

Bahn&Modell 39

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2018



Die Baiersbronner-Fernsehstars Modellbauseminar Baiersbronn im SWR-Fernsehen



Betriebsberufsschule beim
Reichsbahnamt Leipzig



Das kurze Leben der
Doppelstock-Schienenbusse

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:

Berlin—München in vier Stunden

► Seite 5



Das FISAIC-Präsidium tagt

► Seite 12



Porträt:

Karl Wecker – BSW-Förderer seit 48 Jahren

► Seite 43

Berühmte Züge:

Rheingold-Express

► Seite 73

Titelbild:

Das SWR-Fernsehen dreht auf den Baiersbronner Modellbautagen 2017, v.l.n.r.: SWR-Kamera-
mann, Lothar Wissler und Luitpold Kuhn vom BSW-Modelleisenbahnclub Kirchheim unter Teck

Foto: Michael Zapf ► Seite 34

Das Reisen auf der Eisenbahn.

Wie man sich hinsetzen soll.
Richt' dir's bequem beim Sitzen ein,
Streck' hier ein Bein und dort ein Bein;
Und was dem Bein im Wege steht,
Stoss' fort, wenn's auch in Stücke geht.
Cenier' dich nicht - das ist dein Recht;
Der Schüchterne fährt immer schlecht.

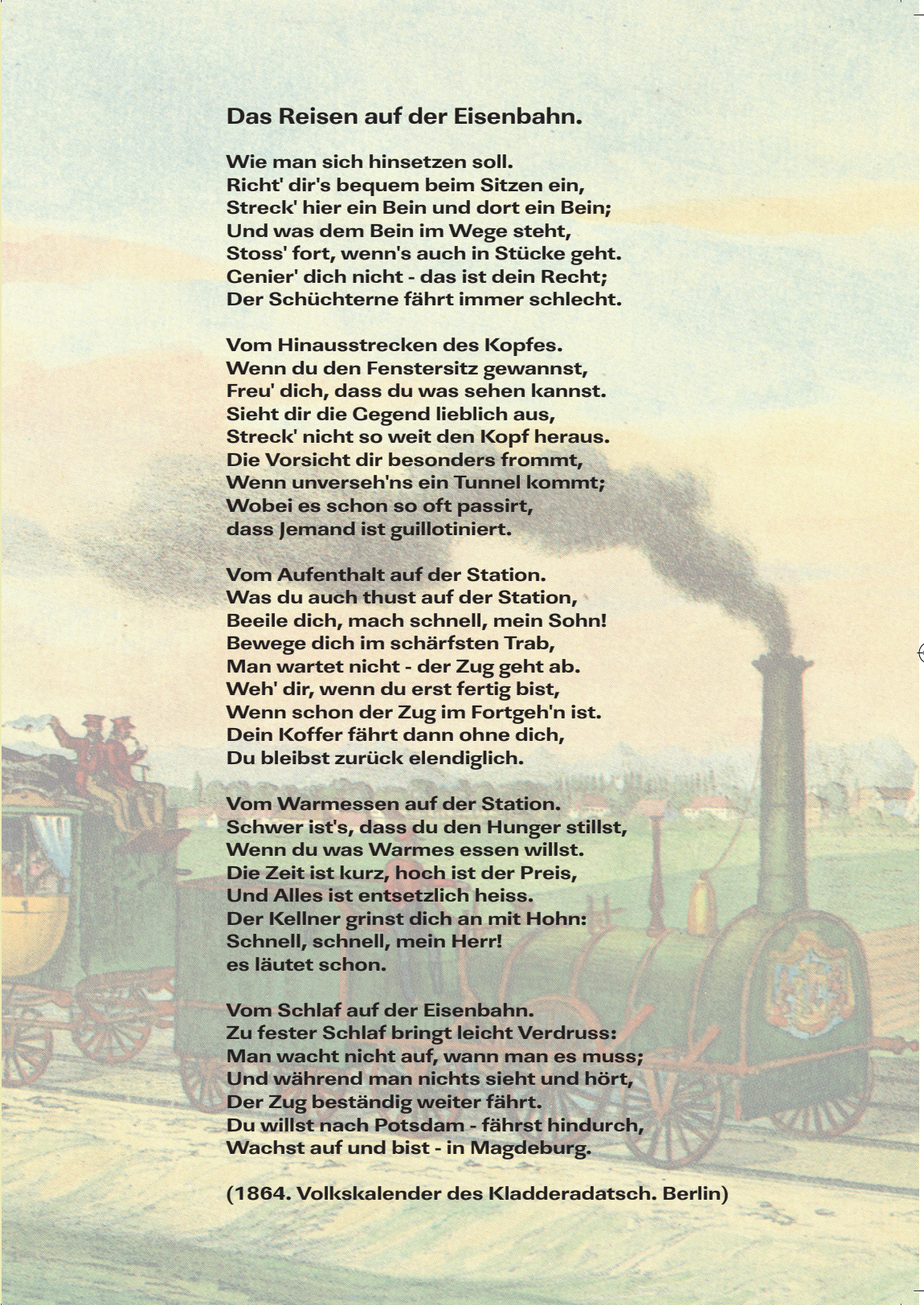
Vom Hinausstrecken des Kopfes.
Wenn du den Fenstersitz gewannst,
Freu' dich, dass du was sehen kannst.
Sieht dir die Gegend lieblich aus,
Streck' nicht so weit den Kopf heraus.
Die Vorsicht dir besonders frommt,
Wenn unverseh'ns ein Tunnel kommt;
Wobei es schon so oft passirt,
dass Jemand ist guillotiniert.

Vom Aufenthalt auf der Station.
Was du auch thust auf der Station,
Beeile dich, mach schnell, mein Sohn!
Bewege dich im schärfsten Trab,
Man wartet nicht - der Zug geht ab.
Weh' dir, wenn du erst fertig bist,
Wenn schon der Zug im Fortgeh'n ist.
Dein Koffer fährt dann ohne dich,
Du bleibst zurück elendiglich.

Vom Warmessen auf der Station.
Schwer ist's, dass du den Hunger stillst,
Wenn du was Warmes essen willst.
Die Zeit ist kurz, hoch ist der Preis,
Und Alles ist entsetzlich heiss.
Der Kellner grinst dich an mit Hohn:
Schnell, schnell, mein Herr!
es läutet schon.

Vom Schlaf auf der Eisenbahn.
Zu fester Schlaf bringt leicht Verdross:
Man wacht nicht auf, wann man es muss;
Und während man nichts sieht und hört,
Der Zug beständig weiter fährt.
Du willst nach Potsdam - fährst hindurch,
Wachst auf und bist - in Magdeburg.

(1864. Volkskalender des Kladderadatsch. Berlin)





PIKO

FLEISCHMANN



märklin



Zusammen
ist Zukunft



Sparda-Banken

STIFTUNG
BSW

Fachblatt des BSW-Freizeitbereichs Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn

Bahn & Modell



Wir suchen Werbepartener



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

das zurückliegende halbe Jahr war wieder voller Bewegung. Am 14. September 2017 fand unsere eintägige Arbeitstagung aller Fachberater in Fulda statt. Leider mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass Martin Bläß als Regionaler Fachberater von der Regionalleitung West nicht wieder bestellt wurde. Man vertritt im Servicebüro Frankfurt (Main) die Meinung, dass die zugehörigen Kulturgruppen allein vom Servicebüro gut betreut werden können, denn diese würden sich sowieso meistens direkt an das Servicebüro wenden.

Bei der Auslieferung unseres letzten Heftes 38 ist es leider zu ziemlichen Turbulenzen gekommen. Die Versanddatei wurde im Computer falsch sortiert, sodass die Stückzahlen durcheinander gerieten. Manch einer, der nur ein Heft bekommen sollte, bekam zum Beispiel 40 Hefte und wurde gebeten, den „Rest“ zurückzuschicken. Andere wiederum erhielten nur ein Heft und hätten 40 gebraucht. Ein großer Tausch musste organisiert werden. Wir möchten uns daher ausdrücklich bei allen bedanken, die

den Aufforderungen nachgekommen sind. So konnten wir andere, die zu wenig oder gar nichts bekommen hatten, auch noch, zwar verspätet, beliefern. Wir bitten nochmals um Entschuldigung. Ein positiver Nebeneffekt ist aber dabei auch entstanden: Wir haben wieder verstärkt miteinander gesprochen und ganz nebenbei viele Adressen und Stückzahlen aktualisiert.

Dieter Koschmann, unser langjähriger Hauptbeauftragter und Leiter der Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, ist am 13. Dezember 2017 aus dem BSW-Ehrenamt verabschiedet worden (s. Porträt, Seite 42). Die Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente in Berlin wird zukünftig von Holger Prestin geleitet. Sie ist seit 20. Dezember 2017 bei einer Umzugsfirma eingelagert und soll neue Räume beziehen. Die Mietkosten im Berliner Stadtzentrum am Alexanderplatz (Panoramastraße) waren auf Dauer für Ehrenamtliche zu hoch.

Auch unser Regionaler Fachberater für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern Jürgen Hirsch wird im April 2018 nach 25 Jahren aus dem „Amt“ scheiden. Er möchte der jüngeren Generation eine Chance geben. Sein Nachfolger wird Lutz Tannigel von der BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin/Historischer Fahrsimulator. Aus diesem Anlass findet die Frühjahrsarbeitstagung unseres Kulturbereichs außerplanmäßig in Berlin statt.

Im nächsten Heft 40 werden wir dazu und zum Verbleib der Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente ausführlich berichten.

Ja, auch bei unserer Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN ist wieder Bewegung zu verzeichnen. Unser Verlag Bernd Neddermeyer hat den Vertrieb einiger Titel an die VERLAGSGRUPPE BAHN (VGB) in Fürstenfeldbruck übergeleitet. Dazu mehr im folgenden Beitrag. Außerdem ist in der Zeitschrift „eb Elektrische Bahnen“, Heft 9/2017, eine sehr positive Rezension zu unserem Titel „Eisenbahndirektion Oldenburg 1867-1934“ erschienen.

Bei der Arbeit im Rahmen der FISAIC (Internationaler Kultur und Freizeitverband der Eisenbahner) hat sich 2017 die BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde wieder außergewöhnlich engagiert. Sie nahm an der FISAIC-Modellbahnausstellung und Tagung der Technischen Kommission im Mai in Debrecen/Ungarn teil, übernahm ein Weiterbildungsseminar für junge Modellbauer im Juli in Frankreich und organisierte im November eine internationale Modellbahnausstellung in Zschopau (Erzgeb) mit umfangreichem Begleitprogramm (s. Berichte, Seite 12).

Dennoch sollten wir uns in der FISAIC-Arbeit etwas breiter aufstellen, da wir

exzellente Modellbahngruppen haben, deren Arbeit auch in der Öffentlichkeit gewürdigt wird. Eine davon ist der Modelleisenbahnclub Kirchheim unter Teck, der jährlich im November die Modellbautage in Baiersbronn organisiert. 2017 war sogar das Fernsehen aufmerksam geworden. Der SWR hat für die Landesschau Baden-Württemberg einen Minutbeitrag gedreht und am 28. November 2017 ausgestrahlt. Darauf können alle Beteiligten stolz sein (s. Titelblatt und Seite 34).

Auch unser Fachblatt Bahn&Modell muss sich zukünftig „besser“ rechnen. Daher ist geplant, eisenbahntypischen Werbepartnern ein bis zwei Seiten einzuräumen. Mit den Sparda-Banken und der DEVK laufen erste Sondierungen. Für weitere Anbahnungen zu überregionalen Werbepartnern wären wir sehr dankbar. So können wir unser Fachblatt erhalten, dessen Akzeptanz und Nachfrage ungebremst ist.

Einen guten Start in die neue Saison wünscht Ihr Zentraler Fachberater

Lars Naumann

BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN jetzt auch bei der VERLAGSGRUPPE BAHN

Redaktion

Die VERLAGSGRUPPE BAHN (VGB) aus Fürstentfeldbruck gibt unter anderen den „ModellEisenBahner“ heraus. Aufmerksame Leser der September-Ausgabe 2017 fanden darin ein Prospekt mit der Ankündigung „Bücher vom VBN Verlag Bernd Neddermeyer – Jetzt bei uns bis zu 70 % reduziert“.

