließ. Der Aquädukt stand inzwischen auf der Denkmalliste des Bezirks Erfurt, sodass ein Abriss und die Errichtung einer Dükeranlage¹⁾ nicht in Frage kamen. Das Entwicklungs- und Vermessungsbüro

Skizze Leinakanal



**Gruppenbild der
Bahnmeisterei 2
Gotha beim Um-
bau der Blockstelle
Leinakanal 1912**

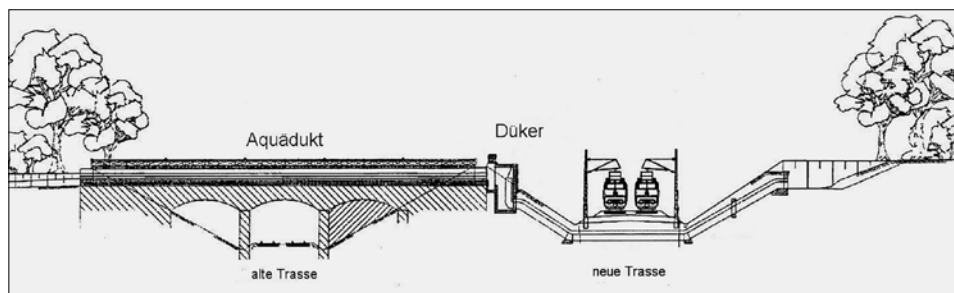


Deutsche Reichsbahn (EVDR) in Erfurt schlug daher vor, den nördlichen Bogens des Aquädukts zu öffnen und jedes Streckengleis separat durch eine Öffnung zu führen. Das scheiterte an der Bewilligung von Fremd-Baukapazität. Die DR hätte dies auch in Eigenleistung realisieren können, doch ihre Baukapazitäten waren zweckentfremdet für Vorhaben der „Landesverteidigung“ gebunden. Somit ließ die Elektrifizierung weiter auf sich warten.

Nach der politischen Wende sollte nicht nur die Elektrifizierungslücke geschlossen, sondern auch die zulässige Geschwindigkeit erhöht werden. Damit entstand ein neues Problem, denn die Durchfahrtsöffnung des Aquädukts mit einem Gleisachsabstand von 3,75 Metern ließ keine höhere Streckengeschwindigkeit zu. Schon für die Schnelltriebwagen in den 1939er Jahren stellte der enge Gleisbogens bei km 141,9-142,8 ein Pro-

**IC Saarbrücken–
Dresden fährt am
Pfingstsonntag 1991
mit Plan-Dampf
durch das Aquädukt**





Schema zur Nordumfahrung mit Dükeranlage

blem dar, da sein Halbmesser teilweise unter 1 000 Metern lag. Der Bogen war entstanden, da die Großagrarien und das Bürgertum der Stadt Waltershausen meinten „Wir brachen kinne Issebahn“. So wich man von der geraden Linie Richtung Waltershausen ab und schwenkte in einem Rechtsbogen Richtung Hörseltal. Zwei Jahre vor dem Bau der Strecke bemühte sich dann Waltershausen doch noch um einen Direktanschluss, aber es war zu spät. Das Herzogliche Wirtschaftsministerium Gotha beschied: „Die Vorarbeiten sind unwiderruflich gediehen.“ Ein weiteres Problem stellte der zu geringe Abstand zwischen dem potentiellen Fahrdrat und der Unterseite des Aquädukts dar. Ein stromfreier Rollabschnitt war aufgrund der Neigungsverhältnisse ausgeschlossen.

Nord- oder Südumfahrung?

Es gab keine andere technische Lösung als die Umfahrung des Aquäduktes. Von einem erfahrenen Ingenieurbüro wurden zwei Varianten geprüft. Bei einer Südumfahrung hätte sich von Fröttstädt her das bestehende ungünstige Neigungsverhältnis auf über 15 Promille erhöht und einen unvermeidbaren Energieaufwand mit sich

gebracht. Daher kam nur eine Nordumfahrung mit einer Wasserunterführung (Düker) in Frage. Zum Bau musste der Leinakanal am „Teiler“ in Emleben unterbrochen und in Richtung Hörsel umgeleitet werden. Das Restwasser aus Meliorationsanlagen lief wie schon beim Bau 1845 in Richtung Sundhausen ab.

Nordumfahrung

Im Frühsommer 1993 begannen der Bau des Dükers und der Nordumfahrung (km 141,5-143,4) und die Elektrifizierung im Rahmen des Verkehrsprojekt Deutsche Einheit N°7. Für den Geländeeinschnitt der Nordumfahrung wurden ca. 125 000 Kubikmeter Erdaushub abgefahren. Der Düker wurde Mitte 1994 fertiggestellt. Das darüber liegende Planum entstand aus

Dükeranlage im Bau 1993



zwei Schichten, aus 20 000 Tonnen Brechsandgemisch und 30 000 Tonnen

Bitumensplit. Darauf kamen die Gleisroste mit Betonschwellen und Schienen.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme geschah in zwei Abschnitten. Am 28. November 1994, um 16.54, befuhr der erste Zug den neuen elektrischen Streckenabschnitt Richtung Eisenach. Als letzter Zug benutzte der N 6141 am 3. Dezember, um 16.14, Uhr das alte Streckengleis durch den Bahnhof Leinakanal Richtung Gotha. Um 16.17 Uhr wurde der alte Streckenabschnitt fahrdienstlich gesperrt. Damit endeten 146 Jahre Eisenbahnbetrieb unter diesem ehrwürdigen Bauwerk. Das Fahrdienstleisterstellwerk „Lw“ diente bis zum 16. März 1995 als Überleitungsstelle, um den Gleiswechsel über die Bauweichen betrieblich zu ermöglichen.

An den Bahnhof Leinakanal erinnert heute ein Obelisk aus Meißener Granit am Standort der ehemaligen Blockstelle „Leinakanal“ bei km 141,38. Hier hielten bis 1950 an Renntagen auf der nahegelegenen Pferderennbahn Boxberg sogar Schnellzüge der Relationen Berlin–Frankfurt/Main und Düsseldorf–Dresden.

Tempo 200

Im Nachgang der Neubaustrecke Leipzig/Halle–Erfurt wird für die Anschlussstrecke nach Eisenach eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h anvisiert. Zwischen 2016 und 2019 läuft ein umfangreiches Modernisierungsprogramm. Im ersten Schritt wurden die Signalanlagen auf das European Train Control System (ETCS) und das Funksystem GSM-R umgestellt. Auf dem 34 Kilometer langen Abschnitt Neudietendorf–Eisenach müssen der Oberbau erneuert und 30 Weichen gegen Weichenkonstruktionen auf Betonunterschwellung ausgetauscht werden. Der Westkopf des Bahnhofs Gotha erfährt eine völlig neue Geometrie. Dennoch sind im Abschnitt Erfurt–Wandersleben aufgrund der Bogenlage nur 160 km/h und bei der Bahnhofsdurchfahrt in Gotha nur 180 km/h möglich. Der letzte niveaugleiche Bahnübergang in Schönau/Hörsel soll durch eine Unterführung ersetzt werden. Dann gibt es zwischen Dresden und Eisenach keine Bahnschranke mehr.

Insgesamt wird sich die Fahrzeit zwischen Dresden und Frankfurt (Main) von 5:20 auf 4:15 Stunden verkürzen.

Rechts die fertige Nordumfahrung, links das alte Gleis durch das Aquädukt 1994
Sammlung Walter (6x)



Im Reich vom Bahnwärter Meinel

und die Normalien bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

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

Speziell seit der Bahnreform hat sich auf den deutschen Bahnhöfen und an den Strecken vieles verändert. Die meisten Gleise sind zurückgebaut, Bahnhöfe zu Haltepunkten herabgestuft, die Hochbauten geschlossen und oft bereits abgerissen. In den ländlichen Gegenden der neuen Bundesländer sind die meisten Nebenstrecken stillgelegt, und wo noch Triebwagen fahren, kennzeichnen gläserne Einheits-Wartehallen den Haltepunkt. Hier wandelt die DB AG auf den Spuren der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.). Deren Generaldirektion beschloss von 1869 an (die östliche und westliche Direktion noch früher) viele Vereinheitlichungen, die natürlich in erster Linie der Sparsamkeit geschuldet waren. Zum einen ließen sich durch die Normalien Projektionskosten einsparen; zum anderen gab es bei technischen Einrichtungen weniger Schwierigkeiten, wenn etwas zu reparieren war oder Ersatzteile beschafft werden mussten.

Schon bei den Empfangsgebäuden wurden entsprechend des Verkehrsaufkommens größtmäßig abgestufte Typenprojekte verwendet. Güterschuppen und Heizhäuser zählten ebenso dazu wie technische Ausrüstungen, z.B. alle Arten von Barrieren (Schraken), Signale oder Drehscheiben. Selbst Asche- oder Abortgruben entsprachen den Normalien-Zeichnungen. Auch die vielseitig verwendeten ausgedienten Güterwagenkästen mussten nach einheitlichen Grundsätzen

aufgestellt werden. Von den sächsischen Normalien profitierten gleichfalls die Privatbahnen, welche diese Zeichnungen übernahmen und sie manchmal nur auf ihre Belange zuschnitten. Zahlenmäßig die häufigsten Gebäude waren Bahnwärterhäuser, die bei den sächsischen Staatseisenbahnen im Durchschnitt alle 3,4 Kilometer standen.

Versetzen wir uns einmal in das Reich des Bahnwärters und Streckenarbeiters Adolf Friedrich Meinel, der das Wärterhaus III. Classe an der Station 34 ZK (bei km 3,4 der Strecke Zwotental–Klingenthal*) von der Erbauung 1875 bis 1890 bewohnte. An einem Apriltag 1889 kam er freudestrahlend von der Betriebskasse in Klingenthal, denn er konnte seiner Frau und dem Sohn voller Stolz berichten, dass er wieder 10 Pfennig zugelegt bekam und sein Tageslohn nunmehr 2,30 M beträgt. Frau Meinel stand in der winzigen, 5,2 Quadratmeter großen Küche und holte aus der Sommermaschine (Küchenofen) das Abendessen, bestehend aus Pellkartoffeln und Quark.

In die 15,4 Quadratmeter große Wohnstube musste sie die Speisen von der Küche aus durch das Vorhaus (3,3 Quadratmeter) tragen, während die 10,3 Quadratmeter große Schlafkammer von der Wohnstube aus betreten wurde. Über das Vorhaus erreichte man auch den Abtritt und konnte nach oben oder in den Keller gelangen. Das Dachgeschoss hatte nur eine ungeheizte Bodenkammer, in welcher der Sohn schlief. Der übrige nicht



Eines der wenigen sächsischen Bahnwärterhäuser III. Klasse, das die Zeiten als saniertes „BAHN-HÄUSLE“ überdauert hat.
Foto: Rainer Heinrich

abgetrennte Bodenraum, in dem man nur in der Mitte stehen konnte, diente Abstellzwecken.

Selbst in der Wohnstube war es um diese Jahreszeit ungemütlich. Der raue Winter im Vogtland hatte wieder lange gedauert, aber es lohnte sich nicht mehr, den großen Kachelofen anzuheizen. Der Holzverschlag im Wirtschaftsgebäude war fast leer, und obwohl der dichte Wald nahe lag, war der Revierförster Leonhardt unnachsichtig gegenüber Holzsammlern. Schade, dass das Königliche Abteilungs-Ingenieur-Bureau (A.I.B.) in Adorf seinen Antrag auf Aufstellung eines eisernen Kanonenofens abschlägig beschieden hatte, obwohl er alles selbst finanzieren wollte. Schuld daran war Bahnmeister Ungethüm

(Bm Z.K. I), der diese sparsame Zusatzheizung für unnötig und feuergefährlich hielt.

Ja, die Herren von der Generaldirektion (GD) knauserten mit jedem Pfennig. Laufend kamen neue „Circulars“ vom Adorfer A.I.B. Nur die vorgeschriebenen zugelassenen Handwerker durften Reparaturen als Glaser, Schlosser, Tischler, Klempner oder Töpfer ausführen. Die Liste des Bahnmeisters Ungethüm umfasste mittlerweile rund 500 Regularien der Königlich-sächsischen Finanzverwaltung als übergeordnetes Ministerium der K.Sächs.Sts.E.B. Auch die Regulativpreise für die Handwerkerleistungen waren vorgeschrieben. Neulich wurde angewiesen, dass die Ofensetzerarbeiten künftig durch Töpfermeister Sommer auszuführen sind. Bahnmeister Ungethüm

war mit den Arbeiten des Töpfermeisters Voigt, die ein im Akkordlohn beschäftigter Geselle ausführte, nicht mehr zufrieden.

Im vergangenen Sommer wollte Bahnwärter Meinel seine Dielenbretter streichen. Bis dahin hatte die Königliche Generaldirektion den Bewohnern dafür 30,- M Entschädigung bewilligt. Nun wurde die Eigenleistung nicht mehr gestattet mit der Begründung, dass die Ausführung oft in ungenügender Weise geschah, indem der zweite Ölanstrich zwischen Grundierung und Lackierung unterlassen wurde. Jetzt war es erst wieder beim Wechsel des Wohnungsinhabers und auf dessen Kosten durch das für die Unterhaltungsarbeiten zulässige Gewerke möglich. Die Bahnmeister hatten die normalisierte Ausführung „schärfstens zu beaufsichtigen“.