Wir waren sehr irritiert, denn dazu gehören auch Titel aus unserer BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN. Wie geht das? Hat unser VBN-Haus-Verlag aufgegeben? In einem persönlichen Gespräch mit Bernd Neddermeyer haben wir dazu Folgendes erfahren:

Bernd Neddermeyer hat seit mehreren Jahren das Renteneintrittsalter überschritten. Die vorhandenen Lagerbestände kann er in angemessener Zeit allein nicht mehr verkaufen. Für die Mühen der täglichen Versandarbeit hat er einen kompetenten Partner gesucht und in der VERLAGSGRUPPE BAHN gefunden. Diese übernimmt schrittweise das Buch-Sortiment des VBN Verlags und bietet ausgewählte Titel zu reduzierten Preisen an. Rabatte für BSW-Förderer entfallen damit.

Bei der VERLAGSGRUPPE BAHN können zurzeit folgende Titel aus unserer BSW-Buch-Reihe bestellt werden:

Grundlagen I – Entwicklung 1835-1945	
	20,00 Euro
Grundlagen II – Entwicklung 1945-1993	
	20,00 Euro
Eisenbahndirektion Hamburg 1884-1993	
	20,00 Euro

Eisenbahndirektion Dresden 1869-1993	
(2. Auflage)	15,00 Euro
Eisenbahndirektion Oldenburg 1867-1934	
	20,00 Euro
Eisenbahndirektion Halle 1895-1993	
	29,80 Euro
Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck	
Telefon: 08141/534810,	
Telefax: 08141/53481100	
E-Mail: info@vgbahn.de,	
Internet: www.vgbahn.de	

Für einen eigenen Informationsbeitrag (anstelle dieser Zeilen) stand uns die VERLAGSGRUPPE BAHN allerdings nicht zur Verfügung.

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Bücher vom VBN Verlag Bernd Neddermeyer
Jetzt bei uns bis zu **70%** reduziert

Fach-Bücher zum Thema
Eisenbahn und Nahverkehr
in hoher Druckqualität!

VBN

Sparen Sie bis zu **70%** gegenüber früheren Ladenpreisen

Inhalt

Berichte

VDE 8 – Das Generations-Projekt ist vollendet	5
100 Jahre Willinger Viadukt	9
FISAIC – Veranstaltungen 2017/2018	12
Dampfzug zum Gedenken an Reiner Scheffler und Ralph Lüderitz	15
Güter gehören auf die Bahn	17
Kurzberichte	19

Gruppenleben

HEUM-Jahreschronik 2017	22
Historischer Fahrsimulator S-Bahn Berlin	24
Das historische Bw Lichtenfels und seine neue BSW-Gruppe	27
Erinnerung an die Betriebsberufsschule beim Reichsbahnamt Leipzig	30
Modellbauseminar Baiersbronn im SWR-Fernsehen	34
MEC Hannover auf der 12. European-N-Scale-Convention, Stuttgart 2017	38

Porträts

Dieter Koschmann – Abschied vom Ehrenamt	42
Karl Wecker – BSW-Förderer seit 48 Jahren	43

Jubiäen

BSW-Modelleisenbahngruppe Saarbrücken im 40. Jahr gerettet	46
--	----

Bahnhistorie

Bahnpost auf der Waldsaumbahn	48
Bahnhof Gotha - ehemaliges Bahnpostgebäude und letzter Sitz der BSW-Gruppe Eisenbahn-Heimat Gotha	53
Geschwindigkeitsmessung zu Dampflokzeiten	55
Die Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft Halle (Saale) ab 1920	57
Görlitz und Minden – frappierend ähnliche Eisenbahnstädte	62
Bahnhof Holzwickede von 1 000 auf Null	65
Die kurze Geschichte der Dessauer Doppelstock-Schienenbusse	69

Serien

„Rheingold“ – der schönste und schnellste Zug von der Nordsee zu den Alpen	73
„Stellwerk S“ – das große Mysterium des Wolfgang Frey	79

Rezensionen

81

Service

Post an die Redaktion	83
Verzeichnis unserer BSW-Gruppen	84
Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen	94
Impressum	96

VDE 8 – Das Generations-Projekt ist vollendet

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Für eine Generation rechnet man ca. 25 Jahre. Etwa so lange haben Diskussion, Planung und Realisierung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit N° 8 (VDE 8) gedauert. 1991 wurde das Mammutprojekt Berlin–Nürnberg beschlossen, damals noch im Zuge der Deutschen Einheit als gemeinsames Bahnprojekt von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn. 1992 begann die Planung mit straffem Zeitplan. Bereits zur Jahrtausendwende sollten die Bauarbeiten zu VDE 8 abgeschlossen sein. 1996 war Baubeginn speziell für die Ausbaustrecken. Doch dann hagelte es Proteste zur Querung des Thüringer Waldes. 1999 erreichte die Kritik ihren Höhepunkt. Die damalige rot-grüne Bundesregierung verhängte einen Bau-Stopp. Erst 2006 in der großen Koalition ging es weiter – eine Pause, die sich besonders finanziell bemerkbar machte. Am Ende kostete VDE 8 doppelt so viel wie ursprünglich angenommen – stolze zehn Milliarden Euro.

Zum letzten Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ging die Schnellfahrstrecke Berlin–München mit 623 Kilometern komplett in Betrieb. 2006 war der Ausbauabschnitt Berlin–Leipzig/Halle (VDE 8.3) fertiggestellt. Ende 2015 folgte der Neubauabschnitt Leipzig/Halle–Erfurt (VDE 8.2, s. Bahn&Modell, Heft 34, Seite 13 ff.). Im Sommer 2017 schließlich war die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) vollendet. Deren offizielle Premierefahrt mit viel Prominenz fand am 30. August 2017 mit einem ICE 3 zwischen Bamberg und Erfurt statt (Vmax 302 km/h). Fast die



Hälfte dieser 107 Kilometer langen Trasse verläuft im Thüringer Wald unter der Erde oder über Täler, durch 22 Tunnel und über 29 Brücken. Die Tunnel machen 41 Kilometer und die Talbrücken 12 Kilometer aus. Der Bleßberg-Tunnel ist der längste. Auf 8 341 Metern Länge und in 330 Metern Tiefe unterquert er den Hauptkamm des Thüringer Waldes. 95 Sekunden braucht ein ICE für die Durchfahrt.

Hinzu kommen fünf Kilometer Verbindungsstrecken zur Anbindung des Bahnhofs Coburg an die Neubaustrecke. Teilweise liegen die Gleise 600 Meter über dem Meeresspiegel. Für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist das nahezu einzigartig in Europa. Dass die Strecke gewartet und im Winter geräumt wird, dafür muss natürlich auch die DB AG sorgen. Extra dafür wurden zwei „Multifunktionale Instandhaltungsfahrzeuge Streckeninfrastruktur“ (MISS BR 705.2) von Plasser&Theurer angeschafft und in Halle bzw. Erfurt stationiert. Sie können nicht nur Schnee räumen, sondern auch Schienen, Material und Arbeitsgeräte transportieren, Tunnelwände inspizieren und Boden ausbaggern. Für den Ernstfall sind im Tunnel alle 1 000 Meter Rettungsstollen bzw. Fluchttreppenhäuser angelegt und alle

ICE- und IC-Linien ab 10. Dezember 2017

Ausgewählte Halte in Mitteldeutschland/Bayern/Hessen/Berlin/Brandenburg nach Eröffnung der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld (bei Bamberg)

ICE-Linien im 2-Stunden-Takt

- Hamburg–Berlin–Halle–München
- Hamburg–Berlin–Leipzig–München
- Berlin–Leipzig–Frankfurt–Stuttgart
- Dresden–Erfurt–Frankfurt–Wiesbaden

ICE Sprinter

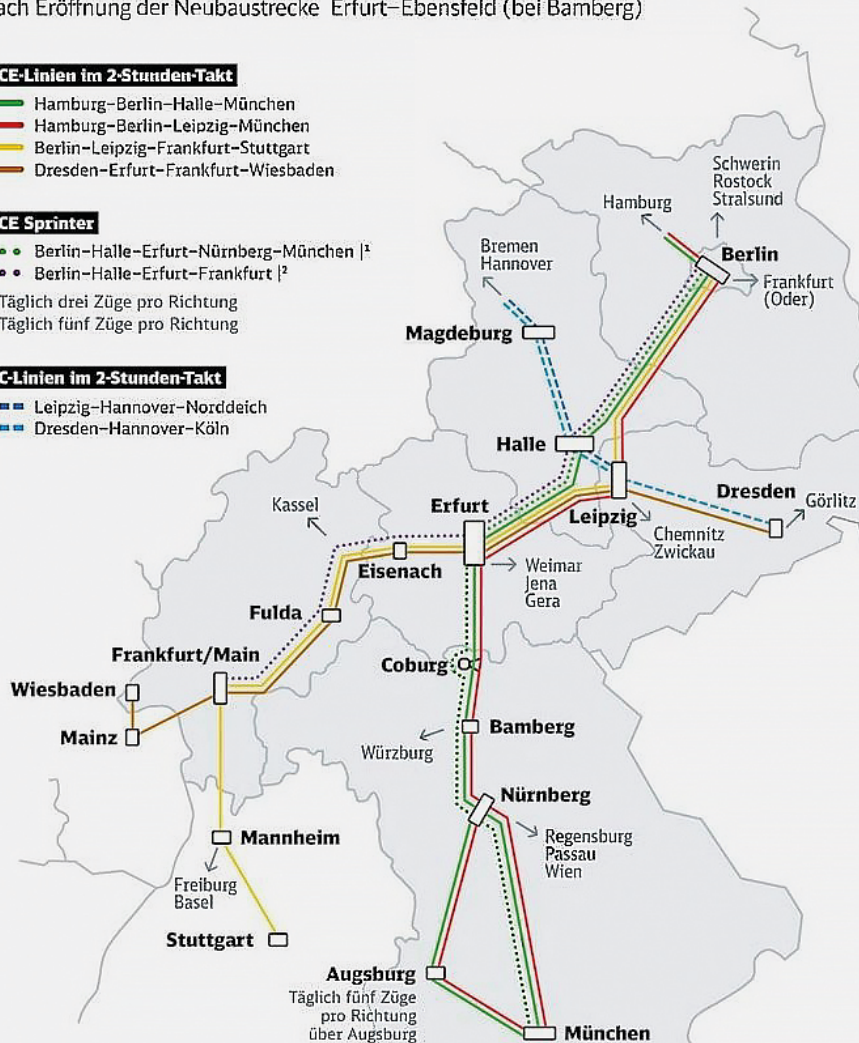
- ● ● Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München ¹
- ● ● Berlin–Halle–Erfurt–Frankfurt ²

¹ Täglich drei Züge pro Richtung

² Täglich fünf Züge pro Richtung

IC-Linien im 2-Stunden-Takt

- ■ ■ Leipzig–Hannover–Norddeich
- ■ ■ Dresden–Hannover–Köln



Deutsche Bahn, 06/2017

125 Meter hängt ein Elektrant zur Stromversorgung von Hilfsmaschinen.

Der südlichste Abschnitt von VDE 8 Nürnberg–Ebensfeld ist als Ausbaustrecke eingestuft, ähnlich wie Nürnberg–

München. Während Nürnberg–München schon vor Jahren ausgebaut wurde, laboriert man zwischen Nürnberg und Ebensfeld immer noch an ein einigen Stellen. Dennoch, die Zeit war reif für

„Berlin–München unter vier Stunden“, so die Werbung der DB AG. Das betrifft aber lediglich die drei ICE-3-Sprinter morgens, mittags und abends, da sie nur in Halle (Saale), Erfurt und Nürnberg halten. Der morgendliche ICE-Sprinter verlässt Berlin Hbf 6.02 Uhr und erreicht München Hbf 10.04 Uhr. Ein Quantensprung, denn vor dem 10. Dezember 2017 waren sechs bis sieben Stunden von Nöten. Der geneigte Fahrgast muss aber dafür auch tiefer in die Tasche greifen. In der 2. Klasse sind 150 Euro Flexpreis zu zahlen, das sind 18 Euro oder 13,6 Prozent mehr als 2017*. Zusätzlich zum ICE-Sprinter verkehren stündlich weitere ICE zwischen Berlin und München. Sie benötigen viereinhalb Stunden. Jeder hält zusätzlich an verschiedenen Zwischenstationen wie Leipzig, Coburg, Bamberg oder Augsburg. Insgesamt sind täglich zwischen Berlin und München 35 ICE mit 20 000 Sitzplätzen sowie diverse Nahverkehrszüge auf Teilabschnitten unterwegs.

Die Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld ist der modernste Abschnitt des VDE 8. Man erlebt ein Wechselspiel aus „Rohr-

post und Höhenflug“. Neben einer festen Fahrbahn und dem Funksystem GSM-R ist auch die neueste Version des Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) installiert. Fahrweg, Fahrzeug, Triebfahrzeugführer und Betriebszentrale kommunizieren digital miteinander. Klassische ortsfeste Lichtsignale gibt es nicht mehr, doch die Blockabstände müssen eingehalten werden. Mittels Radar und ETCS ermittelt jeder Zug laufend seinen eigenen Standort und meldet ihn automatisch an die Betriebszentrale. Für die Ortung der Züge sind die Gleise mit elektronischen Kilometersteinen, mit sogenannten Balisen, ausgestattet. Auf dem Abschnitt Leipzig/Halle–Erfurt wird seit 2015 mit einer älteren ETCS-Version gefahren. Hier muss nachgerüstet werden. Sollen andere Reisezüge auf der Schnellfahrstrecke verkehren, so müssen diese drucksicher für Begegnungen sein. Daran denkt der Laie wohl zuletzt. Doch spätestens wenn es in den Ohren „kracht“, tut es allen weh. 160 neue, schlagfreie, leisere Weichen mit beweg-

Endmontage einer Hochgeschwindigkeits-Weiche mit drei Verschlüssen
Foto: DB AG / Claus Weber





Der ICE 3-Eröffnungszug am 8. Dezember 2017 in Berlin Hbf. Er war von vielen Offiziellen signiert worden. Und so fuhr er noch wochenlang durchs Land. Auskoppelung aus Video von Bahnblockstelle

lichem Herzstück lieferte allein das DB Werk Oberbaustoffe in Witten (Ruhr).

Erfurt Hbf entwickelt sich nun zum ICE-Knoten des Ostens. Bereits seit 2008 ist ein neuer Personenbahnhof in Betrieb. Stündlich halten jetzt hier vier ICE, die aus drei Richtungen kommen oder in diese weiterfahren: München, Frankfurt (Main), Leipzig/Halle weiter nach Berlin oder Dresden. Erfurt liegt zeitmäßig meist auf halber Strecke, sodass sich Erfurt Hbf intern auch als Personalwechsel-Bahnhof anbietet.

Auch Bamberg soll eine wichtige Drehscheibe zwischen Nah- und Fernverkehr in Nordfranken werden, obwohl nicht jeder ICE hier hält. Bei laufendem Zugverkehr soll etappenweise ab 2019/21 der viergleisige Ausbau in und um Bamberg, zwischen Hallstadt und Strullendorf, beginnen. Viele hier stört besonders der nächtliche Güterverkehr, denn trotz Schallschutzwänden krawallieren die Züge mitten durch das

Stadtgebiet. Wie sagt doch das Sprichwort: „Was dem einen seine Uhl, ist dem anderen seine Nachtigall.“

Zur offiziellen Eröffnungsfahrt am 8. Dezember 2017 wurde der ICE 403 028-3 eingesetzt. Der allererste planmäßige Zug, der am 10. Dezember 2017 den südlichen Teil der Neubaustrecke Coburg–Ebensfeld(–Bamberg) befuhr, war kein ICE, sondern der RE 4803 Sonneberg–Nürnberg.

*) Die DB AG hat ihre Preise im Fernverkehr ab 10. Dezember 2017 um durchschnittlich zwei Prozent erhöht. Der neue differenzierte Flexpreis erlaubt zwar für Hin- und Rückfahrt eine freie Zugwahl am gebuchten Tag, aber an verschiedenen Tagen gelten differenzierte Preise (je nach Zugauslastung).

100 Jahre Willinger Viadukt

an der Uplandbahn zwischen Korbach (Hessen) und Brilon Wald (Nordrhein Westfalen)

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

Von 1884 bis 1917 wurde an der Bahnstrecke zwischen Wabern und Brilon Wald gebaut. Bauherr war die Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Der untere Teil zwischen Wabern und Bad Wildungen ist noch in Betrieb. Der mittlere Teil zwischen Bad Wildungen und Korbach (Ederseebahn) wurde 1995 stillgelegt. Der obere Teil von Korbach bis Brilon Wald (Uplandbahn) erfreut sich wieder lebhaftem Interesse, nachdem 2003/2004 der Willinger Viadukt grundhaft saniert wurde.

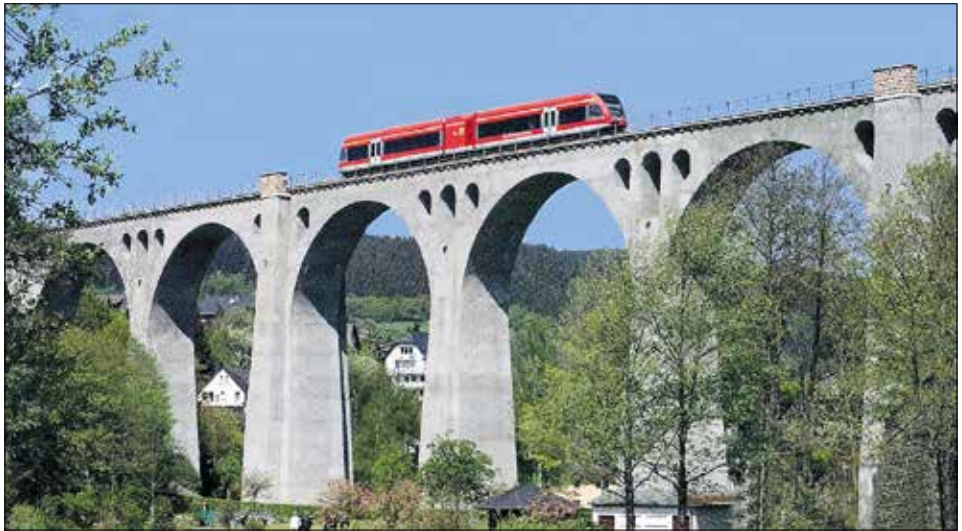
Der Viadukt quert das Itterbachtal bei km 62,4. Er weist zehn Pfeiler und elf Bögen auf, hat eine Höhe von 31 Metern und überspannt eine Strecke von 294 Metern.

Für den Luftkurort Willingen im Hochsauerland war die Fertigstellung des Viaduktes am 2. April 1917 ein außergewöhnliches Ereignis. Es war ein „Brückenschlag“ zur weiten Welt, heute vergleichbar mit einem Internet-Zugang. Über das neue Bauwerk waren nun Bahnverbindungen nach Korbach

Streckenskizze

Zeichnung: L. Kuhne





Ein VT 646 der Kurhessenbahn mitten auf dem Willinger Viadukt. Postkarte der Kurhessenbahn

und Kassel sowie ins Ruhrgebiet möglich. Der Fremdenverkehr blühte auf, und Willingen entwickelte sich zum Touristenort.

Am 12. August 2017 wurde das 100-jährige Bestehen des Willinger Viaduktes im Rahmen eines Brückenfestes gefeiert. Wir Eisenbahnfreunde Korbach waren hierzu vom dortigen Heimat- und Geschichtsverein eingeladen. Die Feierlichkeiten begannen im Bahnhof Willingen, wo der Triebwagen VT 646.212 der Kurhessenbahn (KHB) auf den Ortsnamen „Wilingen“ getauft wurde. Danach fuhr der Sonderzug in Richtung Korbach weiter. Ein außerplanmäßiger Halt mitten auf dem Viadukt ermöglichte großartige Talblicke nach beiden Seiten.

Nach kurzer Fahrt erreichte der Sonderzug den „Weltcupbahnhof Stryck“. Hier auf der Mühlenkopfschanze findet jeden Winter der FIS-Skisprung Weltcup statt. Neuerdings ist auch eine Anreise mit der Bahn möglich, denn die Kurhessenbahn hält in beiden Richtungen. Mit einem Oldtimerbus kehrten wir zum Brückenfest unter und neben dem Viadukt zurück. Der Geschichtsverein hatte dort eine Fotowand über Geschichte, Bau und Betrieb mit historischen Großaufnahmen installiert und gab parallel dazu eine sehr eindrucksvolle Jubiläumsbroschüre heraus, aus der u.a. hervorgeht:

„Der Zahn der Zeit nagte am Willinger Viadukt. Wind, Regen, Frost und Hitze setzten dem Bauwerk zu und die

äußere Hülle aus Kalkstein begann zu bröckeln. Schließlich war sie so angegriffen, dass die Uplandbahn 1997 zeitweilig den Betrieb einstellen musste. Der Schienenverkehr nach Willingen war nur noch über Brilon Wald möglich. Alle damals bekannten Varianten zur Sanierung der Viadukte machten eine wirtschaftliche Wiederinbetriebnahme unmöglich. Ein Kasseler Ingenieurbüro entwickelte ein neues Verfahren zur Zement-Injektion, mit dem der Viadukt ohne Neuaufbau gerettet werden konnte. Nach der Renovierung hatte er zwar ein anderes Aussehen, doch alle waren froh, dass er erhalten

blieb. Im Dezember 2003 nahm die Uplandbahn ihren Betrieb wieder auf.“

Anlässlich des 100-jährigen Viadukt-Jubiläums 2017 gab die Post eine Sonderbriefmarke „100 Jahre Eisenbahnviadukt“ heraus, und vor der Besucherinformation der Gemeinde Willingen steht jetzt ein Modell des Willinger Viaduktes mit VT 646 im Maßstab 1:30.

*) Der Autor hat für Bahn&Modell bereits mehrfach aus seinem Eisenbahn-Umfeld berichtet, so in Heft 35 (Seite 9 ff) und Heft 36 (Seite 65 ff).

Willinger- Viadukt in der Landschaft

Foto: D. Rohrbach



FISAIC–Veranstaltungen 2017/2018

Redaktion



Die FISAIC ist der Internationale Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner, der speziell in Europa aktiv ist. Er wirkt im Süden bis nach Rumänien, Kroatien und Griechenland, im Norden über Dänemark bis Norwegen, Estland und Finnland. Wie es aussieht, wird auch Spanien wieder zurückkommen. Sehr aktiv sind Frankreich, Tschechien und meistens auch Deutschland. Unter der Schirmherrschaft der FISAIC finden alljährlich Sparten-Veranstaltungen statt, an denen Eisenbahner aus mehreren Ländern beteiligt sind, z. B. Foto- und Malwettbewerbe, Modellbahnausstellungen oder Chor-/Kapellenfestivals.

Das FISAIC-Jahr 2018 beginnt am 9./10. März im BSW-Hotel in Bad Elster mit der Tagung aller Präsidenten der Technischen Kommissionen (TK). Präsident der TK Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn ist Dr. Roman Sterba von der Tschechischen Bahn (ČD). Im Mai findet ein Kongress der Esperantisten in Wrocław/Polen statt. Im Juni folgt ein Bridge-Turnier in Voss/Norwegen. Den August adelt eine Kunstausstellung in Gent/Belgien. Im September wird es gleich vier Veranstaltungen geben: einen Fotosalon in Maribo/Dänemark, einen Kongress der Funkamateure in Tapolca/Ungarn, eine nationale Modellbahnausstellung in Mulhouse/Frankreich und als Krönung des Jahres das große, spartenübergreifende FISAIC-Festival in Wels/Österreich. An diesem werden allein 90 Förderer aus allen BSW-Sparten teilnehmen (s. u.).

Am 8./9. Oktober 2018 wird die FISAIC-Generalversammlung in Athen tagen. Der Generalpräsident Guy Gieres aus Luxemburg ist im Rahmen der Präsidiumssitzung 2017 in Bad Tölz zurückgetreten. In Athen kommt es zur Neuwahl. Zur Wahl stehen im Moment Kurt Neuwirth aus Österreich und Philippe Rouche aus Frankreich. Übergangsmäßig hat Kurt Neuwirth als stellvertretender Präsident die Leitung der FISAIC übernommen. Generalsekretär der FISAIC ist gegenwärtig Jan Niemann aus Helsingør/Dänemark. Allerdings liegt das Amt bei der IFEF (Internationale Vereinigung der Eisenbahner Esperantisten), ein dem Landesverbänden der FISAIC gleichgestelltes Mitglied, da sich kein anderer Landesverband gefunden hat.

Insgesamt gibt es derzeit 17 Landesverbände und fünf Spartenmitglieder. Der Landesverband Deutschland wird vom BSW gestellt (in Persona Barbara Sciesinski von der BSW Zentrale in Frankfurt (Main)).

Bahn&Modell hatte bereits im Heft 34 (Oktober 2015) ausführlich über die FISAIC berichtet. Auch auf der Web-Seite www.fisaic.org finden sich weitere Informationen wie Organigramm, Veranstaltungskalender und Bilder.