Seit Oktober 1888 wurden alle Bahnwärterhäuser III. Classe mit Ausstiegsöffnungen 0,5 x 0,5 Meter auf den Dächern versehen. Auch beim Erneuern abgebröckelten Mauerputzes zeigten sich die Adorfer Beamten kleinlich. Im letzten Circular stand, dass häufig schlechte Putzarbeiten zu bemängeln waren, bei denen der Mörtel nur auf den alten Putz aufgebracht wurde und nicht lange hielt. Künftig ist der alte Putz völlig abzuhacken, die Fugen sind tief mit einer Klammer auszukratzen, die Flächen mit einem Rutenbesen gut zu reinigen und vor dem ersten Bewurf mit Wasser anzunetzen. Auch hier sollte der Bahnmeister „gute Aufsicht walten lassen“.

Parallel zum Bahnwärterhaus stand das Wirtschaftsgebäude, massiv gebaut, jedoch nicht unterkellert. Auf der Seite zum Gleis lag der 2,8 x 2,5 Meter große Dienstraum von Adolf Meinel. Hier

bewahrte er die Gerätschaften zur Streckenunterhaltung seines Abschnittes auf. Vom Vorraum führten Türen geradeaus in den Abtritt und nach rechts in den Holzraum. Neuerdings kam wieder ein Circular, dass sämtliche Abdeckungen der Abtrittgruben zur Vermeidung des Eintritts der atmosphärischen Luft mit einer 15 Zentimeter hohen Schicht aus Lehm oder Bodenmassen anderer Art zu überdecken sind. Bis 1883 wurde versuchsweise wegen Geruchsbelästigung und ungenügender Ventilation Torfmüll in die Abtrittgruben eingebracht, was aber zu teuer wurde. Nun wollten die Herren vom Adorfer A.I.B. wissen, ob erneut Torfmüllstreu an den Bahnwärterhäusern erforderlich sei. Natürlich hatte Bahnmeister Ungethüm die Bestellung sogleich global verneint.

Am 4. März 1890 starb Adolf Meinel. Drei Wochen später wurde der Witwe Meinel mit ihrem halbwüchsigen Sohn die Wohnung gekündigt. Am 30. April übernahm ein neuer Streckenarbeiter das Bahnwärterhaus am Kommunikationsüberweg in Zwota-Zeichenbach. Für das Einziehen von fünf Stück gesprungener Fensterscheiben (2,- M) und die Nachbeschaffung eines abhanden gekommenen Schlüssels (1,- M) musste die Witwe Meinel aufkommen, was immerhin dem anderthalbfachen Tagesverdienst ihres verstorbenen Ehemanns entsprach. Die Kosten für die übrigen Renovierungsarbeiten

- Putzreparatur infolge normaler Abnutzung (15,- M)
- Ofenreparaturen (3,- M)
- Verkitten der Fenster und Erneuern des Ölfarbanstrichs an Fenstern und Türen (5,- M)





In Zwota-Zechenbach fuhren auch 1981 noch Personenzüge an Meinels Bahnwärterhaus vorüber, im Bild die Reichenbacher 110 091-6 auf der Fahrt nach Falkenstein (Vogtl) Foto: W. Rettig

- Regulativmäßiges Weiß der Wand- und Deckenflächen (27,- M) in Höhe von 50,- Mark übernahm die Betriebsverwaltung. Dazu erschien bereits 1889 eine Anweisung zur Aufstellung einer Weiß- und Gebäudetabelle, in der alle zu streichenden Flächen (Wände, Decken, Fenstersimse, Holzverschalung am Dach usw.) aufgeführt waren. Nun brauchten die Werterhaltungsmaßnahmen an den sächsischen Normalien nicht ständig neu berechnet zu werden, und zu Zweifeln führende Abweichungen blieben erspart.

Alle aufgeführten Namen und Fakten stammen aus dem Archiv der Bm Adorf (Vogtl), die 1955 die Bm Klingenthal (vorher Z.K. I) übernahm. Zu erwähnen sei noch, dass die K.Sächs. Sts.E.B. auf Bit-

ten der Gemeinde Zwota am 1. Mai 1909 gegenüber vom Bahnwärterhaus 34 ZK einen Haltepunkt Zwota-Zechenbach anlegte, der zunächst nur aus einem Bahnsteig ohne Unterstellmöglichkeit bestand. Die Fahrkarten verkaufte weiterhin der Zugführer. Erst ab Winterfahrplan 1912 (1. Oktober) wurde ein Dienstgebäude mit Wartehalle errichtet. Der Nachmieter von 34 ZK, nunmehr Posten 1a, übernahm den Dienst als Haltepunktwärter. Das ehemalige Meinelsche Bahnwärterhaus III. Classe existiert noch heute als saniertes Wohnhaus.

*) heute Strecke VL1 der Vogtlandbahn (Zwickau–Auerbach–Falkenstein–Zwotental–Klingenthal–Kraslice)

Elektrifizierung bringt Lob und Ehr – die Auszeichnungskultur der Deutschen Reichsbahn

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion



Bei ihrer Gründung schuf sich die DDR eine eigene Auszeichnungskultur. Sie orientierte sich zeitgemäß an ihrem Vorbild, der Sowjetunion. Ausgezeichnet wurden zivile und militärische Verdienste. Schon 1965 gab es mehr als einhundert Preise und Auszeichnungen. Zum Ende der DDR existierten 142 staatliche und mehr als 10 000 gesellschaftliche Auszeichnungen. Die vergebenen Orden und Abzeichen widerspiegeln die vom Staat vertretenen Werte. Häufig gab es neben einer Medaille oder Urkunde auch eine Prämie. Rund 40 Millionen Mark kostete der DDR ihr Auszeichnungswesen pro Jahr. Statistisch gesehen erhielt jeder Bürger im Laufe seines Arbeitslebens zehn Auszeichnungen. Die vielen Auszeichnungen sollten auch andere dazu anspornen, sich ebenso für die sozialistische Gesellschaft einzusetzen und Verbundenheit zu demonstrieren. Die Auszeichnungen und Ehrungen wurden in feierlichem Rahmen vorgenommen und so öffentlich wahrgenommen. So war es auch bei der Deutschen Reichsbahn.

Herbert Wolf von der Investbauleitung für Elektrifizierung, Außenstelle Dresden, steht hier stellvertretend für die vielen ausgezeichneten Eisenbahner. Am 19. Dezember 1918 im sächsischen Oberhäslich geboren, hatte er Bau- und Möbeltischler gelernt. Sein Gesellenstück war eine Frisierkommode, die praktisch mit „sehr gut“ und theoretisch mit „gut“ bewertet worden war. Arbeitsdienst



Eisenbahner Herbert Wolf 1981

Sammlung Richter

und Hitler-Wehrmacht stahlen ihm Jahre seiner Jugend. Im März 1942 wurde er schwer verwundet und konnte nicht mehr in seinem Beruf arbeiten. Eine Umschulung stand an. Seiner Neigung zum Zeichnen und Skizzieren folgend, lernte er an einer Wehrmachtsfachschnule Bauzeichner. Dort nahm er auch an einer Weiterbildung zum Leistungslohnrechner teil. Am 22. November 1943 wurde er aus dem aktiven Wehrdienst entlassen, und am 2. Januar 1944 übernahm ihn das Hochbaubüro der Reichsbahndirek-

tion Dresden als Bauzeichner. Da er stets an einer Weiterqualifizierung interessiert war, besuchte er von Oktober 1944 bis März 1946 als Reichsbahn-Praktikant die Staatsbauschule in Dresden. 1953, schon zu DDR-Zeiten, legte er die Prüfung „zur vollen Befähigung im Rechnungsdienst der Deutschen Reichsbahn“ ab. Noch zwei Mal wechselte er bei der Rbd Dresden den Dienstposten, bis er 1965 bei der Investitionsbauleitung für Elektrifizierung (IBE) Leipzig, Außenstelle Dresden, als Lohnrechner begann. Die Außenstelle Dresden, war 1965 zuständig für die Elektrifizierung des sächsischen Dreiecks auf den Streckenabschnitten Freiberg–Dresden, Dresden–Riesa und Coswig–Meißen Triebischtal. Später kamen die Strecke Dresden–Berlin und der Cottbuser Raum hinzu. Diese Vorhaben hatten enorme volkswirtschaftliche Bedeutung und deren Beschäftigte waren somit sehr auszeichnungswürdig. Herbert Wolf profitierte davon. Er war zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle. Ort, Zeit und Bedingungen stimmten perfekt überein.

Jeder elektrifizierte Streckenabschnitt wurde mit einer Festveranstaltung und reichlich Auszeichnungen gewürdigt. Herbert Wolf und sein Team (damals Kollektiv genannt) durfte an acht solchen Einweihungs-Feiern teilnehmen:

- am 23. September 1966 in Dresden „Ratskeller“: Elektrische Teilinbetriebnahme der Strecke Freiberg–Dresden
- am 26. September 1966 in Riesa-Boberßen: Elektrische Teilinbetriebnahme Dresden–Riesa
- am 29. März 1970 in Leipzig „Kongresshalle“: Elektrische Gesamteinbetriebnahme Dresden–Leipzig

- am 15. Dez. 1970 in Meißen „Hamburger Hof“: Elektrische Inbetriebnahme Coswig–Meißen Triebischtal
 - am 30. April 1971 in Dresden „Gasthof Lockwitz“: Einweihung des Komplexes Bw Dresden „Elektrische Triebfahrzeugerhaltung“
 - am 26. Februar 1976 in Pirna „Kulturhaus Tanne“: Abschluss der Teilautomatisierung Dresden–Schöna
 - am 29. Mai 1976 in Dresden „Hygienemuseum“: Elektrische Gesamteinbetriebnahme Dresden–Schöna und
 - am 26. Mai 1982 in Rangsdorf „Rangsdorfer Hof“ Elektrische Inbetriebnahme Dresden–Seddin
- In seinem interessanten Arbeitsleben bei der Deutschen Reichsbahn wurden Herbert Wolf sechs Attestierungen und 23 Auszeichnungen zu teil:

Einzelauszeichnungen:

- Medaille für ausgezeichnete Leistungen: am 7. Oktober 1966 und am 30. April 1969
- Aktivist der sozialistischen Arbeit am 28. April 1978 und 3. Juni 1982
- Belobigungen am 1. Mai 1967 und 3. Oktober 1979
- Medaille für treue Dienste 10 Jahre am 2. Januar 1954 (Bronze), 20 Jahre, am 2. Januar 1964 (Silber), 25 Jahre am 2. Januar 1969, 30 Jahre am 2. Januar 1974 (Gold), 40 Jahre am 2. Januar 1984 (Ehrensperre in Gold)
- Verdienstmedaille der DR Stufe I am 10. Juni 1984

Kollektivauszeichnungen:

- Kollektiv der sozialistischen Arbeit 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1979, 1980, 1981 und 1982
- Ehrenbanner am 3. Juni 1982



Herbert Wolfs Medaillenspiegel

Sammlung Wolf

- Banner der Arbeit „Stufe II“ am 1. Mai 1983.

Die IBE unterstand 1965 der Obersten Bauleitung für Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn (OBEDR) in Leipzig. Anfang der 1970er Jahre wurde der OBEDR auch die Streckenautomatisierung übertragen, sodass sie fortan als Oberste Bauleitung für Automatisierung der Deutschen Reichsbahn (OBADR) firmierte. Am 1. Januar 1980 ging sie an die Reichs-

bahnbaudirektion über und ist dort in den neu entstandenen Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb (Elib) integriert worden. Kurz darauf erfolgte die Rückbenennung in OBEDR. Jetzt existierten Investbauleitungen für Elektrifizierung (Ibl) in Dresden, Berlin, Magdeburg, Wittenberg und Neustrelitz.

Durch die wachsenden Aufgaben war der weitere Personalbedarf allein für die Elektrifizierung nicht mehr abzu-

decken. Daraus folgte die Entscheidung des Ministers für Verkehrswesen, die Investitionsbauleitungen an die jeweilige Reichsbahndirektionen abzugeben. Aus der OBEDR wurde zum 1. Januar 1984 die Zentralstelle für Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn (ZEL-DR), die ausschließlich für die Vorbereitung und Koordinierung der Elektrifizierungsvorhaben verantwortlich war.

Herbert Wolf und sein Kollektiv gehörten letztlich zur Reichsbahndirektion Cottbus, Verwaltung Bahnanlagen, da die Elektrifizierung den Cottbuser Raum erreicht hatte. Er selbst schied bald altershalber aus dem Arbeitsprozess aus. Der

27. Dezember 1984 war sein letzter Arbeitstag als Reichsbahn-Oberamtmann bei der Deutschen Reichsbahn.

Herbert Wolfs Leben vollendete sich am 4. August 1990. Er erlebte eine berufsmäßig erfüllende Zeit, doch die Auszeichnungen nach dem „Gießkannenprinzip“ waren mit der politischen Wende vorbei. Dennoch wünscht man sich heute, besonders bei unserer ehrenamtlichen Arbeit, manchmal diese „Auszeichnungszeiten“ zurück. War es doch wie ein Streicheln der Seele, ganz abgesehen von den unverhofften Zuwendungen. Arbeit und Lebensfreude sollten eben immer zusammen gehören.