Zschopauer Modellbahnausstellung mit internationalem Flair

(Rencontre Européenne des modélistes cheminots, à Zschopau/Allemagne)¹⁾

Vom 18. bis 26. November 2017 nahmen Delegationen aus Frankreich, Tsche-

modellbahn ausstellung

Gastanlagen aus Frankreich und CZ!

Zschopau feiert 125

ZSCHOPAU
Ehem. Schützenhaus
Witzschdörfer Str. 15 - in der Nähe der Schwimmhalle

NOVEMBER 2017

SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
18	19	20	21	22	23	24	25	26

Zugang für Rollstuhlfahrer möglich

jeweils 10 - 18 Uhr

Erleben Sie auf 300m² Ausstellungsfäche:
50m² HO-Gemeinschaftsanlage ++ Bildersammlung Zschopauerbahnen
Neue TT-Gemeinschaftsanlage ++ Gartenbahn ++ HO-Modulanlage
Viele Heimertagen ++ Gastanlagen aus Frankreich und Tschechien
Heier Eisenbahnfreunde ++ Videovorführungen im Speisewagen
Viele Spiel- und Bastelaktivitäten für Kinder!
Familienfreundliche Eintrittspreise! Für das leibliche Wohl ist gesorgt!
Große Spur-0 Anlage zu besichtigen: Witzschdörfer Str. 14 (Gedächtnisstraße)

chien und Ungarn an einer internationalen Modellbahnausstellung in Zschopau (Erzgeb) teil. Sie wurde betreut von der BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde. Die französischen Gäste kamen vom Modellbahn-Club „du Pays Chartrain“ (Loiretal). Auf ihrer Web-Seite 1 lesen wir (Übersetzung):

- Sonnabend und Sonntag: Ausstellung mit dem gelben Zug, mit Modulen Junior, mit einer HO- und einer TT-Anlage, Sonnabend 180 und Sonntag 250 Besucher, das regionale Fernsehen brachte eine Reportage.
- Montag: Ausflug zum Spielzeugdorf Seiffen und Besichtigung einer Holz-Werkstatt
- Dienstag: Ausflug zur Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf mit Dampfbetrieb (Weißeritztalbahn) und Besuch des Verkehrsmuseums in Dresden
- Mittwoch (Feiertag): Ausstellung mit

700 Besuchern, ein Teil der Gruppe besuchte weitere Modellbahnausstellungen in Zschopau, Chemnitz, Jansbach und Annaberg.

- Donnerstag: Besuch eines Modellbahn-Geschäftes und der Exportbierbrauerei in Radeberg, Übernachtung in Dresden
- Freitag: Besuch der Modellbaufirma Tillig in Sebnitz und Stadtbesichtigung Pirna
- Sonnabend: ruhiger Tag mit Bergwerksbesuch und Besichtigung der großen, kommerziellen Modellbahnanlage „Modellbahnland Erzgebirge“ in Annaberg-Buchholz, danach festlicher Abend
- Sonntag: Fahrt mit der Schmalspurbahn Crazahl—Oberwiesenthal, perfekte Reise bei Schnee und Sonne, Fahrt mit der Seilbahn zum 1 214 m hohen Fichtelberg

¹⁾ <http://club-de-modelisme-du-pays-chartrain-emonsite.com/pages/les-evenements-2017.html#Mb0wuuk5L412qlH8.99>

Spartenübergreifendes FISAIC-Festival 6.-9. September 2018 in Wels (Österreich)

Anmeldung per 15. September 2017:

Musikkapellen

acht intern. Gruppen aus DE, FR, HR, LUX, NL, NO, PL und x AT

Chöre

acht intern. Gruppen aus DE, EST, FR, LUX, NO, PL, CH und x AT

Folklore

sechs intern. Gruppen aus DE, FR, GR, HU und x AT

Kunst

Maler, Bildhauer, Linolschnitt - aktives Malen in der Stadt während der Veranstaltung, Ausstellung in der FISAIC-Halle



Foto

Begleitung der Veranstaltung mit Fotoklub, Ausstellung in der FISAIC-Halle

Film/Video

Begleitung der Veranstaltung mit Filmklub, Präsentation in der FISAIC-Halle

Modelleisenbahn

fünf Gruppen – u. a. transportable Anlage der ČZ, Gartenbahn von Wiener Neustadt und Wels

Philatelie

„Ferphilex“ Briefmarkenausstellung/-tauschtag in der FISAIC-Halle, Sonderpostamt, Sondermarke mit Logo

Funkamateure Aufstellung einer Funkanlage in der FISAIC-Halle, Liveübertragungen während der Veranstaltung

Esperanto

Aufstellung eines Informationsstandes

Es gibt Schlechtwettervarianten, und für den Transfer zum Bahnhof Wels Hbf bzw. Flughafen Linz steht ein eigener Bus zur Verfügung. Die Teilnahmegebühr pro Tag und Teilnehmer beträgt ca. 100.- Euro (abhängig vom Hotelpreis). Für die Modelleisenbahn-Sparte sind aus unserem Kulturbereich sieben Teilnehmer geplant. Kurzfristig Interessierte melden sich bitte umgehend beim ZFB Lars Naumann.

Die Technische Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn wird 2018 während des Festivals in Wels/Österreich tagen. 2019 ist die Tagung in Sedan/Frankreich und 2020 in Vilanova/Spanien vorgesehen.

FISAIC-Modellbahnausstellungen und Tagungsorte der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn in Europa 2008-2020
Quelle: Eurorail 19



Dampfzug zum Gedenken an Reiner Scheffler (* 7. Dezember 1936; † 25. April 2017) und Ralph Lüderitz (* 10. Februar 1950, † 12. Mai 2017)

Bernd Neddermeyer und Wolf-Dietger Machel, Berlin

Beide Verstorbenen waren nicht nur Eisenbahnfreunde, sondern auch mit Leib und Seele selbst Eisenbahner. Reiner Scheffler, ein geborener Mügeln, erwarb großartige Verdienste durch das Erforschen vor allem der Geschichte des mittelsächsischen Schmalspurnetzes, auf dem er einige Zeit als Eisenbahner tätig war. Er war Autor von mehreren Büchern, Broschüren und Beiträgen in Fachzeitschriften und Tageszeitungen, in denen er seine

Kenntnisse vor allem über diese Strecken einem breiten Interessentenkreis zugänglich machte.

Ralph Lüderitz, geboren in Weißenfels, genoss ob seiner hervorragenden Fotoarbeiten über die Grenzen Deutschlands hinaus große Anerkennung und verfasste zahlreiche Eisenbahnbücher und -publikationen. Er beschäftigte sich sein Berufsleben lang mit der Entwicklung von elektronischer Schutztechnik für Bahnenergieanlagen.

Kleinbahnhof Oschatz vor Abfahrt des Sonderzuges.

Foto: Bernd Neddermeyer





Gedenkkonzert in der Stadtkirche Mügeln, Ausführende (v.l.n.r.): Olaf Raabe (Violine), Frank Lauber (Viola), Thomas Knappe (Violoncello) und Joachim Volkhardt (Bariton).

Foto: Wolf-Dietger Machel

Der von den Fahrgästen selbst finanzierte Sonderzug zur Erinnerung an beide Eisenbahnfreunde verkehrte am 11. November 2017 mit 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern von Oschatz über Mügeln nach Kemmlitz und Glossen. Der mit der Lokomotive 99 574 bespannte Schmalspurzug bestand aus drei Sitzwagen und einem Gepäckwagen. Auf der Rückfahrt gab es in Mügeln einen längeren Aufenthalt. In der Mügeln

Stadtkirche fand ein Gedenkkonzert zur Erinnerung an die Verstorbenen statt. Gespielt wurden Stücke von J. S. Bach, W. A. Mozart, G. F. Händel und „Yesterday“ von den Beatles. Die Aufführung beeindruckte alle Teilnehmer zutiefst. Ein großes Dankeschön geht nicht nur an die Musiker, die ein hervorragendes Konzert boten, sondern auch an die Mitarbeiter der Döllnitzbahn GmbH. Sie ermöglichen diese Fahrt.

Sie alle ehrten die Verstorbenen.

Foto: Jörg Schulze



Güter gehören auf die Bahn (Slogan der DB AG)

Öffentliche Zitate und Argumente, zusammengestellt von der Redaktion

„Eisenbahnen sind in erster Linie nicht zur Gewinnerzielung bestimmt, sondern dem Gemeinwohl verpflichtete Verkehrsanstalten. Sie haben entgegen dem freien Spiel der Kräfte dem Verkehrsinteresse des Gesamtstaates und der Gesamtbevölkerung zu dienen.“ (Otto von Bismarck, Deutscher Reichskanzler 1871–1890)

„Die Lage des Güterverkehrs auf der Schiene ist prekär. Es sind verkehrspolitische Heldentaten erforderlich, um die schweren Defizite der Bundesverkehrswegeplanung zu beseitigen und der Bahnbranche die notwendigen Anreize für Innovationen und Investitionen zu setzen.“ („Güter gehören auf die Bahn: Wunschdenken ohne Plan“ von Gottfried Ilgmann, Hamburg 2016)

„In der Schweiz hat die Schiene Vorfahrt. Das Land ist auch beim Güterverkehr Spitzenreiter. Nur Österreich kann da mithalten. Während in Deutschland gerade einmal 17 Prozent auf der Schiene

transportiert werden, sind es in Österreich 30, in der Schweiz 41 Prozent.“ (SWR-Fernsehsendung „betrifft“ mit Hermann Abmayr, 18. Mai 2016)

„So auch die EU/deutsche Regierung: Unter dem Deckmantel der Wettbewerbsförderung hatte man Mitte der 1990er Jahre die ‚Tarifbindung‘ in Sachen Güterverkehr gekippt. Mussten sich die Spediteure daran halten, max. 15 Prozent unter den Preisen der Bahn bleiben zu dürfen, so konnte man nun seine Frachtpreise selber bestimmen.“ (www.christiansblog.eu)

2017: „Die LKWs bestimmen den Preis, die Bahnen müssen sich daran orientieren.“ (Maria Leenen, Bahn-Beratungsunternehmen SCI)

„Dabei gibt’s schon mehr als 150 Jahre eine Alternative. Die Eisenbahn. Da gibt’s dann nicht mehr pro Container einen unterbezahlten LKW-Fahrer, sondern nur noch für 50 Container einen Lokführer.“

Eine Alternative für Güter: Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS) im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene

Foto: Priwo 2004





Eine Alternative für Menschen: ÖBB nightjet-Schlafwagen 2017 in Zürich DB, hat City Night Line eingestellt und Schlafwagen an ÖBB verkauft Foto: Tobias Köhler

rer. Züge fahren elektrisch, umweltfreundlich und verstopfen allerhöchstens mal die Rangierbahnhöfe. Und Güterzüge können nicht so einfach durch Weihnachtsmärkte fahren. Daher: Güter gehören auf die Bahn.“ (<http://kamelopedia.net>)

„Jegliche Güter gehören auf die Bahn und nicht auf die LKWs! Und was tut die Politik in Berlin? Da ist eher genau das Gegenteil der Fall. Und wenn man noch bedenkt, dass der ehemalige Strategie-Chef von Daimler der jetzige Chef der Bahn ist [...], na dann könnte man auf den ein oder anderen Gedanken kommen.“

Das hochautomatisierte Fahren ist wohl die große Ablenkung zu alternativen Antrieben wie Elektro, das anscheinend die deutschen Hersteller nicht hinbekommen, da halt zu viel Benzin im Blut ist. [...] Es ist auch immer wieder erstaunlich, dass die Schweizer es schaffen, dass die LKWs auf die Schiene müssen. Und Italien und Österreich bauen mit Hochdruck am Brennerbasistunnel. Und auf deutscher Seite hat man wohl kein Interesse daran, da wird wohl alles von der Schiene auf die Straße gebracht, denn man will ja hochautonom fahren.“ (Blogger: darkblackzero)

„Wenn ich auf der Autobahn die LKWs aus der ganzen EU sehe, da frage ich mich, was falsch läuft. Güter auf weiten Strecken sollten per Bahn transportiert werden, nur Kurzstrecke per LKW bis zum nächsten Güterbahnhof.“ (So wie es in der DDR gesetzlich vorgeschrieben war – die Redaktion) (matzerns auf <https://forum.golem.de>)

... und die Menschen auch:

„Der Schlafwagen ist als Produkt konkurrenzlos. Die Menschen, die ihn nutzen, lieben die Atmosphäre, lieben diese Art des Reisens und sind auch bereit, für diese Qualität zu bezahlen.“

(Kurt Bauer, Leiter Fernverkehr der Österreichischen Bundesbahnen in „Der Fahrgast“ 2/17)

... aber bitte nicht so!

Handbremse vergessen (Schweiz 2008)

Foto: Keystone/Kapo VS



Kurzberichte

Lutherstadt Wittenberg

Am 23./24. September 2017 fanden die 27. Bahnaktionstage im ehemaligen Bw Lutherstadt Wittenberg und im neuen Hauptbahnhof statt. Verantwortlich zeichneten die BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn (Leiter Michael Jungfer), das BSW-Projekt „Sammlung historische Schienenfahrzeuge“ von Axel Zwingenberger und die DB AG.

Vor 75 Jahren war der Neubau des Bw Wittenberg im Vorort Labetz eröffnet worden. Wegen diesem Anlass und dem laufenden Jubiläumsjahr „500 Jahre Reformation“ wurden besonders viele Besucher erwartet, doch das regnerische Wochenende hielt dagegen. Aus der „Sammlung

historische Schienenfahrzeuge“ konnte erstmals ein restaurierter Nachrichtenwagen des Führungszuges des Ministeriums für Nationale Verteidigung der DDR ausgestellt werden.

Außerdem wurde der neue Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg (s. Heft 37, Seite 4) zum „Bahnhof des Jahres 2017“ gekürt. Dazu hatte ihn eine Jury der drei Kundenverbände „Pro Bahn“, „Verkehrsclub Deutschland“ und „Deutscher Bahnkunden-Verband“ gewählt. Der Neubau des Empfangsgebäudes überzeugte in der Kategorie „Alltagsmobilität“ insbesondere mit seinem modernen Service, der Sauberkeit, den Umweltaspekten und der Barriere-Freiheit.

Das Team von Axel Zwingenberger vor der V 118 der Stiftung „Kultur auf Schienen“, von links nach rechts: Maximilian Ritter, Max Lohne, Peter Brand, Eva Zwingenberger, Stephan Meinelt, Werner Hansen, Felix Gamradt, Eva Hennigs, Axel Zwingenberger, Reinhold Hannemann, Julian Prescha und Ralf Herbert.

Foto: A. Zwingenberger

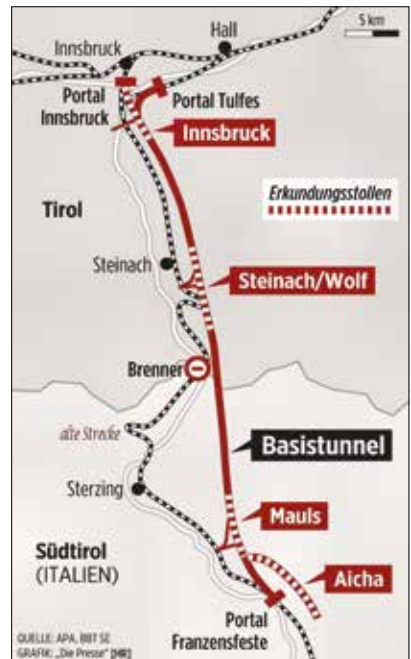




Blick von oben auf das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Lutherstadt Wittenberg – Kein Pomp, kein Prunk, aber alles vorhanden.
Foto: Allianz pro Schiene / Stephan Röhl

Leipzig

Die BSW-Ortstelle Leipzig hatte 2016 eine Besichtigungsreise zum Gotthard-Basis-Tunnel organisiert (s. Bahn&Modell, Heft 37, S. 15 ff). Jetzt plant sie für Mitte 2018 eine Reise zum zukünftigen längsten Eisenbahntunnel der Welt, dem Brenner-Basis-Tunnel (BBT). Auf 64 Kilometern soll er Innsbruck in Österreich mit Fortezza/Franzensfeste in Italien/Südtirol verbinden. Die konkreten Bauarbeiten begannen 2008. Sie sollen 2025 abgeschlossen sein, sodass nach einem Jahr Probebetrieb mit der Eröffnung im Jahr 2026 gerechnet werden kann. Reise-Initiator Joachim Stier meint dazu: „So lange wollen



Verlauf des Brennerbasistunnels (rot) zwischen Österreich und Italien.

wir nicht warten und planen deshalb eine Informationsreise zur Baustelle des BBT. Auf österreichischer Seite, in Steinach am Brenner, ist ein Informationszentrum entstanden, das wir u.a. besuchen wollen. Baustellenbesichtigungen sind in Wolf und Ahrental (Tirol/Österreich) sowie in Mauts (Südtirol/Italien) möglich. Übernachtung ist im BSW-Hotel in Sterzing/Südtirol vorgesehen.“

Interessenten melden sich bitte bei BSW-Servicebüro/Ortsstelle Leipzig, Tel.: 0341 261699-0 oder E-Mail: leipzig@bsw24.de

Dresden

Das Jahrhundertprojekt im Elbtal ist beschlossene Sache. Die Tunnelstrecke Dresden–Tschechische Grenze ist in den

vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden. Sie sei bis 2030 finanzierungsfähig. Der 43 Kilometer lange Neubau soll die alte Bahntrasse bei Heidenau, fünf Kilometer vor Pirna, verlassen und bis Ústí nad Labem (Außig) führen, gut 26 Kilometer davon durch einen Tunnel unter dem Ostergebirge/Böhmisches Mittelgebirge. Daran soll sich eine Neubaustrecke der Tschechischen Staatsbahn (ČD) bis nach Prag anschließen. Geht alles glatt, ist nach zehn Jahren Planung 2028 mit dem Baustart zu rechnen, und 2035 könnten die ersten Züge rollen. Damit würden der Lärm von täglich 160 Güterzügen aus dem Elbtal verbannt und die Fahrzeit zwischen Dresden und Prag von 135 auf 52 Minuten verkürzt werden.

Mögliche Tunnel-/Neubaustrecke Dresden–Prag. Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



HEUM-Jahreschronik 2017

Die BSW-Gruppe „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ (HEUM) engagiert sich aktiv auf vielen öffentlichen Veranstaltungen. Mehr als zehn HEUM-Mitglieder präsentieren ihre Uniformen der Eisenbahn und der ehemaligen Bahn-/Transportpolizei. Viele von ihnen fungieren als Fachberater und BSW-Botschafter. Auch Reisende in historischer Kleidung werden nachgestellt.

HEUM führt seit 1975 eine langjährige Chronik, die bereits 220 Seiten umfasst. Hier eine redaktionelle Kurzfassung für das Jahr 2017:

21. Februar 2017 **HEUM-Jahreshauptversammlung**

12. März 2017 **18. Eisenbahn-Tauschbörse im Preußenmuseum Minden**

Raritäten und Antiquitäten rund um die Eisenbahn

14. Februar 2017 **95. Geburtstag von HEUM-Gründer Günther Henneking**
HEUM ernennt ihn zum Ehrenmitglied

23. März 2017 **BahnLokal-Treffen am Bahnhof Buldern**, BahnLokal fasst die Initiativen von Vereinen rund um die große und kleine Eisenbahn in Münster und Umgebung zusammen.

2. April 2017 **Eröffnung der Ausstellung „175 Jahre Eisenbahn in Schlesien“** im Oberschlesischen Landesmuseum in Rattingen (bei Düsseldorf)

7.-9. April 2017 **9. Dresdner Dampfloktreffen**

Alljährliche Großveranstaltung der Eisenbahn- und Dampflokt-Enthusiasten im ehem. Bw Dresden-Altstadt (s. Bahn&Modell, Heft 38, S. 32 ff)

14. Mai 2017 **Mindener Preußenzug der Museums-Eisenbahn Minden (MEM)**

Auf den Strecken der ehemaligen Mindener Kreisbahnen

4. Juni 2017 **40 Jahre Museumseisenbahn Minden (MEM)**

Jubiläumsfeier auf dem Bahnhof Minden-Oberstadt

21. Juni 2017 **25. DB-Innenhof-Fete**

Die BSW-Ortsstelle Minden hat erneut zur Party geladen, diesmal bei DB Systemtechnik. Kollegen lernen sich besser kennen und treffen Ehemalige.

2. Juli 2017 **Viaduktfest Altenbeken**

Alle zwei Jahre Eisenbahn- und Kulturtage, die nächsten am 5.-7. Juli 2019.

6. Juli 2017 **Eröffnung des Mindener Freischießens**

Die Gesamtheit der wehrfähigen Männer bildete früher das Mindener Bürgerbataillon, das in Kriegszeiten die Mauern der Stadt verteidigte. Ein Fest mit Schießübungen wird noch heute gefeiert.

8. Juli 2017 **Abschluss und Umzug des Mindener Freischießens**, HEUM ist Patengruppe des Mindener Bürgerbataillons



HEUM und Gäste bei der Jubiläumsfeier zu 40 Jahre Museumseisenbahn Minden (MEM) am 14. Mai 2017 auf dem Bahnhof Minden Oberstadt – als schöne Kulisse die preußische T 13 „7906 Stettin“ (Baujahr 1912)
Foto: HEUM

9. Juli 2017 **Appell der 3. Kompanie des Mindener Bürgerbataillons**

Zum Mindener Bürgerbataillon gehören noch heute sechs Kompanien. Jede Kompanie veranstaltet eigene Apelle.

6. August 2017 **Museumsbahn Rahden–Uchte (MRU).**

Der Uerdinger Triebwagen MRU 798 823 befährt sieben Mal im Jahr die MRU, auf 25,3 Kilometern über die Ländergrenzen NRW/Niedersachsen hinweg.

18. August 2017 **Eröffnung der neuen Weser-Schleuse Minden**

Die 100 Jahre alte Schachtschleuse Minden hat eine Schwester bekommen. Auch für größere Binnenschiffe ist damit der Nordabstieg vom Mittellandkanal zur Weser möglich.

1. Sept. 2017 **Eröffnung einer Eisenbahn-Sonderausstellung im Schlesischen Museum Görlitz mit den Themen:**

„175 Jahre Eisenbahn in Schlesien“,
„170 Jahre Eisenbahn in Görlitz“ und
„100 Jahre neuer Bahnhof Görlitz“
bis 31. August 2018

2. Sept. 2017 **Vortrag „Eisenbahnknoten Görlitz“ im Schlesischen Museum Görlitz** Wilfried Rettig zeigt rund 500 Lichtbilder aus dem Dreiländereck D/PL/ČZ

3. Sept. 2017 **Tag der Sachsen in Löbau** Jährliches Dreitage-Fest in wechselnden sächsischen Städten, Sonderzugfahrt von Löbau nach Rumburg (ČZ).

3. Sept. 2017 **Dampflokfest auf Zeehbahn Osnabrück-Piesberg**

Osnabrücker Dampflokkfreunde feiern die Wiedergeburt der Dampflokk 41 052

17. Sept. 2017 **Bahnhofsfest in Preußisch Oldendorf**

40. Jubiläum der Museumseisenbahn Minden auf der Wittlager Kreisbahn Preußisch Oldendorf–Bohnte

30. Sept. und 1. Oktober 2017 **7. Internationale Reenactor-Messe in Minden**

Vom Römischen Reich bis Monarchie-Ende 1918 – Geschichte lebendig erleben! Jährliche Händler- und Besucher-Messe mit hist. Rahmenprogramm

15. Okt. 2017 **170 Jahre Eisenbahn in Minden**

Jubiläums-Veranstaltung zur Eröffnung der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) Hamm–Minden und der Hannoverschen Staatsbahn Hannover–Minden am 15. Oktober 1847

19. Okt. 2017 **Kultur im Aufbruch im Rathaus Minden**

Erfahrungsaustausch der Mindener Kulturgruppen

4. November 2017 **Eisenbahn-Sammler-Börse in Delitzsch**

Sächsisches Pendant zur HEUM-Tauschbörse in Minden (12. März 2017)

10. November 2017 **Treffen der Leiter der BSW-Kulturgruppen in Hannover**

Info-Veranstaltung der BSW-Koordinierungsstelle Niedersachsen Mitte

7. Dezember 2017 **Weihnachtsfeier mit DB Zugpersonal**

Uniformvorstellung und gemeinsame Feier im DB Casino Minden

10. Dezember 2017 **Jahresausklang der 3. Kompanie des Mindener Bürgerbataillons** HEUM-Teilnahme als Patengruppe

Historischer Fahrsimulator S-Bahn Berlin

Lutz Tannigel, Berlin – BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin/ Fahrsimulator

Unsere kleine Gruppe „Historischer Fahrsimulator S-Bahn Berlin“ wurde zu Beginn des Jahres 2000 ins Leben gerufen. Sie ist angegliedert an die BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin.*

Wir betreuen den ersten und einzigen Lok-Fahrsimulator, den die Deutsche Reichsbahn in der DDR besaß. Somit ist der historische Wert dieses Simulators

für das Eisenbahnerbe nicht unerheblich. Der Simulator wurde 1968/69 in Halle (Saale) bei der damaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft der DR (VES-M) entworfen, entwickelt und gebaut. Vorbild war ein Loksimulator der britischen Staatsbahn British Railways. Alle Schriftstücke, Dokumente und Originalzeichnungen aus damaliger Zeit liegen komplett vor. Ein schwarz-weißer

Werbefilm aus dem Jahre 1970 vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR ist ebenfalls vorhanden. Er zeigt anschaulich die Technik sowie die damalige Art und Weise der Ausbildung auf diesem Fahrsimulator. Die Bahnstrecken, mit denen seinerzeit geschult wurde, waren mittels 16-Millimeter-Schmalfilmkamera aufgenommen worden. Ein modifizierter Schmalfilmprojektor übertrug das Bild auf eine Leinwand, die vor dem rechten Seitenfenster des Führerstandes angebracht war. Die nötigen Signalbegriffe zeigte ein Lichtsignalmodell, das sich ebenfalls vor der Scheibe befand. Im Inneren des Fahrsimulators waren alle relevanten Bedienelemente eines Führerstandes mit Originalbauteilen angeordnet (Führerbremsventil, Fahrregler, Sifa usw.).