Der Sonderzug zur Inbetriebnahme der elektrischen Strecke Freiberg–Dresden kommt am 23. September 1966 auf dem Dresdner Hauptbahnhof an.
Sammlung Wolf



Es war einmal: Eisenbahn-Dienstsache-Service

Redaktion nach einer Zuarbeit von **Dieter Koschmann, Bernau**

Vor 21 Jahren, am 31. Dezember 1996 wurde bei der DB AG ohne besonderes Aufsehen eine gut funktionierende Verfahrensweise eingestellt. Der Eisenbahn-Dienstsache-Service war den meisten Beschäftigten beider deutscher Bahnen nur als Kürzel „EDS“ ein Begriff. Es war ein bahninterner Postdienst zwischen Eisenbahn-Dienststellen. Der Ursprung lag um das Jahr 1880. Die verschiedensten Schriftstücke für alle technischen und nichttechnischen Dienststellen wurden in wiederverwendbaren EDS-Briefumschlägen befördert. Neben den Standard-Umschlägen gab es Telegrammbrief- und Schnellbriefumschläge. War das Schriftstück schon kuvertiert, so genügte auch ein EDS-Stempel auf der Vorderseite der äußeren Hülle. Für Pakete existier-

ten Druckbögen mit EDS-Paketzetteln. Die EDS-Sendungen wurden rückseitig mit Bezeichnungsmarken oder -streifen „versiegelt“. Diese wurden mit einem EDS-Dreiecksstempel entwertet. Wichtige Dokumente konnten als Einschreibe-Sendungen laufen. Dann bekamen sie auf der Vorderseite noch eine nummerierte Einschreibe-Marke aufgeklebt. Über Siegel, Stempel und Einschreibemarke verfügte nur der EDS-Berechtigte einer zugelassenen Dienststelle. Er war verantwortlich, dass keine unberechtigten EDS-Sendungen rausgingen. Große Dienststellen hatten Poststellen, die die EDS-Sendungen ordnungsgemäß bezettelten. Außerdem waren rote EDS-Ledertaschen im Umlauf, die mehrere Umschläge und auch Kleinsendungen aufnehmen. Kleinere

Bilder von links nach rechts: EDS-Standard-Briefumschlag DIN-A5 mit Einschreibemarke, DB 1980; EDS-Briefhülle DR 1974; EDS-Telegrammbriefumschlag DIN-B6, DB 1954; EDS-Schnellbriefumschlag DIN-B6, DB 1964





EDS-Telegrammbriefhülle DIN-A5, DR 1980 (oben links), Deutsche EDS-Sendung mit EDS-Stempel (oben rechts), DR 1977, Verschlussiegel mit Dreiecksstempel, DR (rechts)



Fahrkartenausgaben lieferten damit regelmäßig ihre Verkehrseinnahmen an die Bereichskasse als Einschreiben ab. Zurück, also ohne Geld, kam die Tasche als "EDS nur", also nicht als Einschreiben.

EDS-Sendungen wurden in Reisezügen befördert und von einem örtlichen Eisenbahner beim Zugführer bzw. Fahrladeschaffner abgegeben oder in Empfang genommen. Einschreiben quittieren diese im EDS-Einschreiben-Buch der jeweiligen Dienststelle. Bei der Deutschen Bundesbahn durften auch die Bahnärzte, die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse (Sparda-Bank), die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG und die Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse (DEVK) an EDS teilnehmen, bei der Deut-

schen Reichsbahn auch der Medizinische Dienst der Verkehrswesens (MDV) und die Reichsbahnparkasse. Bei beiden deutschen Bahnen galt eine 47-seitige Dienstvorschrift über die Behandlung und Beförderung von Eisenbahndienst-sachen (EDS-Vorschrift) - DV 183. EDS gab es auch länderübergreifend bei anderen europäischen Eisenbahnen.

EDS wurde auch deshalb eingestellt, da es ab 1. Januar 1997 keinen "Mitfahr-gut" wie Reisegepäck und Expressgut mehr gab und Schriftstücke schneller per Fax, später E-Mail, übermittelt werden konnten. Die verschiedenen EDS-Verschlussiegel sind inzwischen zu Sammelobjekten von Philatelisten analog Briefmarken geworden.

175 Jahre Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)

Detlef Malzahn, Frankfurt (Oder), BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)

Am 23. Oktober 1842 fuhr der erste planmäßige Zug auf der 81 Kilometer langen Eisenbahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder). Betreiber dieser Strecke war die „Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft“. Die Fahrzeit betrug zwei Stunden und 45 Minuten. Ausgangspunkt in Berlin war der Frankfurter Bahnhof (später Schlesischer Bahnhof, heute Ostbahnhof). Der Zug endete in Frankfurt (Oder) in einem bescheidenen ersten Bahnhofsgebäude im Bereich der Briesener Straße.

Der erste Zug in unserer Region fuhr bereits am 29. Oktober 1838 von Berlin nach Potsdam auf einer Länge von 26 Kilometern. Der Geheime Oberbaurat Dr. Leopold Crelle, der schon bei dieser Strecke Erfahrungen gesammelt hatte, brachte 1837 die Idee einer Eisenbahn Berlin–Breslau über Frankfurt (Oder) ins Gespräch, zunächst ohne Erfolg. 1840 unterbreitete er Pläne, Frankfurt (Oder) wegen der ungünstigen geologischen Verhältnisse (u. a. Bergzug mit Wasserscheide bei Rosengarten) zu umgehen bzw. nur über Umwege anzufahren. Da wurden Frankfurter Kreise mobil, gründeten eine Aktiengesellschaft und forderten nachdrücklich den Bau einer Eisenbahn über die Oderstadt. Letztendlich konnte auch der preußische König von diesem Projekt überzeugt werden. Mitte Mai 1841 erteilte er die Konzession, und am 1. Juni erfolgte der erste Spatenstich für die Strecke Berlin–Frankfurt (Oder), die mit einem Kostenaufwand von 2 670

000 Talern erbaut wurde. Dabei waren zahlreiche Hindernisse zu überwinden. Dammaufschüttungen und Brückenbauten wurden erforderlich. Besonders der Höhenunterschied von 41 Metern im erwähnten Bereich Rosengarten bereitete enorme Schwierigkeiten. Hier musste das Gelände auf einem Kilometer Länge neun Meter tief eingeschnitten werden. Unter der erfahrenen Leitung des Ingenieurs Zimpel wurden alle Unwegsamkeiten gemeistert.

1842 verfügte die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft über 14 holzbeheizte Dampflokomotiven, 24 Personen- und 69 Güterwagen. Es gab Klagen über zu hohe Fahrpreise und zu lange Fahrzeiten, weil die Züge wegen des hügeligen Geländes zwischen Briesen und Frankfurt (Oder) mit einer Schiebelok verkehren mussten. Steigende Zahlen im Güter- und im Personenverkehr sprachen aber für die Strecke. Die Zeit, als man mit der Postkutsche von Berlin nach Frankfurt (Oder) noch gut 24 Stunden brauchte, war endgültig vorbei.

Der Bahnhof Frankfurt (Oder) entwickelte sich zu einem bedeutenden Ausgangspunkt in die damaligen preußischen Ostgebiete. Neben den wirtschaftlichen Interessen gewannen militärstrategische Aspekte zunehmend an Bedeutung. Auch der preußische Generalstab trieb nun den Bau und die Nutzung von Eisenbahnlinien energisch voran.

Strecken	Betriebseröffnung	Eisenbahn-Gesellschaft
Berlin–Frankfurt	23. Oktober 1842	Berlin-Frankfurter Eisenbahn
Frankfurt–Breslau	1. September 1846	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn
Frankfurt–Küstrin-Kietz	12. Oktober 1857	Preußische Ostbahn
Frankfurt–Posen	26. Juni 1870	Märkisch-Posener Eisenbahn
Frankfurt–Grunow–Cottbus	31. Dezember 1876	Cottbus-Großenhainer Eisenbahn
Frankfurt–Eberswalde	5. Mai 1877	Berlin-Stettiner Eisenbahn

Ab Mitte 1877 liefen sechs große Eisenbahnstrecken in Frankfurt (Oder) zusammen. Die Stadt war zu einem wichtigen Eisenbahnknoten geworden. Das erste Bahnhofsgebäude an der Briesener Straße wurde schon nach wenigen Jahren entbehrlich, da sich Frankfurt (Oder) zur Durchgangsstation zwischen Berlin und Breslau mauserte und 1846 ein für damalige Verhältnisse sehr repräsentatives Empfangsgebäude auf dem Gelände des heutigen Frankfurter Personenbahnhofs bekam. Auf Drängen des damaligen Oberbürgermeisters Wilhelm von Kernitz entwickelte es sich zum „Zentralbahnhof“ für alle folgenden Strecken. Der ursprüngliche Plan, dass jede Eisenbahn-Gesellschaft ihr eigenes Empfangsgebäude baut, war damit frühzeitig vom Tisch.

Für den Güterverkehr hatten jede Eisenbahn-Gesellschaften in unterschiedlicher Entfernung vom Zentrum eigene Rangierbezirke und Ladestellen eingerichtet. Wegen des steigenden Güterverkehrs (1895-1903 um 83 Prozent) wurde die Forderung nach einem gemeinsamen, separaten Güterbahnhof immer lauter. Im Ergebnis der Untersuchung von fünf Varianten begann am 1. April 1910 der Bau eines Verschiebebahnhofs (ab 1963 Rangierbahnhof) par



allel zur Eberswalder Strecke. Im Juni 1917 ging dieser moderne Güterbahnhof in Betrieb. Gleichlaufend damit entstanden leistungsfähige Werkstätten und Anlagen für die Unterhaltung und Reparatur von Lokomotiven, Waggons und aller weiterer Anlagen zum Betrieb einer Eisenbahn.

Das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 schuf die Möglichkeit, mit einfachen Mitteln auch die Verkehrsbedürfnisse im ländlichen Raum abzudecken. Auf dieser Grundlage nahmen im Raum Frankfurt (Oder) mehrere Kleinbahnen den Betrieb auf: 1907 die Weststernberger Kreiskleinbahn (26 km), 1909 die Müncheberger Kleinbahn (4,5 km), 1911 die Oderbruchbahn (111 km) und die Kreisbahn Fürstenwalde-Beeskow (41 km).

Die Bestrebungen Preußens, die Eisenbahnen zu vereinheitlichen und leistungsfähiger zu gestalten, führten letztendlich zur Verstaatlichung aller Bahngesellschaften. Bis 30. März 1903 gehörte Frankfurt (Oder) zur Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Berlin, dann zur 1895 gegründeten KED Posen. Neue grundlegende Verwaltungsstrukturen erforderte der verlorene Erste Weltkrieg. Entsprechend dem Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919 musste Deutschland die preußischen Provinzen



Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz von Frankfurt (Oder) Personenbahnhof

Foto: D. Malzahn 2017

Westpreußen und Posen sowie Oberschlesien (mit Ausnahme Danzig) an die am 7. November 1918 ausgerufene Republik Polen abtreten. Viele Strecken wurden unterbrochen oder gingen ganz verloren. Ein Kriegerdenkmal auf dem Kiliansberg (Durchgang vom Frankfurter Bahnhofsvorplatz zur Ferdinandstraße) erinnert noch heute mit drei Säulen an die gefallenen Eisenbahner aus den ehemaligen KED Bromberg, Posen und Danzig. Im 2. Halbjahr 1919 entstand der Plan, für alle östlichen Reststrecken eine eigene Eisenbahndirektion zu schaffen. Am 19. Dezember 1919 wurde die Eisenbahndirektion Osten mit Sitz in Berlin gegründet (ab 1922 Rbd Osten). Die Stadt Frankfurt (Oder) hatte sich zwar sofort um den Direktionsitz bemüht, aber erst nach der Bereitstellung von Verwaltungsgebäuden und genügend Wohnraum konnte die Rbd Osten im September 1923 nach Frankfurt (Oder)

umsiedeln. Parallel dazu baute man das dritte, heute noch vorhandene Empfangsgebäude, das 1924 eingeweiht wurde.

Die Rbd Osten nahm erheblichen Einfluss auf die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung. Die Eisenbahner-Siedlungen, der Umbau des Personenbahnhofs und der Neubau der Güterabfertigung schufen zusätzliche Arbeitsplätze. Dank günstiger Zugverbindungen warb damals die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: „Besucht Frankfurt an der Oder, die Haupt- und Handelsstadt der Ostmark“.

Das Ende des Zweiten Weltkriegs besiegelte auch das Schicksal der Rbd Osten. Das Direktionsgebäude an der Oder war ausgebrannt, und die meisten Strecken standen nicht mehr zur Verfügung. Sie gehörten jetzt zur neuen Volksrepublik Polen. Der gesamte Eisenbahnbetrieb unterlag zunächst der russischen Militäradministration. Im Bereich des Personen-



bahnhofs, zur Oderbrücke, zum Kraftwerk Finkenheerd und nach Berlin wurden Gleise auf russische Breitspur umgelenkt. Die wenigen Reisezüge verkehrten unregelmäßig, und der Güterverkehr bestand überwiegend aus Militärgütern und diente dem Abtransport von Reparationsgütern in die Sowjetunion. Eisenbahner aus allen Teilen der Sowjetischen Besatzungszone kamen nicht ganz freiwillig nach Frankfurt (Oder) und bildeten hier Dampflok-Kolonnen (überwiegend Bauart 52), welche die Reparationsgüter durch Polen bis an die sowjetische Grenze brachten. Für die Betreuung der Kolonnen-Eisenbahner wurde das Kulturhaus „Völkerfreundschaft“ gebaut. Frankfurt (Oder) unterstand jetzt der Rbd Berlin, die in Frankfurt (Oder) das Reichsbahnamt 7 in der Bahnhofstrasse (im Gebäude gegenüber dem Bahnhofstunnel) unterhielt, später in Rba Frankfurt (O) umbenannt.