Nutzer des Fahrsimulators war seit 1970 die Zentrale Betriebsakademie (ZBAK) der DR am Standort Halle (Saale) in einer Werkhalle der VES-M. Dort wurden die zu qualifizierenden Triebfahrzeugführer in mehreren Unterrichtseinheiten à 30 Minuten für die Diesellok der Baureihe 118 ausgebildet. Eigentlich war geplant, insgesamt vier solcher Fahrsimulatoren für eine einheitliche Ausbildung bei der gesamten DR einzusetzen, was jedoch nicht realisiert werden konnte.

Mitte der 1980er Jahre fiel der Beschluss, den Fahrsimulator für die Triebfahrzeugführer-Ausbildung der Berliner S-Bahn zu nutzen. Mit Originalbauteilen wurde er an die damalige S-Bahn Baureihe 277 (neu 477) angepasst. Im Jahr 1988 wechselte er nach Berlin-Marzahn ins neu erbaute Ausbildungszentrum der Rbd Berlin. Dafür war eine ausreichend große Halle mit Schulungsraum sowie Werkstatt und Sozialraum errichtet wor-



Plakat Fahrsimulator. Quelle: BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin

den. Zunächst wurde wieder mit 16-Millimeter-Filmen gearbeitet, diesmal von den Berliner S-Bahnstrecken.

Nach dem Mauerfall konnten im Jahre 1990 das Streckenbild und die Lichtsignale digital erzeugt werden. Die damalige Firma DST aus Bremen (heute SimuTec) filmte die Strecken per VHS-Videokamera. Diese Videobänder wurden danach digitalisiert und auf Laser-Disk gebrannt. Es war eine recht neue, relativ teure Technologie aus der professionellen Videotechnik, quasi der Vorläufer unserer heutigen DVD. Dieses Verfahren hat sich in unserem Fahrsimulator aber sehr gut bewährt. Die Laser-Disks werden mit elektronischem Bildplattenspieler (Laserplayer) abgespielt und auf einen Amiga-3000-Bildrechner geleitet, der das erzeugte Bild über einen Linux-Grafikrechner an einen Video-Beamer überträgt. In dieses Bild mit einge-



Bedienplatz des S-Bahn-Fahrsimulators. Quelle: BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin

mischt sind die veränderbaren Grafiken für Lichtsignale (HL, SV und KS) incl. der verschiedenen Mastschilder und einiger Zs-Signale. Dieses Verfahren war sehr aufwändig und kostete mehrere 10 000 DM. Es stellte sich aber als robust und praxistauglich heraus und ist in dieser Form eigentlich als Unikat zu sehen. Bis zum heutigen Tag funktioniert es immer noch ganz passabel. Die fahrdynamischen Kräfte werden in Abhängigkeit von Anfahren und Beschleunigen in mechanisch wahrnehmbare Kabinenbewegung umgesetzt. Die Motor-, Roll- und Windgeräusche werden elektronisch erzeugt und über Lautsprecher eingespielt. Ab 1991 wurde unser Fahrsimulator an der Lokfahrschule Berlin-Lichtenberg/Außenstelle Berlin-Marzahn genutzt.

Ein zweiter Führerstand der BR 270 (neu 485) wurde nachträglich an die Technik des Fahrsimulators angepasst. Somit

konnte für die Ausbildung wahlweise ein Führerstand der BR 477 oder der BR 485 simuliert werden. Mitte der 1990er Jahre wurden S-Bahn-Neubaufahrzeuge der BR 481 bestellt. Damit kam die Steuertechnik des Fahrsimulators an ihre Grenzen. Der Praxiseinsatz endete daher 1996.

Seit der Außerdienststellung betreut unsere kleine, engagierte BSW-Gruppe diesen nunmehr historischen Fahrsimulator als Zeitzeuge und technisches Denkmal. Er ist ein Teil des technischen Eisenbahnerbes und steht immer noch am letzten Standort in Berlin-Marzahn, direkt an der heutigen S-Bahnstation Raoul-Wallenberg-Straße.

Glückliche Umstände ermöglichten uns die Weiternutzung bis zum heutigen Tag. Der Fahrsimulator ist auch nach 50 Jahren nahezu voll funktionstüchtig und kann von Eisenbahnfreunden besichtigt und natürlich selbst ausprobiert werden. Beim Anfahren und Bremsen ruckelt und zuckelt es wie in

der echten alten S-Bahn. Dabei handelt es sich um eine Kabine, die in einem riesigen Stahlrohrgestell hängt, gut vier Meter hoch. Eine Hydraulik-Anlage versetzt sie in Bewegungen. Eine Druckluftanlage sorgt zudem für die bei der richtigen S-Bahn typischen Geräusche. Beim Bedienen des Türschließhebels erklingen die vertrauten Töne. Im Inneren des Fahrsimulators befindet sich ein Armaturenbrett wie es für die Altbauzüge der Berliner S-Bahn typisch war.

Heute besteht die Besonderheit dieses Fahrsimulators darin, dass er keine künstlichen/elektronischen Streckengrafiken zeigt wie viele andere heutige moderne Simulationsanlagen. Er präsentiert noch die echten Berliner S-Bahn-Strecken der frühen 1990er Jahre. Diese Berliner Nostalgie findet stets große Begeisterung bei unseren Besuchern.

Aktuell haben wir ein Modernisierungsprojekt gestartet, um die inzwischen doch sehr alte Computer-Steuertechnik auf eine moderne Simulations-Software und digi-

tale Steuertechnik umzurüsten. Das betrifft die Bildwiedergabe (seit 1990 im Einsatz), aber auch die Software für die Kabinenbewegung. Dadurch wollen wir einem akut zu befürchtenden Ausfall der Alttechnik vorbeugen. Bei dieser Gelegenheit verfilmen wir auch einige neue aktuelle Berliner S-Bahnstrecken. Somit können wir historische und aktuelle Strecken als interessanten Gegensatz virtuell befahren.

Pro Monat finden zwei bis drei Besuchertage statt, in Abhängigkeit von der Anzahl der Anfragen. Wir sind zu erreichen unter Telefon 030 297 366 66 und im Internet unter www.historischerfahrsimulatorberlin.de.

Unser aktuelles Projekt kann auch unter folgendem Link angeschaut und unterstützt werden: www.leetchi.com/c/projekt-von-historischer-s-bahn-fahrsimulator-berlin.

*) Die BSW-Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin hatten wir bereits in *Bahn&Modell*, Heft 32, Seite 6 ff, ausführlich vorgestellt.

Das historische Bw Lichtenfels und seine neue BSW-Gruppe

Fabian Wirth, Lichtenfels – stellv. Gruppenleiter der BSW-Gruppe „Historisches Bw Lichtenfels“

Die Eisenbahngeschichte der Stadt Lichtenfels, zwischen Bamberg, Coburg und Kronach im fränkischen Maintal gelegen, reicht zurück in das Jahr 1846. Am 15. Februar, elf Jahre nach der ersten Fahrt des „Adler“, eröffnete die Lokomotive „Wallenstein“ den planmäßigen Dampfbetrieb auf der Strecke Bamberg–Lichtenfels. Der Abschnitt war Teil der staatlichen

Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Nürnberg über Bamberg, Lichtenfels und Kulmbach nach Hof. Da diese Linienführung damals entgegen der Alternative über den Itzgrund und Coburg gewählt wurde, sollte die Stadt Coburg über eine Nebenbahn von Lichtenfels aus an das Schienennetz angebunden werden. Die 151 Kilometer lange Werrabahn führte nicht nur bis Co-

burg, sondern gleich bis nach Eisenach. Sie wurde am 24. Januar 1859 eröffnet und machte Lichtenfels damit zum Eisenbahnknotenpunkt. Die Betriebsführung der Werrabahn oblag zu Beginn in den eigenen Händen und ging 1895 an die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Erfurt über.

Der Bahnbetrieb im Bahnhof Lichtenfels, d. h. Unterhalt von Lokschuppen, Güterhalle und Weichenwärterdiensten, wurde über viele Jahre parallel von zwei Eisenbahn-Gesellschaften getragen (Werra-Eisenbahn-Gesellschaft und den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen). 1891 ging er vollständig an letztere über. Am 20. Februar 1861 war außerdem die Bahnlinie von Hochstadt am Main (neun Kilometer nördlich von Lichtenfels) nach Gundelsdorf eröffnet worden. 1885 wurde diese Strecke bis Probstzella verlängert und bot somit eine verkürzte Route nach Berlin gegenüber der Strecke via Hof an. Heftig umstritten war die Frage, welche Station den Ausgangspunkt dieser Strecke bilden und damit auch Sitz regionaler Bahnbehörden werden sollte: Kronach, Hochstadt oder Lichtenfels. Die bayerische Regierung entschied sich im Februar 1886 für Lichtenfels, sodass sich hier in der fränkischen Kleinstadt regionale Bahnbehörden ansiedelten und die Bahnanlagen umfangreich ausdehnten. So wurde im Jahre 1891 u. a. der zweigleisige Ausbau der Strecke Bamberg–Lichtenfels fertiggestellt und ein Betriebswerk errichtet [vgl. Dippold, G.: Eisenbahn und Kleinstadt, 2001]. Dazu gehörten damals ein Ringlokschuppen mit Drehscheibe und Verwaltungsgebäude sowie eine Lokomotiv- und Wagenwerkstatt mit Schiebebühne. Wenngleich auch das Bahnbetriebswerk in den folgenden Jahrzehnten sein Gesicht immer

wieder wandelte, so ist die Struktur des Areals doch bis heute erhalten geblieben. Von den Hochbauten sind der mehrfach verlängerte Ringlokschuppen und das auf der einen Seite angrenzende ehemalige Verwaltungsgebäude sowie das auf der anderen Seite anschließende ehemalige Heizhaus erhalten geblieben. Letzteres hatte über die Jahre seine Funktion zur E-Lokhalle und letztlich zur Werkstatt für Paletten gewechselt, bevor das Bahnbetriebswerk 1996 endgültig stillgelegt und zum Abriss vorgesehen wurde. Nach mehreren Jahren des Brachliegens erhielt das Gelände jedoch eine neue Aufgabe. Den Ringlokschuppen und die ehemaligen Behandlungsgleise mietete das DB Museum Nürnberg an, um dort historische Fahrzeuge abzustellen. Hierbei übernahmen verschiedene BSW-Gruppen die Erhaltung und Pflege der historischen Lokomotiven und Wagen aus dem Museumsbestand, die aus Platzgründen in keinem der öffentlichen Museumsstandorte gezeigt werden konnten. Parallel dazu ist die Museumslokomotive E44 119 bis heute in Lichtenfels stationiert und bespannte bis zum Fristablauf im Jahr 2001 zahlreiche Museumszüge.

Im April 2016 gründete sich mit 16 Mitgliedern unsere BSW-Gruppe „Historisches Bw Lichtenfels“, welche zum Jahresende 2017 schon 21 Gruppenmitglieder zählt. Viele der Mitglieder sind aktive Eisenbahner und waren bereits seit mehreren Jahren im historischen Bahnbetriebswerk tätig, hatten dort Eisenbahnfahrzeuge des DB Museums gepflegt und das Bahngelände instand gehalten. Diese Tätigkeiten sind nun, neben Ausflügen und anderen geselligen Aktivitäten, die Kernaufgaben unserer neuen BSW-Gruppe. Im vergangenen Jahr wurde

Gruppenfoto der BSW-Gruppe „Historisches Bw Lichtenfels“ zur Weihnachtszeit 2017.