1954 endeten die Reparationsleistungen der DDR. An ihrer Stelle trat ein vertraglich geregelter Warenaustausch mit der Sowjetunion. Der grenzüber-

schreitende Güterverkehr nahm stetig zu und machte den Bau eines Grenzbahnhofs erforderlich. Direkt an der Oder am Buschmühlenweg ging am 23. Mai 1954 der Güterbahnhof „Oderbrücke“ als reiner Übergabebahnhof in Betrieb. Mit dem steigenden Verkehr Richtung Osten gelang der Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder) wieder an Bedeutung. 1962 wurden hier die ersten Diesellokomotiven stationiert, aber erst im Oktober 1986 fand der letzte Dampflok-Einsatz auf dem Bahnhof Oderbrücke statt. Die Elektrifizierung begann Ende der 1980er Jahre. Ende 1990 waren die Hauptstrecken Berlin–Frankfurt (weiter nach Polen) und Cottbus–Frankfurt über Guben am elektrischen Netz. Gleichzeitig ging auf dem Personenbahnhof ein modernes Gleisbildstellwerk in Betrieb.

Mit der politischen Wende kam wieder ein großer Bruch. Der Güterverkehr sank rapide, hat sich aber durch den Containerverkehr und dem KV-Terminal an der Goethestraße wieder erholt. Ende 2008 wurde eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Oder eingeweiht, die

Dampflok 64 1317-3, noch im Berliner Bw Pankow stationiert mit einem Sonderzug am 14. Juli 1973 in Velten.
Foto: W. Ulma/Slg. Neddermeyer



erstmal mit 100 km/h befahren werden konnte (bis dahin 30 km/h). Wichtige Ost-West-Schienenverbindungen führen heute über Frankfurt (Oder), sodass die verbliebenen Eisenbahner und alle Eisenbahnfreunde allen Grund zum Feiern haben.

Anlässlich „175 Jahre Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“ fand am 2. September 2017 ein großes Bahnhofsfest statt. Veranstalter war unsere BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder). Von der DB und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) kam Unterstützung. Gern hätten wir auch den Dampfzug aus Cottbus gehabt, der war aber finanziell nicht zu stemmen. Für die Frankfurter Modelleisenbahner konnten wir einen gesonderten Raum akquirieren. Damit war die Modellbahnausstellung gesichert. In der Bahnhofshalle von Frankfurt (Oder) Personenbahnhof boten wir Kultur an. Es war uns wichtig, dafür auch ausländische Künstler zu gewinnen. Folgende

Gruppen waren vertreten: zwei ukrainische Volkstanzgruppen, der Fanfarenzug Frankfurt (Oder), ein polnischer Chor und eine Tanzgruppe aus einer Frankfurter Jugendeinrichtung.

In den Außenanlagen fanden eine Fahrzeugausstellung, Führerstands- und Draisine-Mitfahrten sowie Stellwerksbesichtigungen statt.

Rückblickend kann gesagt werden, dass wir ein buntes Publikum hatten. Russisch, polnisch und arabisch wurde gesprochen. So wollten wir es auch haben.

Unsere BSW-Gruppe wurde 2003 gegründet und hat sich bereits in „Bahn&Modell“, Heft 31, ausführlich vorgestellt. Aktuelle Informationen finden Sie unter www.eisenbahnfreunde-ffo.de.

Der Schriftsteller Gerhard Hauptmann schrieb 1910 die Novelle „Bahnwärter Thiel“, die an der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder) bei Erkner spielt. Auf Seite 80 haben wir dazu eine Rezension verfasst.

Die Mitglieder der BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder) versammelten sich an einem Stumpfgleis in Frankfurt (Oder) Pbf vor ihrer Pflagelok 64 317 Foto: D. Malzahn

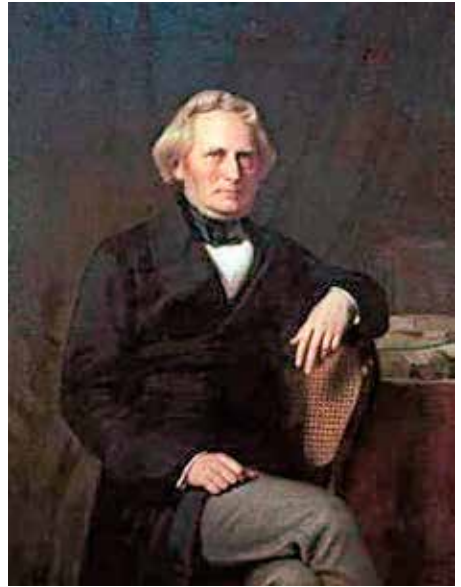


Friedrich Harkort, ein westfälischer Industrie- und Eisenbahnpionier

Werner Wölke, Wetter (Ruhr) – Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe, Region West

Während man zu Beginn des 19. Jahrhunderts im heutigen Deutschland noch um den Bau von befestigten Wegen rang, hatte in England bereits die rasante Entwicklung der Eisenbahnen begonnen. Es fehlte nicht an Befürwortern für ein umfassendes deutsches Eisenbahnnetz, doch weder Politik noch Wirtschaft erkannten die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels. Als besonderer Vorkämpfer für den Bau von Eisenbahnen wird in erster Linie der Württemberger Friedrich List genannt, der sich 1833 mit seiner Schrift „Über ein Sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems...“ für einen Eisenbahnausbau stark machte.

Ein nicht minder rühriger Vorkämpfer für die Eisenbahn war der westfälische Industriepionier Friedrich Harkort, der am 22. Februar 1793 auf dem elterlichen Gut Harkorten im heutigen Hagener Stadtteil Haspe geboren wurde. Bereits im 17. Jahrhundert begann der Aufstieg der Familie Harkort zu einer der bedeutendsten Unternehmerfamilien des märkischen Sauerlands, sodass der junge Friedrich, der als fünftes von acht Kindern das Licht der Welt erblickte, neben der Grundschule auch die Gewerbeschule in Hagen besuchen konnte. Da der elterliche Besitz an einen älteren Bruder ging, betätigte sich Friedrich Harkort nach Abschluss einer kaufmännischen Lehre in Wuppertal in der Führung bzw. Gründung verschiedener Gewerbebetriebe. Dabei war er stets bemüht, die technischen Prozesse zu optimieren, um an den Standard der weit



**Friedrich Harkort in seinen besten Jahren
Gemälde von Wilhelm Volkart (1815-1876)**

entwickelten englischen Industrie anzuschließen.

Größte Bedeutung dieser Unternehmen erlangte die Maschinenfabrik und Mechanische Werkstätte Harkort & Co. in Wetter an der Ruhr. Im Turm der alten Burg Wetter (im Gegensatz zu den Fachwerkbauten der Umgebung war dieses Gebäude wesentlich stabiler und brand-sicherer) betrieb er einen Hochofen und führte dort neuartige Schmelz- und Bearbeitungsmethoden ein. Diese für das heimische Gewerbe neuartigen Technologien hatte er auf seinen Reisen in England beobachtet und notiert, im heutigen Verständnis würde man dies als Industriespionage bezeichnen. Allerdings ging es

ihm dabei nicht um den alleinigen Erfolg seiner Unternehmen, sondern er wollte diese Erkenntnisse als Wirtschaftsförderer an die heimischen Industriellen weitergeben. In England lernte Harkort auch die Dampfmaschine und die neuen Eisenbahnen kennen. Gerade für Deutschland erkannte er den unschätzbaren Nutzen dieses neuen Verkehrsmittels, denn während England bereits über ein ausgedehntes Straßen- und Wasserwegenetz verfügte, war die heimische Industrie allein durch die nicht vorhandenen oder nur schlecht ausgebauten Verkehrswege nicht konkurrenzfähig. Die von den Hammer- und Walzwerken im südwestfälischen Raum benötigte Kohle musste mit Pferdefuhrwerken oder zum Teil sogar sackweise von Kohletreibern auf Pferden von den Ruhrzechen herangeschafft werden. Die Abfuhr der fertigen Produkte passierte auf gleich beschwerlicher Weise, sodass durch die Transportkosten weiter entfernte Märkte nicht erschlossen werden konnten. Norddeutsche Ziele waren für große Warenströme nur auf dem Wasserweg über den Rhein und die Niederlande zu erreichen. Dabei verteuerten holländische Zoll- und Wegekostenanteile die Waren so stark, dass englische Produkte konkurrenzlos preiswert angeboten werden konnten.

Aus dieser Situation heraus ist Harkorts Aufsatz „Eisenbahnen (Railroads)“ in der Schwelmer Zeitschrift „Hermann“ zu betrachten, der in der N^o 26 am 30. März 1825, und damit acht Jahre vor List und gut zehn Jahre vor der Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn, erschien. Der Begriff Eisenbahn ist vermutlich eine Schöpfung Harkorts; der englische Zusatz Railroads war notwendig, damit die Leser überhaupt verstehen konnten, worüber

er schrieb. Im Gegensatz zu List propagierte Harkort noch kein deutschlandweites Netz, wünschte sich aber neben Strecken im bergisch-märkischen Raum auch Verbindungen von Westfalen nach Holland sowie an die Küste nach Emden oder Hamburg. Gegen den Widerstand der Kohlentreiber und Fuhrleute, die um den Verlust ihrer Einkünfte fürchteten, gelang ihm in den Jahren 1828 bis 1830 der Bau mehrerer schmalspuriger Bahnen, auf denen Kohlewagen mit Pferden gezogen wurden. Neben der Muttentalbahn, die 1829 in Betrieb ging, wurde 1830 die Harkortsche Kohlenbahn aus dem Silschede Revier zu den Betrieben im Ennepetal bei Haspe verwirklicht. An diese Bahn war auch die Harkort'sche Fabrik angeschlossen. 1846 ging die Bahn in den Besitz der Gewerkschaft Trappe über, die 1877 bei Krauss in München zwei Dampflokomotiven für die Zugförderung bestellte. Nach dem Bau der normalspurigen Staatsbahn von Schee nach Silschede endete der Kohlenverkehr. 1908 übernahm die Hasper Hütte den unteren Abschnitt der Kohlenbahn zwischen Haspe und Enerke, wo die Hütte die anfallende Schlacke in einer Deponie abkippte. Um 1920 eröffnete sich auch für den noch ungenutzten oberen Abschnitt der Schmalspurbahn von Silschede bis zum Hof Steveling eine Verwendungsmöglichkeit. Nach dem Bau einer Anschlussstrecke von Steveling nach Egge (Volmarstein) nutzte die dortige Firma Peyinghaus (später Knorr-Bremse) die Bahn zur Anlieferung von Formsand und Brennstoffen sowie zum Versand der Erzeugnisse. 1960 endete der aufwändige Verkehr auf diesem Abschnitt endgültig. Die Schlackenbahn der Hasper Hütte wurde noch bis 1965 genutzt, danach war der

Verkehr auf der Trasse der Harkortschen Kohlenbahn ein für alle Mal Geschichte.

Die mit 7,3 Kilometer längste Bahn war 1831 die Kohlenbahn vom Himmelsfürster Erbstollen im südlich von Steele gelegenen Revier zur Kohlenniederlage in Nierenhof. Obwohl die Bahn mehr oder weniger unvermittelt im Gelände endete und die Kohlen in Richtung Wuppertal weiterhin mit Karren und Pferden transportiert werden mussten, stellte diese Bahn einen gehörigen Fortschritt dar. Wäre der preußische König Friedrich Wilhelm III. nicht so zaghaft gewesen und hätte den Lokomotivbetrieb zugelassen, wäre hier die erste deutsche Eisenbahn gefahren. Doch nicht das gesamte Königshaus war so rückständig wie der Regent. Der Preußische Generalgouverneur von Rheinland-Westfalen und Neffe des Königs ließ es sich nicht nehmen, die Bahn im September 1831 zu besuchen. Mit seinem gesamten Gefolge unternahm er im ausgekleideten Kohlenwagen eine Fahrt über die gesamte Strecke. Offensichtlich gefiel ihm die Bereisung so gut, dass er „allergnädigst“ die Erlaubnis gab, die Bahn nach seinem Namen zu benennen. In späteren Jahren soll er dann zum Besten gegeben haben, er sei im Rheinland auf den Hund (Hunt – bergbauliche Bezeichnung für Förderwagen) gekommen. Ab 1844 wurde die Prinz-Wilhelm-Bahn unter Verlängerung nach Vohwinkel in eine normalspurige Lokomotivbahn umgebaut. Heute verkehren auf dieser Strecke die Züge der S9 von Bottrop bzw. Haltern über Essen nach Wuppertal.

1833 veröffentlichte Harkort seinen Aufruf zu einer Eisenbahn von Köln nach Minden. Die Trassierung sollte seinem Vorschlag nach durch das damalige industrielle Zentrum Wuppertal und dann weiter



Der Harkortturm steht am Harkortberg und oberhalb des Harkortsees, auf dem die MS „Friedrich Harkort“ ihre Runden dreht. Er wurde am 19. Oktober 1884 eingeweiht, vier Jahre nach dem Tod von Friedrich Harkort (22. Februar 1793 bis 6. März 1880) Foto: Janeric Loebe (2010)

über Witten geführt werden. Die topografischen Verhältnisse und die damit verbundenen Kosten ließen jedoch mehrere Komitees scheitern und erst 1847 wurde die Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn, nun allerdings durch das damals noch unbedeutende Emschertal, eröffnet. Zwei Jahre später entstand mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund die von Harkort favorisierte Strecke.