Foto: F. Wirth



insbesondere in den Auf- und Ausbau der Werkstatt, der Beleuchtung und Elektrik am Standort sowie in die Einrichtung eines Aufenthalts- und Umkleideraumes viel Arbeit gesteckt und auch ein Gruppenausflug organisiert.

In enger Abstimmung mit dem DB Museum wurden Ausbesserungsarbeiten an der Kleinlokomotive 323 757-5 (Köf II) sowie am Schotterwagen 725 238 (Talbot) vorgenommen. Beide Fahrzeuge konnten am 1. Juli 2017 zur Eröffnung des neuen Instandhaltungs-Stützpunktes der DB Netz AG ausgestellt werden, welcher zwischen 2015 und 2017 auf einem Teil des ehemaligen Bw Lichtenfels errichtet worden war.

Im August 2017 nahm unsere BSW-Gruppe ein weiteres Projekt in Angriff: die äußerliche Wiederaufarbeitung der Elektrolokomotive E44 119. Der Betriebseinsatz, die lange Standzeit und ein zwischenzeitlich fehlerhaft aufgetragener Lack haben die Lokomotive schwer gezeichnet. Es wurde begonnen, die alten Lackschichten bis auf das Metall zu entfernen. Danach folgen die notwendigen Ausbesserungsarbeiten und abschließend sollen Dach und Lokkasten

einen neuen Grund- und Decklack sowie die entsprechenden Anschriften erhalten.

Weiterhin gehören die Pflege des alten Bahnbetriebswerks, der Aufbau eines Eisenbahnfacharchives sowie Erforschung und Aufbereitung der regionalen Eisenbahngeschichte zu unserem Portfolio. Als nichtöffentliches Depot des DB Museums ist ein Besuch für die Öffentlichkeit derzeit leider nicht möglich. Daher informiert unsere BSW-Gruppe hauptsächlich auf ihrer Homepage www.bw-lichtenfels.de sowie auf der Facebookseite „Bahnbetriebswerk Lichtenfels“ über ihre Tätigkeiten. Langfristig wird mit dem DB Museum darauf hingearbeitet, zu ausgewählten Terminen wieder öffentliche Besuchstage einführen zu können.

Unsere BSW-Gruppe trifft sich jeden Samstag ab 12 Uhr im ehemaligen Bahnbetriebswerk Lichtenfels, Depot des DB Museums, in der Wöhrdstraße 25. Mit spannenden und herausfordernden Aktivitäten freuen wir uns in den kommenden Jahren auf eine harmonische Zusammenarbeit mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk, anderen BSW-Gruppen sowie neuen freiwilligen Helfern.

Erinnerung an die Betriebsberufsschule beim Reichsbahnamt Leipzig

Vorbemerkungen der Redaktion

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR bildete eigene Facharbeiter aus. Ausbildungsbetrieb war die Betriebsberufsschule (BBS), ab 1970 nur Betriebsschule genannt. Mit ihr schlossen Schüler und Eltern den Lehrvertrag ab. Grundschüler lernte drei Jahre, Mittelschüler (10. Klasse) zwei Jahre und Abiturienten ein Jahr. Für die einzelnen Eisenbahndienstzweige existierten getrennte BBS. Die BBS für den Betriebs- und Verkehrsdienst unterstand dem jeweiligen Reichsbahnamt.

Die Lehrlinge wurden einem Ausbildungsbahnhof zugeordnet. Dort bekamen sie praktische Unterweisungen von Lehrausbildern, die zur BBS gehörten. Jeder Lehrausbilder, meist attestiert als Hauptsekretär, leitete ein Lernaktiv mit bis zu zehn Lehrlingen an. An festgelegten Tagen gingen die Lehrlinge zur BBS. In ei-

ner Klasse wurden die Lehrlinge mehrere Ausbildungsbahnhöfe zusammengefasst. Hier bekamen sie theoretischen Unterricht von Lehrern der BBS, meist attestiert als Inspektor. Der Lehrplan sah allgemeinbildende Fächer (wie Deutsch, Mathematik) und eisenbahntypische Fächer (wie Verkehrsgeografie, Betriebsökonomie) vor.

Auf dem Weg zum Dienst, auf den Bahnhöfen und in der BBS trugen die Lehrlinge und die Lehrkräfte die Eisenbahneruniform. In den 1960er Jahren waren deren Hosenbeine weit geschnitten, obwohl zivil enge Röhrenhosen modern waren. Viele Lehrlinge ließen die Schlaghosen eng machen und erregten damit offiziellen Widerstand. Auch die Uniform-Röcke der Mädchen wurden „illegal“ gekürzt. Der Uniformzwang entfiel, als sich die BBS auch für andere Verkehrszweige öffnete.



Betriebs- und Verkehrsfacharbeiter
 Quelle: Zentralstelle für Berufsbildung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR

Die BBS des Rba Leipzig wurde am 1. März 1952 eröffnet und am 31. Dezember 1993 für immer geschlossen. Sie durchliefen ca. 12 000 Lehrlinge, deren Berufsbezeichnung und Ausbildungsrichtung über die Jahre variierte, so u.a.:

- Betriebs- und Verkehrseisenbahner
- Facharbeiter für Eisenbahntransport
- Eisenbahntransportfacharbeiter
- Betriebs- und Verkehrshelfer
- Facharbeiter für Eisenbahnbetrieb (auch mit Abitur)
- Facharbeiter für Eisenbahntransporttechnik (auch mit Abitur)
- Teilfacharbeiter Eisenbahntransport
- Facharbeiter für Städtischen Nahverkehr mit Abitur
- Kraftfahrzeugschlosser mit Abitur
- Verkehrskaufmann und -frau
- Wirtschaftskaufmann und -frau
- Eisenbahner im Betriebsdienst

Die BBS des Rba Leipzig wechselte drei Mal den Standort:

1952-1953 Leipzig-Plagwitz, Alte Straße 23
1953-1968 Leipzig-Leutzsch, Franz-Flemming-Str. 45

1968-1993 Leipzig-Dölitz, Leinestr. 10

Drei Direktoren und 105 Lehrer, Lehr- ausbilder und Erzieher waren über die



Lehrkabinett mit Fahrkartendruckern, Deutsche Reichsbahn um 1960.

Sammlung: Carsten Friebe

Jahre hier beschäftigt. Ausbildungsbahnhöfe der BBS des Rba Leipzig waren: Bayerischer Bahnhof, Beucha, Borna b. Leipzig (später Geithain), Gaschwitz, Leipzig-Leutzsch, Leipzig-Stötteritz, Leipzig-Paunsdorf (später Engelsdorf), Markranstädt (später zu Leipzig-Leutzsch), Meuselwitz (später Altenburg), Taucha b. Leipzig, Wiederitzsch (später Leipzig-Eutritzsch), Wurzen und Zeitz.

Treffen der ehemaligen Lehrlinge

Steffen Uhlmann, Leipzig – *Leiter der BSW-Gruppe IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig*

Als BSW-Gruppe „Interessengemeinschaft Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig“ möchten wir die Tradition wachhalten. 1998 sammelten sich ehemalige Lehrer und Lehrlinge. Unser vorrangiges Ziel war

ein Treffen ehemaliger Lehrlinge. Mehrere Versuche, ein solches Treffen privat zu organisieren, brachten nicht den gewünschten Erfolg. Weiterhin betrachten wir es als unsere Aufgabe, die Geschichte der BBS

aufzuarbeiten, die Lehrstellwerksanlagen des Betriebsfeldes Leipzig-Leutzsch zu erhalten und als zukünftiger Nutzer in Form eines Museums zu betreiben.

Seit Mai 1999 sind wir eine anerkannte Freizeit-/Kulturgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk, mit deren Unterstützung wir auch ein Domizil fanden. Es befand sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Leipzig Süd. Leider mussten wir Ende 2008 die Räume verlassen, nachdem jahrelange Bemühungen, einen Mietvertrag zu erhalten, gescheitert waren. Die Lehrstellwerksanlagen des Betriebsfeldes Leipzig-Leutzsch wurden den „Eisenbahnfreunden Kötzschau“ übergeben, die sie im alten Bahnhofsgelände Kötzschau (km 22,1 der Bahnstrecke Leipzig-Großkorbetha) der Öffentlichkeit zugänglich machten. Somit endete unser Versuch, ein Eisenbahnmuseum in Leipzig aufzubauen. Es blieb uns aber stets ein Anliegen, ein jährliches Treffen ehemaliger Lehrlinge zu organisieren. Ein solches lag ganz besonders dem ersten und langjährigen BBS-Direktor Horst Gommola am Herzen.

Das allererste Treffen fand am 5. Dezember 1954 im Kulturhaus der Eisenbahner in der Elisabethstraße im Leipziger Osten statt. Damals waren die Teilnehmer noch überschaubar, denn es gab ja noch nicht allzu viele Ehemalige. Mit steigenden Lehrlingszahlen (ca. 800 in der Blütezeit der 1960er Jahre) platzte die Veranstaltung fast aus allen Nähten. Damals waren auch die Lehrkräfte fast 100-prozentig mit von der Partie. Beispielsweise das Treffen vom 7. Dezember 1985 im teilweise bautechnisch gesperrten Kulturhaus der Eisenbahner (für nur 400 Gäste zugelassen) war mit rund 600 Ehemaligen schwer überladen. Dennoch ging alles gut und die Galerie blieb oben. Die Treffen fanden nun immer am 1. Samstag im

Dezember statt. Viele schauten schon mal gleich im Vierbrigade-Dienstplan des kommenden Jahres nach, um beim Dienstregler ein „Frei“ zu erbitten. Während der mehrjährigen Bau- und Umbauzeit des Kulturhauses der Eisenbahner trafen sich die ehemaligen Lehrlinge mit ihren Lehrern, Lehrmeistern und Erziehern im großen Saal der HO-Gaststätte „Felsenkeller“, am Adler, in Leipzig-Lindenau. Nach deren Schließung zog man einige Jahre in das Kulturhaus des VEB Funkwerk nach Leipzig-Stötteritz. Am 7. Dezember 1991, endete vorerst die glorreiche Tradition der Jungeisenbahner, von denen inzwischen auch schon einige 50 Jahre alt geworden waren.

Anfang 1998 setzten wir uns zusammen, um das Treffen ehemaliger Lehrlinge wiederzubeleben. Es wurde der Speisesaal der Leipziger Stadtwerke in der Bornaischen Straße angemietet, dort Essen bestellt, Unmengen an Getränken eingekauft, Auszubildende für die Bedienung angeheuert, ein Kulturprogramm organisiert, Eintrittskarten gedruckt und natürlich kräftig die Werbetrommel gerührt. So konnten im Herbst 1998 fast 200 Teilnehmer einen unvergesslichen Abend erleben. Nach diesem Muster Saal anmieten, Essen, Getränke und Rahmenprogramm organisieren sowie Eintrittskarten verkaufen fanden dann auch die nächsten vier Treffen statt, ab dem Jahr 2000 im Speisesaal der Stadtverwaltung Leipzig in der Prager Straße. Leider sank die Anzahl der Teilnehmer von Jahr zu Jahr, während das finanzielle Risiko für unsere Freizeitgruppe immer weiter stieg.