Gleichzeitig kämpfte Harkort als Abgeordneter und Ausschussmitglied im westfälischen Provinziallandtag, dem er seit 1826 angehörte, im preußischen Abgeordnetenhaus und ab 1871 im Deutschen Reichstag für eine allen Schichten zugute kommende Bildungspolitik und eine gerechte Sozialpolitik. Seine politischen Bemühungen waren ebenso wie sein unternehmerisches Wirken Teil einer aufklärerischen Lebensauffassung.

„Rheingold“ – der schönste und schnellste Zug von der Nordsee zu den Alpen

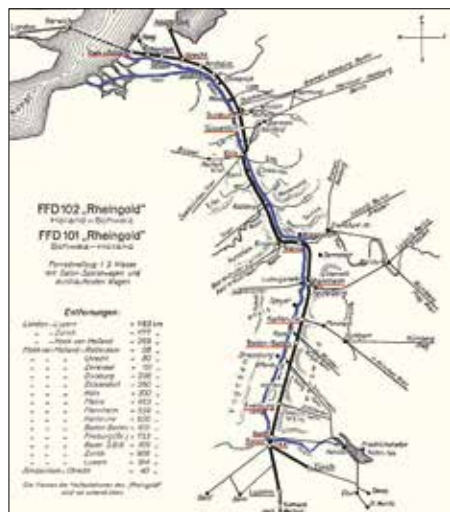
Redaktion

Mit dem Slogan der Überschrift warb die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ab 1928 für den Luxuszug „Rheingold“. Er verkehrte bis 1939, bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs, und dann wieder von 1951 bis 1987. Noch heute werden Nostalgiefahrten unter diesem berühmten Namen mit Original-Fahrzeugen angeboten.

1928-1939

Zehn Jahre nach dem Ende des Weltkriegs war die Zeit wieder reif für luxuriösen Reiseverkehr. Im Oktober 1927 beantragte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) auf der europäischen Fahrplankonferenz in Prag die Einführung des deutschen FFD „Rheingold“.

Laufweg des „Rheingold“ 1928, Werbeskizze von 1928



Das doppelte F sollte die Eleganz, den Luxus sowie die Schnelligkeit des Fern-Durchgangszuges betonen. Es sollte den „Rheingold“ aus der Gesamtheit aller FD- und L-Züge hervorheben. Sein Name verwies auf den Fahrweg und auf den geheimnisvollen Schatz der Nibelungen am Rhein. Der „Rheingold“ war als Gegenstück zum Pullmannzug „Edelweiß“ der französischen Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) gedacht, der auf der Route Amsterdam–Brüssel–Luxemburg–Basel–Luzern/Zürich geplant war, allerdings ohne deutsches Gebiet zu berühren.

Am 15. Mai 1928 verkehrte der „Rheingold“ erstmals als FFD 102, 6.50 Uhr (ASZ*) ab Hoek van Holland mit Halt in Duisburg, Düsseldorf, Köln, Mainz, Mannheim, Karlsruhe, Baden-Baden, Freiburg, Basel Bad Bf nach Basel SBB (Ankunft 18.49 Uhr MEZ). Ab Basel SBB gab es Anschlusszüge nach Genf, Bern, Luzern und Zürich. Saisonal wurde auch bis Luzern/Zürich durchgekoppelt. In Gegenrichtung fuhr der FFD 101 9.25 Uhr (MEZ) in Basel SBB ab und erreichte Hoek van Holland 22.22 Uhr (ASZ). Ab Utrecht fuhr ein Flügelzug nach Amsterdam, und von Hoek van Holland bestand Anschluss an die Kanalfähren nach Harwich und weiter mit dem Zug nach London. In 11,5 Stunden Tagesfahrt legte der „Rheingold“ eine Strecke von 819 Kilometern zurück. Seine Reisegeschwindigkeit lag bei rund 80 km/h.



2 Rheingold-Wagengarnitur 1928.jpg Rekonstruierte Rheingold-Wagengarnitur im Zustand von 1928 Foto: Köln Bbf 2013

Die Salonwagen waren mit 23,5 Metern (Lüpf) die längsten damaligen deutschen Reisezugwagen, mit 50–57 Tonnen auch die schwersten. Dem besonderen Stil des Zuges entsprach auch die Lackierung: Wagenkasten violett, Fensterbereich creme, Dach silbern.

Der „Rheingold“ führte keine getrennten Sitz- und Speisewagen, sondern ausschließlich von der MITROPA bewirtschaftete Salonwagen. In allen Wagen konnte am Platz serviert werden. Die DRG ließ Salonwagen immer paarweise mit und ohne Küche bei vier verschiedenen deutschen Waggonbau-Firmen bauen. Daher gab es die Rheingoldwagen 1. und 2. Klasse in mehreren Ausstattungsvarianten. Die Wagen mit Küche und Anrichte hatten weniger Sitzplätze. Die Wagenreihung wurde so gewählt, dass aus einer Küche immer die Fahrgäste zweier Wagen bedient wurden. Die 1. Klasse zeichnete sich durch beweglich Polstersessel, größere Tische und 1,40 Meter breite Fenster aus. In der 2. Klasse waren die Polstersessel fixiert

und standen enger. Die Tischen waren kleiner und die Fenster „nur“ 1,20 Meter breit. In beiden Klassen gab es gesonderte Gepäck- und Schaffnerabteile sowie WC mit warmem und kaltem Wasser. Die Wumag Görlitz baute dazu drei Sonder-Gepäckwagen (Lüpf 19,7 Meter), die sich an die D-Zug-Gepäckwagen der Bauart 1928 anlehnten. Heimatbahnhof aller Rheingold-Wagen war Köln Bbf.

5 Salonwagen 1. Klasse ohne Küche, SA 4ü-28

5 Salonwagen 1. Klasse mit Küche, SA 4ük-28

10 Salonwagen 2. Klasse ohne Küche, SB 4ü-28/SB4ü-29

6 Salonwagen 2. Klasse mit Küche, SB 4ük-28/SB4ük-29

3 Packwagen, SP w4ü-28

Für den Luxuszug „Rheingold“, der spezielle Wagen der 1. und 2. Klasse führte, gab es natürlich auch einen speziellen Zuschlag, die FFD-Zuschlagkarte mit dem Aufdruck „Rheingold“. Der Zuschlag für die 1. und 2. Klasse kos-

tete einheitlich 8,00 RM und war,  der Schnellzugzuschlag und der FFD-Zuschlag auf weißer Pappe gedruckt. Den FFD-Zuschlag zierte ein ein Zentimeter breiter senkrechter Mittelstreifen  Klasse gelb, 2. Klasse grün.

1936 wurde der Luxuszug „FFD“ wieder in einen FD-Zug umgewandelt. Ein besonderer FFD-Zuschlag wurde also nicht mehr benötigt und mit Berichtigungsblatt 1 zur Fahrkarten-Mustersammlung von 1935 abgeschafft.

Für die Bespannung des „Rheingold“ wählte man die schnellsten und ausdauerndsten Maschinen der damaligen Zeit. In den Niederlanden kamen Dampflokomotiven der Reihe 3800 zum Einsatz, in Deutschland zwischen Arnheim und Mannheim Dampflokomotiven der Baureihe 18.4-5 (bay. S 3/6) und zwischen Mannheim und Basel Dampflokomotiven der Baureihe 18.3 (bad. IVh). In der Schweiz fuhr man bereits mit Elektroloks der Reihe Ae 4/7.

Ab 1930 wurden auf der deutschen Südstrecke Mannheim–Basel versuchsweise die neuen Einheitslokomotiven der Baureihe 01 (01 077-181) vom Bw Offenburg aus eingesetzt, ab 1933 planmäßig. Auf der deutschen Nordstrecke Arnheim–Mannheim dauerte es noch bis 1937  auch hier die Baureihe 01 vom Bw Köln-Deutz zum Einsatz kam.

Mit Ausbruch des  Zweiten Weltkrieges gab es keinen Bedarf mehr für den grenzüberschreitenden  zivilen Reiseverkehr, erst recht nicht für einen Luxuszug. Der „Rheingold“ geriet für  Jahre in Vergessenheit.

1951-1971

Als in der jungen Bundesrepublik das „Wirtschaftswunder“ begann, führte die Deutsche Bundesbahn (DB) zum Sommerfahrplan 1951 wieder „Fernschnellzüge“ ein. Erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg gab es damit wieder ein hochwertiges Schienenverkehrs-



Rheingold-Salonwagen 2. Klasse 1930
Werksfoto Westwaggon (2x)

gebot für den zivilen Reiseverkehr. Die hierzu hergerichteten Wagen trugen – im Gegensatz zum tristen Grün-Grau jener Tage – einen dunkelblauen Außenanstrich und silberfarbene Dächer.

Einer dieser F-Züge war der „Rheingold-Express“ (F 163/164). Allein für diesen Zug wurden 22 Personenwagen der windschnittigen Vorkriegs-Schürzenwagen Bauartgruppe 39 und drei Packwagen der Bauartgruppe 37 aufgearbeitet. Jeder Personenwagen hatte jetzt 1., 2. und 3. Klasse-Abteile und trug außen, unterhalb der Fenster, erhabenen Lettern die Eigenbezeichnung „DEUTSCHE BUNDESBAHN“. Eine Standard-Zuggarnitur bestand aus zehn Sitzwagen ABC 4 üwe-39/51 (21,25 m, 40,9 t), einem ISG-Pullmann-Speisewagen und einem Packwagen Pw4ü-37/51 mit Zollverschlussabteil. Die 448 Sitzplätze verteilten sich auf 32 Plätze 1. Klasse (Plüsch), 96 Plätze 2. Klasse (Polster) und 320 Plätze 3. Klasse (Kunst-

leder). Später kamen noch AB4ü-38/53 und C4üwe-38/53 hinzu.

Die Bespannung des „Rheingold-Express“ erfolgte mit Dampflokomotiven der Baureihen 01 und 03, später Baureihe 23. Zwischen Köln und Kaldenkirchen kam auch die BR 41 zum Einsatz. Der „Rheingold-Express“ verkehrte zeitweise nicht mehr über Utrecht–Arnhem–Emmerich, sondern über Eindhoven–Venlo–Kaldenkirchen. Kurswagenläufe führten nach Belgien, Österreich und nach Norditalien.

1954 hieß der Zug einfach wieder „Rheingold“. 1955 gaben die Alliierten ihre Vormundschaft auf und die Bewirtschaftung konnte von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) zur Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) wechseln. Im Jahre 1956 ging die DB zum Zweiklassen-System über. Die bisherige 3. Klasse wurde zur 2. Klasse, während die frühere 1. und 2. Klasse zur neuen 1. Klasse



zusammengefasst wurde. Der „Rheingold“ (jetzt F 9/10) führte noch die 1. Wagenklasse. Ab Winterfahrplan 1956/1957 wurden die Schürzenwagen durch Neubauwagen A4üm-54 ersetzt. Die jetzt in Serie gebauten Diesellokomotiven der Baureihe V 200 kamen auch vor dem „Rheingold“ zum Einsatz. In den Niederlanden wurden die Dampflokomotiven der Reihe 3900 von Eloks abgelöst.

1960 gab die DB neu konzipierte Schnellzugwagen für den „Rheingold“ in Auftrag. Zwei Jahre später, zum Sommerfahrplan 1962, erschien der Zug in völlig neuem Gewand auf den Schienen. Die neuen Wagen waren erstmals für 160 km/h geeignet, nach dem UIC-Typ 'X' 26,4 m lang und vollklimatisiert. Vier verschiedene Wagentypen kamen zum Einsatz: zehn Abteilwagen Av4üm-62, fünf Großraumwagen Ap4üm-62, drei Aussichtswagen „Dome-Care“ AD4üm-62 und zwei doppelstöckige Speisewagen WR4üm-62 (Buckelspeisewagen 11 001 und 11 002).

Zur Beförderung des Zuges waren für 160 km/h zugelassene Elektrolokomotiven der Baureihe E 10 mit geänderter Übersetzung und einer anderen Wagenkastenform vorgesehen. Wegen ihrer höheren Höchstgeschwindigkeit erhielten sie eine 'I' vor der Ordnungsnummer, Baureihen-Bezeichnung war E 10.12. Außerdem waren sie in der Farbe der Wagen bei blau lackiert.

Modellbahn-Bilder siehe: <http://www.rheinmodellbahn.de/pages/eisenbahnepochen-iii-bis-v/rollmaterial-epoche-iii/reisezugwagen-epoche-iii.php#Baugruppe39>

1965 wurde der „Rheingold“ in den Rang eines TEE-Zuges erhoben und sein Lauf über Basel hinaus bis Genf verlängert. Lokomotive und Wagen erhielten die elfenbeinfarbene TEE-Farbgebung. Der „Rheingold“ TEE 9/10 wurde zum Mischling, denn nicht selten kam es vor, dass er zu dieser Zeit aus dreierlei verschiedenen lackierten Wagen gebildet wurde: neben den beige/blauen und elfenbeinfarbenen Fahrzeugen wurden oft auch reinblaue A4üm-Verstärkungsfahrzeuge mitgeführt, in denen kein TEE-Zuschlag erhoben werden durfte.

1969 konnte die Reisezeit des „Rheingold“ zwischen Amsterdam und Basel auf 8 Stunden 11 Minuten gesenkt werden, was gegenüber dem Einführungsjahr 1928 eine Verbesserung der Reisezeit um 4 Stunden 35 Minuten bedeutete. Ab 1971 hieß er TEE 6/7 und er bot Zugkraft und Montag-Freitag auch Zugsekretariat an. Als Bespannung kamen hauptsächlich die Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 103 zum Einsatz, die eine Reisegeschwindigkeit um 100 km/h durch das schwierige Rheintal ermöglichten.

1972 wurden die Buckelspeisewagen (seit 1966 WRm 131) aus dem Betrieb genommen und durch Speisewagen des Typs WRm 132 ersetzt. Von den nunmehr fünf Buckelspeisewagen wurden vier im Jahre 1981 verschrottet, der fünfte wurde vom Eisenbahn-Kurier übernommen und für Sonderfahrten eingesetzt. Ab Winterfahrplan 1976/77 gingen auch die fünf Aussichtswagen außer Betrieb, bis Sommer 1979 kamen stattdessen neue Barwagen ARDm zum Einsatz. Noch weitere acht Jahre wurde mit Wagen, Laufwegen und Bespan-



Rheingold 2010 als Sonderzug in TEE-Lackierung

Foto: Jürgen L.

nung laboriert bis der „Rheingold“ im Sommerfahrplan 1987 einfach fehlte. Er war der letzte Zug der Gattung TEE und wurde durch den „EuroCity“ ersetzt.

2008, zum 80. Geburtstag des Rheingolds, drehte der Süd-West-Rundfunk (SWR) die Fahrt eines Jubiläumszuges durch das Rheintal (Eisenbahn-Romantik, Folge 684).

Betreiber eines historischen RHEINGOLD-Zuges in beige/blau ist gegenwärtig die Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft mbH des Freundeskreis Eisenbahn Köln e. V. (FEK). Neben einem Rheingold-Salonwagen von 1928 werden Wagen der 1960er Jahre mitgeführt, darunter auch einen 1. Klasse Aussichtswagen (DomCar) und der einzig verbliebene 1. Klasse Buckelspeisewagen.

Sonderfahrten im II. Halbjahr 2017:

FEK- Sonderfahrt von Düsseldorf zu den Märklintagen nach Göppingen mit der

E10 383 am Samstag, den 16. September 2017,

FEK-Sonderfahrt „Mit dem Rheingold in die Römerzeit“ von Essen nach Trier mit der Dampflokomotive 01 150 am Samstag, den 7. Oktober 2017,

FEK-Sonderfahrt 10 Jahre Romantische Rheinfahrt am Sonntag, den 19. November 2017,

FEK-Weihnachtsfahrt von Oberhausen nach Neustadt an der Weinstraße mit der E-Lok E10 383 am Samstag, den 9. Dezember 2017.

*) ASZ = Amsterdamer Zeit 1909-1940, GMT + 20 Minuten

GMT = Greenwich Mean Time (Londoner Zeit)

ISG = Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (ISG), deutsche Bezeichnung für die französisch-belgische Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)

MEZ = Mitteleuropäische Zeit (GMT + 60 Minuten)

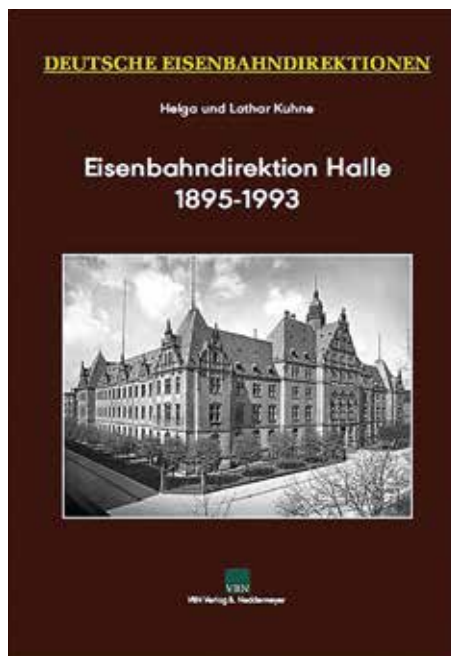
Rezensionen

„Eisenbahndirektion Halle 1895-1993“

von Helga und Lothar Kuhne, 160 Seiten; 239 Schwarz-Weiß-Abbildungen; zwei großformatige, farbige Karten des Direktionsbezirks Halle von 1915 und 1966; Hardcover, Format 30,1x 21,3 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2016; 29,80 €; ISBN 978-3-941712-58-4

Immo Hoppe, Berlin – Redaktion

Am 11. April 2017 zog im großen Sitzungssaal des Landesverwaltungsamts Sachsen-Anhalt wieder einmal Eisenbahn-Atmosphäre ein. Hier fand die Buchpräsentation des Titels „Eisenbahndirektion Halle 1895-1993“ statt. Das Gebäude war 1899-1901 für die Eisenbahndirektion Halle erbaut worden, 2009 zog das Landesverwaltungsamt ein. Die Buch-Präsentation fand damit, für viele sehr emotional, am Original-Schauplatz statt. Insgesamt 35 Personen, die Autoren, der Verlag, die beiden letzten Präsidenten der Reichsbahndirektion (Rbd), Vertreter der BSW-Ortsstellen Halle und Leipzig sowie die lokale Presse nahmen daran teil. Weitere Buchlesungen organisierten Eckhard Lange am 17. April mit der BSW-Ortsgruppe Halle (Saale) und die Buch-Autoren am 22. Mai im BSW-Servicebüro Leipzig. Bis Redaktionsschluss konnten schon rund 500 Stück dieses Titels verkauft werden. BSW-Mitglieder bekommen 30 Prozent Rabatt.



Das Buch ist ein Gemeinschaftswerk. Über 20 Mitautoren waren daran beteiligt. Jeder von ihnen steuerte kleine oder größere Abschnitte bei, nur bei der Zusammenführung gab es Schwierigkeiten. Helga und Lothar Kuhne nahmen sich der Texte und Bilder an und formten daraus ein Sachbuch der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN.

Endlich ist es geschafft! Der Band über meine „Heimatländchen“ in der renommierten Buchreihe ist erschienen. Auf dem Bahnhof Regis-Breitingen in der Rbd Halle begann ich vor gut 34 Jahren am 1. Juni 1983 meine „Eisenbahnerlaufbahn“. Werde ich „meine“ Direktion in dem vorliegenden Buch wiedererkennen?

Auf den ersten zwanzig  Seiten geht es, das Territorium des Direktionsbezirks historisch, politisch, geografisch, wirtschaftlich und kulturell einzuordnen. Dabei bleibt die Eisenbahngeschichte, und dabei vor allem die preußische, immer im Fokus der Betrachtungen. Die folgenden 20 Seiten beschreiben die ersten 50 Direktionsjahre, also mehr als die Hälfte der Zeit ihres Bestehens, zwar recht knapp, aber durchaus eindrucklich. Besonders interessant ist die abwechslungsreiche Bebilderung. Ich nenne nur „Die Anfänge des Kombinierten Verkehrs“ auf S. 32, die großformatige Plakatierung eines Sonderzuges nach Hamburg zum Boxkampf mit Max Schmeling am Schalterfenster im Bahnhof Doberlug-Kirchhain (S. 35) oder die Inspektionsfahrt von Rotarmisten per Boot zur gesprengten Elbebrücke in Wittenberg am 15. Mai 1945 (S. ). Von Seite 39-63 werden die restlichen 48 Jahre Direktionsgeschichte abgehandelt. Visuell auffällig ist, dass in drei Fällen auf großformatige Abbildungen der 1. Umschlagseiten der „Amtlichen Taschensfahrpläne“ der Direktion zurückgegriffen wurde. Wichtige Etappen und Ereignisse werden textlich oft knapp umrissen. Den letzten vier Jahren Direktion Halle 1990-1993 werden dabei ganze zehn Druckseiten gegönnt. Das mag daran liegen, dass für die jüngere Vergangenheit die Quellen reicher sind und einfacher zu erschließen. Bisher einmalig dürfte sein, für die Dokumentation der Nachwendezeit auf Sammlungen des letzten Präsidenten Prof. Gerhard Bernstein zurückzugreifen. Ein schönes Kapitel sind die fünf Seiten zur (Bau-)Geschichte des imposanten Direktionsgebäudes neben

dem halleschen Hauptbahnhof. Die folgenden Abschnitte beschreiben „von unten nach oben“, reich illustriert, den Personalbestand vom Heizer bis zu den Direktionspräsidenten. Knapp  zig Seiten lang wird die Verwaltungsstruktur seziert. Sehr gut gelungen ist der folgende Abschnitt über die vielen Facetten des Betriebs- und Verkehrsgeschehens im Direktionsbezirk, wobei die Besonderheiten, etwa der Partnerverkehr des Braunkohlenkombinats Bitterfeld auf Reichsbahngleisen, ausführlich beschrieben werden. Im letzten Teil des Buches wird die Infrastruktur dargestellt, wobei es historisch gerechtfertigt ist, der Elektrifizierung vor und nach dem Zweiten Weltkrieg viel Raum zu geben. Dagegen empfand der Rezensent die Schilderungen über die Personenbahnhöfe und Bahnbetriebswerke zu ausführlich und dabei leider beschränkt auf die großen Dienststellen. Güterbahnhöfe hat es nicht nur in Halle gegeben. Ein Statistik-Anhang beschließt den Band. Das Fazit lautet: Es ist durchaus „alles“ drin, was die Direktion Halle und ihre Geschichte kennzeichnet, aber das (Größen-) Verhältnis der einzelnen Abschnitte zueinander ist nicht immer stimmig. In die Bildunterschriften hätte man hier und da zusätzliche Informationen packen können, statt das Offensichtliche zu beschreiben. Dennoch sollte das Buch im Bücherschrank des an der Geschichte der mitteldeutschen Eisenbahn Interessierten nicht fehlen.

Bahnwärter Thiel

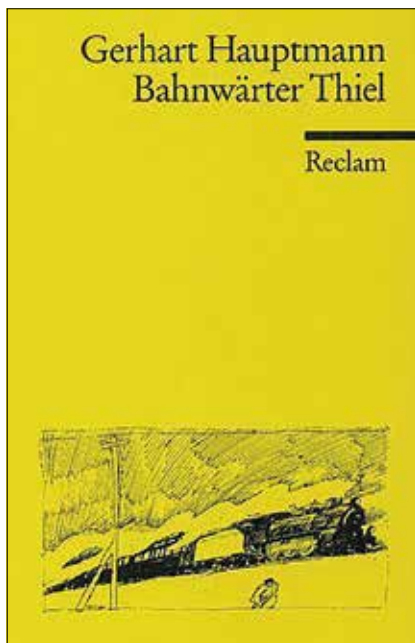
Novelle von Gerhart Hauptmann, Erstveröffentlichung 1888 in der Literaturzeitschrift „Gesellschaft“ München, ca. 20 Seiten

Helga und Lothar Kuhne – Redaktion

Diese Novelle ist eines der schönsten Prosastücke, in dem Natur und Eisenbahn eine klassische Symbiose eingehen. Die emotionalen Landschafts- und kraftvollen Technik-Beschreibungen (Dampfzug) vereinigen sich im literarischen Schreibstil des Naturalismus. Sie bilden das Gerüst, an dem sich eine menschliche Tragödie entwickelt.

Gerhard Hauptmann (1862-1946) schrieb die Novelle im „zarten“ Alter von 25 Jahren. Er wohnte von 1885 bis 1889 in Erkner bei Berlin. Hier erlebte er die märkischen Kiefernwälder und den für damalige Verhältnisse beeindruckenden Zugverkehr auf der Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder). Schnellzüge fuhren sogar bis Breslau. Die Handlung spielt an einem abgelegenen Bahnwärterhaus, das es so aber nicht gegeben hat. Es dient als literarischer Mittelpunkt, an dem Bahnwärter Thiel seinen einsamen Dienst verrichtet und nachdenken kann. Die bildhafte Sprache ist so beeindruckend, dass sie anfangs das Geschehen in den Hintergrund rückt.

Die Novelle besteht aus drei Kapiteln, wobei das dritte sehr lang und zweimal unterteilt ist. Die Dramatik steigert sich von Seite zu Seite und bedient mehrere Genre: novellistische Studie, naturalistische Erzählung oder Kriminalstück. Diese Bandbreite hat inzwischen viele Medienmacher veranlasst, den Stoff zu verarbeiten. Zahlrei-



che Bücher sind erschienen. Das bescheidenste davon ist die Reclam-Ausgabe. Es gibt mehrere Bühnenfassungen und zwei Filmteams drehten abendfüllende Spielfilme, 1968 das ZDF und 1982 das DEFA-Filmstudio für das Fernsehen der DDR. Letzterer originalgetreuer Film ist heute noch auf DVD erhältlich.

Kurzinhalt:

Bahnwärter Thiel tut Ende der 1880er Jahre Dienst als Schrankenwärter im Erkner Forst. Viele Stunden ist er allein in seinem Bahnwärterhäuschen und hat Zeit über sein Leben nachzudenken. Niemals ist er ernsthaft krank gewesen und jeden freien Sonntag geht er in die Kirche. Seine erste Frau Minna starb im Wochenbett und hinterließ ihm den kleinen Tobias. Binnen Jahresfrist heiratet Thiel erneut, da Tobias während seines Dienstes versorgt

werden muss. Seine zweite Frau Lene ist eine Kuhmagd mit grimmiger Seele, die nach Verlauf eines Jahres ebenfalls einen Sohn gebärt. Sie zieht ihren eigenen Sohn vor, und für Tobias beginnen schlimme Zeiten. Das wiederum bewegt Thiel so sehr, dass er auf seinem einsamen Dienstposten kaum noch Ruhe findet. Die Handlung steigert sich dramatisch und nimmt einen ungeahnten Ausgang.

Auszug aus Kapitel 3:

„Obgleich Thiel den Weg in seine Wald-einsamkeit mit möglichster Eile zurücklegte, kam er doch erst fünfzehn Minuten nach der ordnungsmäßigen Zeit an den Ort seiner Bestimmung. Der Hilfswärter, ein infolge des bei seinem Dienst unumgänglichen, schnellen Temperaturwechsels schwindsüchtig gewordener Mensch, der mit ihm im Dienst abwechselte, stand schon fertig zum Aufbruch auf der kleinen, sandigen Plattform des Häuschens, dessen große Nummer schwarz auf weiß weithin durch die Stämme leuchtete. Die beiden Männer reichten sich die Hände, machten sich einige kurze Mitteilungen und trennten sich. Der eine verschwand im Innern der Bude, der andere ging quer über die Strecke, die Fortsetzung jener Straße benutzend, welche Thiel gekommen war. Man hörte sein krampfhaftes Husten erst näher, dann ferner durch die Stämme, und mit ihm verstummte der einzige menschliche Laut in dieser Einöde. Thiel begann wie immer so auch heute damit, das enge, viereckige Steingebäude der Wärterbude auf seine Art für die Nacht herzurichten. Er tat es mechanisch, während sein Geist mit dem Eindruck der letzten Stunden beschäftigt war. Er legte sein Abendbrot auf den schmalen, braun-

gestrichenen Tisch an einem der beiden schlitzartigen Seitenfenster, von denen aus man die Strecke bequem übersehen konnte. Hierauf entzündete er in dem kleinen, rostigen Öfchen ein Feuer und stellte einen Topf kalten Wassers darauf. Nachdem er schließlich noch in die Gerätschaften Schaufel, Spaten, Schraubstock usw. einige Ordnung gebracht hatte, begab er sich ans Putzen seiner Laterne, die er zugleich mit frischem Petroleum versorgte. Als dies geschehen war, meldete die Glocke mit drei schrillen Schlägen, die sich wiederholten, daß ein Zug in der Richtung von Breslau her aus der nächstliegenden Station abgelassen sei. Ohne die mindeste Hast zu zeigen, blieb Thiel noch eine gute Weile im Innern der Bude, trat endlich, Fahne und Patronentasche in der Hand, langsam ins Freie und bewegte sich trägen und schlüpfenden Ganges über den schmalen Sandpfad, dem etwa zwanzig Schritt entfernten Bahnübergang zu. Seine Barrieren schloß und öffnete Thiel vor und nach jedem Zuge gewissenhaft, obgleich der Weg nur selten von jemand passiert wurde....

Cover zum
DDR-Film auf
DVD.

Die komplette
Novelle lässt sich
im Internet gut
lesen und aus-
drucken unter:
[http://kbms.ch/
fileadmin/_mi-
grated/con-
tent_uploads/
Hauptmann_
Gerhart_-_Bahn-
waerter_Thiel.
pdf](http://kbms.ch/fileadmin/_migrated/content_uploads/Hauptmann_Gerhart_-_Bahnwaerter_Thiel.pdf)



Post an die Redaktion

Axel Zwingenberger – BSW-Förderer der Regierungswagensammlung Lutherstadt Wittenberg per E-Mail:

„Was mich sehr gefreut hat, war die Nachricht von Robin Garn, dass es geklappt hat mit seiner BSW-Mitgliedschaft. Ich denke, das bringt für beide Seiten etwas. Man kann ja nicht genug Freunde haben. Dazu habe ich eine Bitte: Ein lieber Freund von mir, Peter Brand, der nicht nur den Transport der Regierungszugwagen von Walburg bei Kassel nach Lutherstadt Wittenberg organisiert hat, sondern auch die Führungszug- und K-Zug-Wagen, die das Militärgeschichtliche Museum Dresden nicht mehr haben wollte, für unsere Denkmalsammlung gesichert und ebenfalls nach Lutherstadt Wittenberg geholt hat, möchte ebenfalls Förderer des BSW werden – genau wie wir anderen auch als Einzelförderer in unserer lustigen Schar.

Seid so nett und schickt ihm einen Aufnahmeantrag.“

Redaktion: Einen willigen BSW-Antragsteller haben wir nicht warten lassen!

Joachim Wohlfarth, BSW-Förderer aus Bad Nenndorf per Brief:

„Leserbrief zum Artikel 90 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01: Durch Zufall habe ich beim monatlichen Sprechtag der BSW-Ortsgruppe Haste das Heft 36 von Bahn&Modell gesehen. Ich finde es sehr interessant. Ich bin seit 1.

September 1950 Mitglied beim BSW und war über 53 Jahre im Eisenbahndienst tätig. Mein Hobby ist die Geschichte und Entwicklung der Triebfahrzeuge der jeweiligen Staatsbahnen. Zum erwähnten Artikel möchte ich einige Anmerkungen machen:

- Seite 62: Die vor Erscheinen der großen Einheitsdampflokomotiven der Baureihen 01, 03, 41, 43 und 44 in den großen Bw'en verbreiteten Drehscheiben hatten einen Durchmesser von 20 Metern. Deshalb waren die ersten 01.0 mit dem Tender 2'2 T 30 gekuppelt. Im Bereich der DB waren einige 01.0 und 41 des Bw Rheine später mit diesem Tender gekuppelt. Sie wurden im grenzüberschreitenden Verkehr nach Hengelo (NL) eingesetzt. Lokomotiven mit den Tendern 2'2' T 32 und 2'21' T 34 konnten in Holland nicht gedreht werden. Die 23 Meter-Drehscheiben wurden mit den Einheitslokomotiven nach und nach eingeführt.

- Seite 63: Nicht die 01 064 sondern die 01 164 existiert noch (hier wohl ein Druckfehler).

- Seite 64: Bei der Aufzählung der wichtigsten 01-Bw'e sollten die Bw Nürnberg Hbf und Treuchtlingen nicht fehlen“.

Redaktion: Herr Wohlfarth hat uns außerdem umfangreiches Material zur BD Hannover überlassen, dass wir für den Titel „Eisenbahndirektion Hannover“ verwenden werden. Auch dafür unseren besten Dank.

Horst Göbel, BSW-Förderer aus Kempten im Algäu per E-Mail:

„Gottfried Bartsch von der Arbeitsgruppe Modellbahnen im Sächsischen Eisenbahnmuseum (SEM) hat mir zum Beitrag Glücksmomente der Modellbahngeschichte in Chemnitz in Heft 37, Seite 25 ff Folgendes geschrieben:

Leider ist hier im dritten Teil unter Anmerkungen der Redaktion ein entsetzlicher Fehler (unseres Images) passiert. Wir haben zwar dreimal unseren Namen gewechselt, haben (und wollen) aber absolut nichts mit dem Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz (AMC) zu tun (bzw. zu tun haben). Der dritte Name war bzw. ist unsere Verschmelzung mit dem Sächs. Eisenbahnmuseum Chemnitz (SEM) ab 1.7.2004. In diesem Museum existieren wir nun schon fast 13 Jahre als „Arbeitsgruppe Modellbahnen im SEM“ und haben niemals etwas mit dem AMC zu tun gehabt. Hier ist wohl im nächsten Heft unbedingt eine Richtigstellung erforderlich. ...“

Redaktion: Hier sind wir leider einer Verwechslung zwischen AMC (Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz) und AMS (Arbeitsgruppe Modellbahnen im SEM) aufgesessen. Wir bitten um Entschuldigung. Allerdings gehört die AMS (Arbeitsgruppe Modellbahnen im SEM) wirklich nicht mehr zum BSW, da das Sächsische Eisenbahnmuseum (SEM) das BSW verlassen hat.

Dietmar Petzold, BSW-Förderer aus Panke bei Berlin per E-Mail

„Liebe BSW-Kollegen !

Für die regelmäßige Zusendung der Broschüre ihres Fachbereichs bedanke ich mich sehr. Durch ihren inhaltlichen Wert ist sie äußerst informativ und verbindet mich damit weiterhin mit den aktuellen Ereignissen der Kultur- und Freizeitarbeit in der Stiftung Bahn-Sozialwerk. Ich würde mich freuen, wenn sie entsprechend ihrer organisatorischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten mir auch künftig ein Exemplar zustellen würden. Für ihre verantwortliche Tätigkeit wünsche ich alles Gute.“

Redaktion: Der Versand von „Bahn&Modell“ ist gesichert.

Peter Jauch aus Köln per Paket

Herr Peter Jauch hat der Redaktion umfangreiches Material zum Eisenbahnknoten Köln übergeben. Wir bedanken uns dafür sehr. Er würde es gern sehen, wenn daraus ein Titel „Eisenbahndirektion Köln“ entstünde. Daher suchen wir auf diesem Weg einen interessierten BSW-Förderer / Eisenbahnfreund, der am Eisenbahnerbe interessiert ist, über PC-Kenntnisse verfügt und sich zutraut, einen solchen Titel als Autor zusammenzustellen. Die letzten Titel unserer Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHDIREKTIONEN können ihm dabei als direkte Vorlage dienen. Die Redaktion verspricht tatkräftige Hilfe.

Verzeichnis unserer BSW-Fachberater und -Gruppen

Zentraler Fachberater für Eisenbahnerbe (EBE) und Modelleisenbahn (MEB):

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

Region Nord

**Regionaler Fachberater EBE/MEB
für Niedersachsen u. Schl-Holst.**

**Bernhard Waterholter, Hannover
0511-751405, bernd.waterholter@arcor.de**

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: 0151-651 966 05
info@emc-cuxhaven.de, www.emc-cuxhaven.de

Glückstadt BSW-Museumsgruppe Stellwerk Glückstadt: 04124-3014
info@marschbahn-glueckstadt.de, www.stellwerk-glueckstadt.de

Rendsburg BSW-Gruppe Museumsstellwerk Rendsburg: 04331 89820,
sigiweiqgm.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	
Regionaler Fachberater EBE/MEB: für Berlin, Brandenburg und MVP	Jürgen Hirsch, Berlin 030-5122719, bsw-bb-hirsch@gmx.de
Regionaler Fachberater EBE: für Sachsen	Alfred Hobl, Dresden 0351-4112185, alfredo.privat@gmx.de
Regionaler Fachberater MEB: für Sachsen	Hellfried Richter, Pirna 03501-441372, bsw-bb-rrichter@t-online.de
Regionaler Fachberater EBE für Sachsen-Anhalt	Roland Kuhnert, Leipzig 0341-5641055, roland.kuhnert@web.de
Regionaler Fachberater MEB für Sachsen-Anhalt	Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz) 03944-350211, sn.jakobasch@t-online.de
Regionaler Fachberater EBE/MEB für Thüringen	Matthias Koch, Arnstadt 0345-2397336, matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de

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: 0355-471 132, jens.balacz@deutschebahn.com
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
Waren (Müritzt)	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
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
Bernburg	BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg: 03471-314001, , www.mefbernburg.de, hoppe-bernburg@hotmail.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.igbwddresden-altstadt.de BSW-Gruppe MEC Bw Dresden: 0351-2819240, kkitzing-mec@gmx.de BSW-Gruppe MEC Elbflorenz Dresden: 0173-369 04 01, 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
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 Dampfloklub (DLC) Gera , Di, ab 9 Uhr, im Bw Gera, 0172 3653902 BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub MEC Gera: 0151 681 768 26
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-dampflokl-glauchau@ web.de, www.dampflokl-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, 0160-974 639 24 oder 0173-562 30 35, info@lokschuppen4.de, www.lokschuppen4.de BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 Halle/S.: 0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
Köthen (Anhalt)	BSW-Gruppe Köthener Modell- und Eisenbahnfreunde: 03 496-685 380, 0160-887 92 55, info@mef-koethen.de
Langenau (Erzg)	BSW-Gruppe Freunde der Eisenbahn Langenau: 037322-41951; krohberger@gmx.de
Leipzig	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 Parkeisenbahn Leipzig, info@parkeisenbahn-auensee-leipzig.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: 03693-470 819 oder 0179-809 41 89, meinigermodelleisenbahn@web.de
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, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de
Zwickau (Sachs)	BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau: 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de

Region Süd

Regionaler Fachberater EBE/MEB: für Bayern	Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
Regionaler Fachberater MEB für Baden-Württemberg, Saarland	Lothar Wissler, Notzingen 07021-49653, wissler.lothar@t-online.de

Servicebüro Karlsruhe

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

Freiburg	BSW-Gruppe Freiburger Minidampfbahn, 07646-9157186, webmaster-admin@freiburger-minidampfbahn.de, http://freiburger-minidampfbahn.de
Haltingen	BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen: 0160 97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de BSW-Gruppe Modellbahnbau Haltingen, modellbahn@gmx.de
Offenburg	BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Offenburg: 0781 / 32825 oder 0151-52705252, dirklackemecoog@web.de

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: 09265-5966, bernd.geiger@arcor.de
Lichtenfels	BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels: 09571-88456 oder 0173-8445355, dieterferlau@web.de BSW-Gruppe Historisches Bw Lichtenfels, Standortgruppe Depot DB Museum Lichtenfels, 0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de www.bw-lichtenfels.de
Nürnberg	BSW-Lokpflegegruppe V 200 002 Nürnberg: 0170 914 0990, martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Servicebüro München

Arnulfstraße 9, 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, info@mecoake.de, www.mecoake.de
Lindau	BSW-Modellbahngruppe Lindau: 0170 442 493 0, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de
München	BSW-Gruppe ET 492 Gläserner Zug, 0821-542236, wernermeisl@gmx.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/
Neu-Ulm	BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm: 0731-712 588, peterdomke@gmx.de
Stuttgart	BSW-Gruppe Modellbahn 65: 0711 293750 oder 0163 82 90 331, mail@modellbahn65.de, 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

Regionaler Fachberater EBE für NRW u. Rheinl.-Pfalz	Werner Wölke, Wetter (Ruhr) 02335-680058, werner.woelke@arcor.de
Regionaler Fachberater MEB für NRW	Karl Wecker, Paderborn 05251-407964, karl.wecker@deutschebahn.com
Regionaler Fachberater MEB für Hessen	Martin Bläß, Mühlheim (Main) 06108-989195, martin.blaess@deutschebahn.com

Servicebüro Duisburg

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

Arnsberg	BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahnhof: 02937-1618 oder 0170-3442495, wilfried.schiwek@t-online.de, www.ef-obere-ruhrtalbahnhof.de
Dortmund	BSW-Modelleisenbahnclub Dortmund: 0231-512115 oder 01577-156 7744, info@ mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de
Düsseldorf	BSW-Modellbahn-Interessengemeinschaft Düsseldorf-Unterrath: 0211-223940 oder 0160-97432402, gunterhahn@aol.com
Hagen	BSW-Gruppe Museum für Stellwerkstechnik: 0160-97441626, hansiwf@versanet.de, www.museumsstellwerk.de
Koblenz	BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz: 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahnstiftung.de, 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
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
Witten	BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrthal-Witten: 02335-680058, ef-witten@t-online.de, www.efwitten.de

Servicebüro Frankfurt/Main

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

Darmstadt	BSW-Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“: 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de
Herborn	BSW-Modell-Eisenbahn-Club DILL: 02775-18 35, k.h.schwarze@t-online.de
Korbach	BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen: 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Mainz	BSW-Gruppe Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70): 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com
Mühlheim	BSW-Miniaturbahnclub, 069-26547794 oder 06108-989195, martin.blaess@deutschebahn.com

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
--------------------	--

Öffentliche Veranstaltungen unserer BSW-Gruppen**Berlin – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600 (Parkeisenbahn)**

An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – Kontakt über bsw.ebfw600@gmx.de
28. + 29. Okt. 2017 Saisonende

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

Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden – www.igbwddresdenaltstadt.de
Kontakt über Alfred Hobl, 0177 284 70 65, alfredo.privat@gmx.de
16. Sept. 2017 Museumstag mit Dresdner Nachtfotoparade
14. + 15. Oktober 2017 Saisonabschluss, Öffnung Depot Verkehrsmuseum Dresden
03. Dezember 2017 Advent im Eisenbahnmuseum (Eintritt frei)
06.-08. April 2018 10. Dresdner Dampfloktreffen

Dresden – BSW-Gruppe Modellbahnclub „Max Maria von Weber“

Dürerstr. 22a, 01069 Dresden – www.mec-weber-dresden.de
Kontakt über Uwe Groth, uwe-groth@freenet.de
21. + 22. Okt. 2017 91. Modellbahn-Ausstellung
28. + 29. Okt. 2017 91. Modellbahn-Ausstellung

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| 31. Oktober 2017 | 91. Modellbahn-Ausstellung |
| 04. + 05. Nov. 2017 | 91. Modellbahn-Ausstellung |
| 11. + 12. Nov. 2017 | 91. Modellbahn-Ausstellung |

Dresden – BSW-MEC Elbflorenz

Emerich-Ambros-Ufer 52, 01159 Dresden – www.mec-elbflorenz.de

Kontakt über Matthias Hengst, 0173 369 04 01

- | | |
|----------------------------------|---|
| 18./19. Nov. 2017 | Modellbahnausstellung jeweils 10-17 Uhr |
| 22. Nov. 2017 (Buß- und Betttag) | Modellbahnausstellung jeweils 10-17 Uhr |
| 25./26. Nov. 2017 | Modellbahnausstellung jeweils 10-17 Uhr |

Ein kleiner Clubflohmarkt rundet das Programm ab.

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

Volkmannstr. 39, 06112 Halle (Saale) – www.lokschuppen4.de

Kontakt über Thomas Kersten, 0345 249 50 90 oder 0160 909 651 91, info@lokschuppen4.de

- | | |
|----------------------|---|
| 10. September 2017 | Tag des offenen Denkmals |
| 02. Dezember 2017 | Nikolaus im DB Museum Halle (Saale) |
| 09. Dezember 2017 | Sonderzug von Leipzig Hbf zum Weihnachtsmarkt nach Bamberg & Nürnberg (mit E18 047 und 243 005) |
| 01. + 02. April 2018 | Osterfest für Groß und Klein im DB Museum |

Herborn – BSW-Modell-Eisenbahn-Club DILL

Clubheim in 35745 Herborn-Littau am DB Stellwerk

Kontakt über Karl-Heinz Schwarze, 02775 1835, k.h.schwarze@t-online.de

- | | |
|------------------------------|--|
| 09. Dezember 2017, 13-18 Uhr | Herborner Modellbahntage
Gezeigt wird die deutsche Anlage mit den nach Original plänen gebauten Bahnhöfen SINN und DILLBRECHT (Strecke Gießen–Siegen) sowie die im Bau befindliche US-Anlage. Diese ist keinem Ort zugeordnet, steht aber unter dem Motto: „Durch Arizona nach Westen“. Ergänzt wird die Ausstellung durch eine sehenswerte Gastanlage. |
| 10. Dezember 2017, 10-17 Uhr | |

Koblenz – BSW-Gruppe zur Erhaltung hist. Eisenbahnfahrzeuge (DB Museum)

Bahnbetriebswerk Koblenz-Lützel, Schönbornsluster Straße 14, 56070 Koblenz

Kontakt über Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339 bzw. 0160-97434154, wolfgang.ihrlich@deutschebahnstiftung.de

- | | |
|----------------------|---|
| 10. September 2017 | Tag des offenen Denkmals „Macht und Pracht“ |
| 23. + 24. Sept. 2017 | Spur 1-Tage |
| 30. Sept. 2017 | Trix-Express-Tag |
| 10. Dezember 2017 | Nikolaus-Tag |

Lichtenstein – BSW-Gruppe MEC Lichtenstein 3/22

Alte Färberei, Grünthalweg 3, 09350 Lichtenstein

Kontakt über André Lommatzsch, ag.lommatzsch@t-online.de

18. + 19. Nov. 2017 Modellbahnausstellung 10-17.30 Uhr

25. + 26. Nov. 2017 Modellbahnausstellung 10-17.30 Uhr

06. + 07. Januar 2018 Modellbahnausstellung 10-17.30 Uhr

10. + 11. Februar 2018 Modellbahnausstellung 10-17.30 Uhr

17. + 18. Februar 2018 Modellbahnausstellung 10-17.30 Uhr

Zu sehen sind Anlagen der Spuren N, TT, H0/H0e, H0m, O/Oe und IIm (Gartenbahn), Spielanlagen für Kinder und Fotogalerie – "Fachsimelei" beim Kaffeetratsch

Lutherstadt Wittenberg – BSW-Projekt Sammlung historischer Schienenfahrzeuge

Bahnbetriebswerk Lutherstadt Wittenberg, Hüfnerstraße 20, 06886 Lu.-Wittenberg

Kontakt über Johann Müller, 04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de

23. + 24. Sept. 2017 Bahnaktionstage. Genauere Infos auf
www.kultur-auf-schienen.de

Minden (Westf) – BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden

Kontakt über Dieter Birnstein, 05 731-153 10 51 oder 0175-713 06 08

04. Nov. 2017 Eisenbahn-Sammler-Börse / Sonderausstellung MITROPA
Zur Wassermühle 10, 04509 Delitzsch (10-17 Uhr)

11. März 2018 19. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse (11-16 Uhr)
Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn im
Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12, 32427 Minden

Radebeul b. Dresden – BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul

Bahnhof Radebeul Ost, Kontakt über Jürgen Medak, 0351-453034 oder 0172 3529298,
www.traditionsbahn-radebeul.de

16. + 17. Sept. 2017 Schmalspurfestival auf der Lößnitzgrundbahn

Zschopau (Erzgeb.) – BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde

Kontakt über Mirko Caspar, 03725 784957, www.gleisdreieck-erzgebirge.de

18. + 19. Nov. 2017 Modellbahn-Ausstellungen in Annaberg, Chemnitz, Thum und Zschopau
jeweils von 10-18 Uhr

25. + 26. Nov. 2017 Adressen: 09456 Annaberg, OT Cunnersdorf, August-Bebel-Str. 46,
09199 Chemnitz, Solaris Center, Neefestr. 82
09419 Thum, OT Jahnsbach, Straße der Freundschaft 86
09405 Zschopau, ehem. Schützenhaus, Witschdorfer Str. 15

Vorschau Heft 39

Berichte	Arbeitstagung unseres Kulturbereichs in Fulda vom Sept. 2017 
Gruppenleben	Region Nord: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau Region Ost: BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin  on Süd: BSW-Gruppe MEC Offenburg Region West: BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn
Bahnhistorie:	Bafesa Bahnpost Fröttstedt Bahnhof Holzwickede Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft Halle (Saale)
Berühmte Züge:	 ationale Express-Züge mit SVT 175

Impressum

Bahn&Modell **www.bahn-und-modell.de** (Neue Webseite in Vorbereitung)
 Fachblatt des BSW-Bereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber: Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)
 Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Immo Hoppe
 Arbeitsgruppen: AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Eisenbahndirektionen, AG Kooperation
 DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, AG FISAIC

Kontakt:
 Redaktion Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden
 Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
 Layout/Versand Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin
 E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de

Erscheinungsweise: 2 x jährlich

Redaktionsschluss: 15. Juli 2017

Druck: Westermann Druck Zwickau

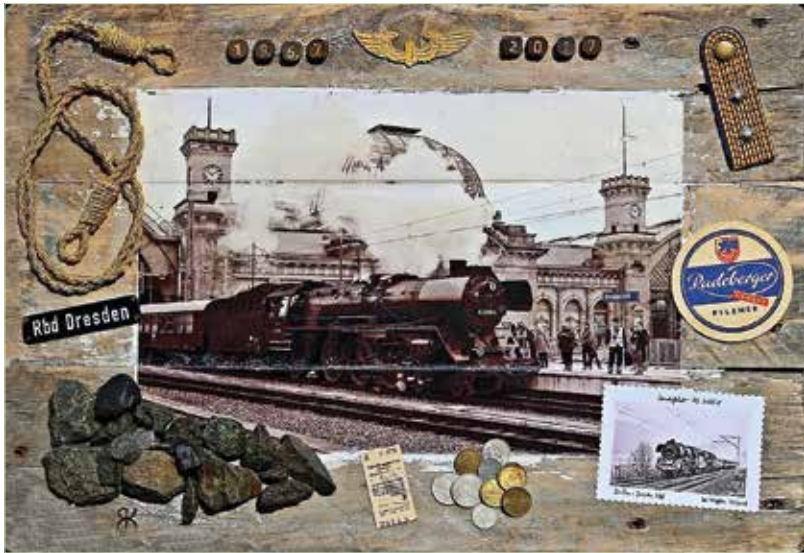
Eine Zuarbeit mit Text und Foto ist stets willkommen. Beiträge werden als Word-Datei per E-Mail, auf Diskette oder CD-ROM erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bildsendungen übernehmen wir keine Haftung. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut gekürzt oder auszugsweise veröffentlicht bzw. zu redaktionellen Beiträgen verarbeitet werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Autorennamen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers (BSW) oder der Redaktion übereinstimmen.

© Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucken, Kopieren oder Scannen für kommerzielle Zwecke nur mit Einwilligung der Redaktion. Dieses Fachblatt erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs kostenlos, alle anderen BSW-Förderer können ein oder mehrere Hefte für je 1,50 Euro + Porto direkt nach Hause bekommen. Schreiben Sie eine E-Mail mit Ihrer Adresse und BSW-Mitglieds-Nummer an eisenbahnerbemodelleisenbahn@bsw24.de oder schicken Sie eine Postkarte an Stiftung BSW, ZF EBE/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.

Heft 39: Redaktionsschluss 15. Januar 2018 – Auslieferung Anfang März 2018

Lebendige Fotografie

Erinnerungen aus Eisenbahnrelikten



Palettenplanken, Tränknägel aus Altschwellen, Uniform-Effekten, Schottersteine, Kleiseisen, Fahrkarten mit passender Münze, Foto-Repliken und lebende Pflanzen – das alles vereinen dreidimensionale Liebhaberstücke im Wandbildformat



Hersteller: Ruhrkunst aus Dortmund

www.rk-ruhrkunst.de, info@rk-ruhrkunst.de

Impressionen der Sammlung historischer Schienenfahrzeuge in der Lutherstadt Wittenberg

Fotos © Eva Hennigs & Axel Zwingenberger

Wir sind Förderer der Stiftung Bahn-Sozialwerk

STIFTUNG
BSW