Im Jahr 2003 versuchten wir dann eine neue Organisationsform. Die „Traditions- und Begegnungsstätte der Eisenbahner“ (TBE) in Leipzig-Engelsdorf, ein Eisenbahn-Traditions-Restaurant, erklärte sich bereit,



Tisch 1 zum Treffen ehemaliger Lehrlinge am 13. Oktober 2017 in der Traditions- und Begegnungsstätte der Eisenbahner Leipzig-Engelsdorf.
Foto: Steffen Uhlmann

das Treffen auszurichten. Uns blieb nur noch die Aufgabe, die Eintrittskarten an den Mann bzw. die Frau zu bringen. Trotzdem war erst einmal „die Puste raus“, eine Umfrage beim Treffen 2004 ergab, dass den meisten ein zweijähriger Rhythmus reichte. Da wir aber inzwischen immer älter geworden sind und die Gefahr besteht, dass wir uns nach einer zweijährigen Pause nicht wiedererkennen, sind wir dennoch zum jährlichen Treffen zurückgekehrt. Das letzte Treffen fand am 13. Oktober 2017 statt, zu dem noch über 50 Ehemalige kamen. Höhepunkt des Abends war ein Quiz, in dem jedes Tisch-Team eine Reihe von Fragen zur Deutschen Reichsbahn beantworten musste. Den Begriff „Team“ gab zu DDR-Zeiten

nicht, es war ein „Kollektiv“. Informationen zum kollektiven Treffen ehemaliger Lehrlinge 2018 gibt es rechtzeitig auf unserer Webseite www.deutsche-reichsbahn.de

Bahn&Modell stellte die TBE Leipzig-Engelsdorf bereits im Heft 31 vor. Das Lokal besteht fast ausschließlich aus alten Eisenbahnmöbeln. Man hat die Wahl, auf DR-Lokführersesseln, S-Bahn-Bänken oder in einem D-Zug-Abteil Platz zu nehmen. Zu jeder Situation kann der Wirt Andreas Schließauf eine kleine Geschichte erzählen. Zum Beispiel: „Nur Anfänger machen den Fehler, ein großes Bier zu bestellen, denn dann kommt ein Krug mit 1,5 Litern. Ein kleines Bier wird im Schnapsglas serviert. Prost!“

Modellbauseminar Baiersbronn im SWR-Fernsehen

Hans-Jürgen Brötz, Bruchsal – BSW-Fotogruppe Karlsruhe

Im Spätsommer 2008 lud Lothar Wissler, der Bezirksbeauftragte für Modellbahn in der Region Süd, zu einem Anfänger-Seminar für BSW-Modellbahner ein. In kürzester Zeit waren die vorhandenen „Studentenplätze“ vergeben. Im November 2008 trafen wir uns das erste Mal in Baiersbronn (Schwarzwald) im BSW-Hotel „Am Kurgarten“. Wir staunten nicht schlecht, woher die 14 „Studenten“ alle kamen. Die Postleitzahlen 1 und 5-9 waren vertreten. Wir verstanden uns von Anfang an prächtig. Die Freude am Modellbahnbau verbindet einfach. Jährlich im November trafen wir uns wieder für eine Woche in Baiersbronn. So erlernten wir in den ersten beiden Jahren die Grundlagen, um eine Modellbahn zu bauen. Das fing mit der Planung der Streckenführung von Hand oder am PC an und endete beim Bau der Landschaft nach Fotos. Gewissenhaft bastelten wir nach verschiedenen Methoden unsere Bäume und Büsche selbst. Sogar schöne neue Häuser und Wagen wurden wieder beschmutzt. Das nennt man „Altern“. Am Ende des zweiten Seminars wurde dann beschlossen, eine mobile Anlage herzustellen. Die Idee fand Zustimmung, und im November 2010 standen dann zwölf leere Bretter in der Größe 120 x 60 Zentimeter vor uns. Nun war Schluss mit Üben und Herumbasteln. Jetzt gab es ein großes Ziel: eine funktionierende Modellbahnanlage in H0. Bei den vielen Holzbrettern und der Größe der Anlage, die daraus entstehen sollte, wurde mancher schon etwas nachdenklich. Doch unsere „Macher“

Lothar Wissler, Holger Wittwer und Rainer Lang hatten schon die Pläne vorbereitet, und so gingen alle voll Optimismus ans Werk. Zuerst bildeten wir Arbeitsgruppen für die einzelnen Bauabschnitte und -bereiche. Dabei berücksichtigten wir schon das Können und die Wünsche der Seminarteilnehmer. So ergaben sich kleinere oder größere Gruppen, die die Schienen verlegten, die Module in Landschaften verwandelten, die Fabriken und Häuser bauten oder ganze Stadtteile entwarfen. Die Elektrisierung wurde geplant und festgelegt. Nach diesen Plänen kümmerten sich die Teilnehmer mit entsprechender Erfahrung oder, die es lernen wollten, um die Verlegung der Kabel. Andere platzierten die vorher gebastelten Bäume und Büsche sowie Häuser und Figuren geschickt in die Landschaft. So wurden jedes Jahr die Module weiter ausgebaut und an das Nachbarteil angepasst. Wie im richtigen Leben riss man auch wieder ab, verbesserte oder erneuerte. Natürlich gab es auch Engpässe (im wahrsten Sinne) bei den Arbeiten. Die Schienenleger waren mit Schottern noch nicht fertig, da drängelten die Landschaftsgärtner und Häuslebauer schon, um weiter machen zu können. Die Elektriker stellten die Module hochkant, um bequemer die Kabel verlegen zu können. Kein anderer konnte dann an der Oberseite arbeiten. Mit gutmütiger Quengelei wurde schon mal etwas Druck aufgebaut. Bei so vielen Händen auf der Anlage blieben kleine oder auch größere „Unfälle“ nicht aus. Mauern, Häuser

**Lothar Wissler und
Holger Wittwer als
Schauspieler auf
Zeit beim Einschot-
tern.**



oder Figuren wurden unabsichtlich verschoben oder umgeworfen. Dann war die Aufregung genauso so groß wie auf einer richtigen Baustelle. Mit einem Tropfen Kleber war der Baufrieden aber meist wieder schnell hergestellt. Wichtig und toll waren das Miteinander und der Wissensaustausch untereinander. Alle sammelten wichtige Erfahrungen, die zuhause oder bei ihren jeweiligen Modellbahnclubs zum Einsatz kamen. Mit sichtbarem Erfolg ging es jedes Jahr vorwärts und unsere Anlage wuchs zu einem ansehnlichen Spiegelbild der 1950er/60er Jahre zusammen.

Vom 19.-26. November 2017, bei unserem 10. Treffen, sollte die Bahn fahren. Diesem Ziel wurden alle Arbeiten untergeordnet. Zuerst wurde die Anlage nur teilweise aufgebaut, um die letzten Arbeiten an der Elektrik zu beenden. Danach stellten wir alle Module auf. Jetzt wurden die Lagerschäden ausgebessert und weiter an der Landschaft gebastelt. Diese soll die vier Jahreszeiten abbilden. Auf den Frühlingswiesen des Bauernhofes gras das Vieh und die Weinreben treiben das erste Grün. Von der Burg bis zum Berg bei Ebenhausen zeigt sich der ausgehende

Sommer. Durch den Herbstwald sieht man bereits den winterlichen Teil der Anlage. Schnee bedeckt den Waldrand und den Hügel. Auf dem zugefrorenen See kreisen Schlittschuhläufer und Kinder vergnügen sich mit ihren Schlitten. Am alten Steinbruch hört der Winterspaß jedoch auf. Ein Zaun bremst den Entdeckerdrang.

Ort und Bahnhof Ebenhausen sind noch im Aufbau, doch die Arbeiten sind im Zeitplan. In Bälde wird die stillgelegte Nebenbahn für die Holzindustrie wieder belebt. In der Schlucht, über die eine geschwungene Eisenbahnbrücke führt, werden Wanderwege und Klettersteige angelegt. Wir Zwölf haben genügend zu tun.

Am Donnerstag, den 23. November begannen wir mit dem Testen der Anlage. Samstags sollte der erste öffentliche Fahrtag sein. Durch diese Zeitvorgabe ergab sich ein Gewimmel um die Anlage wie auf einer Großbaustelle. Hier und da kamen sich die „Handwerker“ auch mal wieder in die Quere. Elektriker, Gärtner, Bauern, Stellwerker, jede Arbeit war die wichtigste und sollte möglichst sofort getan werden.

Dann, der Knaller: Ein Team von SWR-Fernsehen kommt zum Filmen. Wann? Am



Besuchertag in Baiersbronn am 25. November 2017

Freitag! Oh Schreck, noch einen Tag weniger zum Bauen! Das Tempo wurde erhöht. Nun musste auch noch aufgeräumt werden, denn im Raum war alles Werkzeug und Material greifbar, aber chaotisch verteilt. Für das Fernsehen wurde geordnet, gesaugt und gekehrt.

Freitagnachmittag, 24. November, 15.00 Uhr: Wir, alle in unseren BSW-Modellbau-T-Shirts, begrüßen das Fernseheteam. Regisseur, Kameramann und Tonmeister stellen sich vor. Lothar Wissler informiert den Regisseur bei einem Rundgang über die Stiftung BSW und den Sinn unseres Treibens. Und wir merken gleich, dass die drei TV-Leute ihr Handwerk verstehen. Mit sachkundigen Anweisungen vom Kameramann werden wir bei der Arbeit rund um die Anlage beobachtet und gefilmt. So gelingen gute Aufnahmen. Vor der Kamera demonstrieren wir noch einmal den „Lückenschluss“, das Einsetzen des letzten Gleisstücks auf der Anlage.

Leider haben wir zum Befestigen keinen goldenen Nagel, wie es bei den transkontinentalen Bahnen in Amerika üblich war. Mit einem kurzen Abschlussgespräch vor laufender Kamera endet schließlich unsere Schauspielerkarriere. Doch noch am Abend wird lange über die endgültige Fassung der Sendung spekuliert. Die Vermutungen und Meinungen gehen weit auseinander. Dabei wird auch der Getränkebestand des Hotels ordentlich reduziert. Alle sind wir uns einig: Der Nachmittag mit dem SWR-Team war eine gute Generalprobe für den öffentlichen Fahrtag. Alles hat geklappt, nur eine Weiche musste gerichtet werden. Morgen können die Besucher kommen.

Im örtlichen Mitteilungsblatt und in der regionalen Zeitung hatten wir die Veranstaltung beworben. Nun sind wir bereit, unsere Anlage von 10-15 Uhr mit Bahnbetrieb vorzuführen. In unseren einheitlichen T-Shirts sind wir als „Mittäter“ zu erken-

nen. Uns kann man fragen und davon wird reichlich Gebrauch gemacht. Es entwickelt sich ein lebhaftes Treiben mit vielen spannenden Gesprächen. Die ersten Interessenten sind schon vor 10 Uhr da. Väter mit Söhnen informieren sich über Baumethode, Technik und Ausführung. Andere, besonders die Frauen und Mädchen, bestaunen eher die Weinberge und die Filmaufnahmen beim Bauern P. Er hat nämlich seinen Hof für Filmaufnahmen zur Verfügung gestellt. Hier entsteht die Serie "Bauer sucht Frau". Wenn das keine Modellbahn-Analogie zum SWR ist!

Über hundert Besuchern konnten wir unsere Anlage zeigen und vorführen. Auf die Resonanz und die Anerkennung unserer Arbeit sind wir stolz. So planen wir für das kommende Jahr, die Baulücken zu schließen und die schon angefangenen Erweiterungen in Angriff zu nehmen.

Der Bericht über unser Modellbau-Seminar lief am 28. November 2017, 18.45 Uhr, in der Landesschau des SWR-Fernsehens. Er dauerte exakt 52 Sekunden. Auch die örtliche Presse berichtete sehr positiv und ausführlich. Mit unserer Veranstaltung haben wir die Stiftung BSW im Nordschwarzwald einmal mehr in die

Öffentlichkeit gerückt. Nach zehn Jahren sind wir unserem Ziel, eine gemeinsame Modulanlage in H0 zu bauen, sehr nahe gekommen. Ein vermeintlich langer Zeitraum, doch in Wirklichkeit waren es nur acht Wochen echte Bauzeit. Auf diese kann jeder Teilnehmer stolz sein. Außerdem sollten wir nicht vergessen, dass seit dem Start der Seminarreihe von Lothar Wissler viel Zeit, Durchhaltekraft und Arbeit investiert wurde. Dafür müssen wir ihm alle danken. Holger Wittwer und Rainer Lang haben ihn von Anfang an unterstützt und so mit für einen reibungslosen Ablauf gesorgt. Alle Teilnehmer brachten ebenfalls uneigennützig Wissen, Zeit und Material in das Projekt ein und trugen so zu dessen Erfolg bei. Und nicht nur der Modellbau hat uns die ganze Zeit zusammen gehalten. Nein, wir sind uns auch persönlich näher gekommen. Ich hoffe, dass das in den kommenden Seminaren weiterhin so bleibt und freue mich darauf.

Interessenten für das BSW-Modellbauseminar Baiersbronn 2018 können sich melden bei der BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Kirchheim unter Teck, Lothar Wissler, 07021 49653, wissler.lothar@t-online.de

**Modell oder Wirklichkeit? Bildmitte rechts: Das Drehteam zur Serie „Bauer sucht Frau“
Fotos: Michael Zapf (3x)**



MEC Hannover auf der 12. European-N-Scale-Convention 23.-26. November 2017 in Stuttgart

Richard Bohne, Hannover – BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover

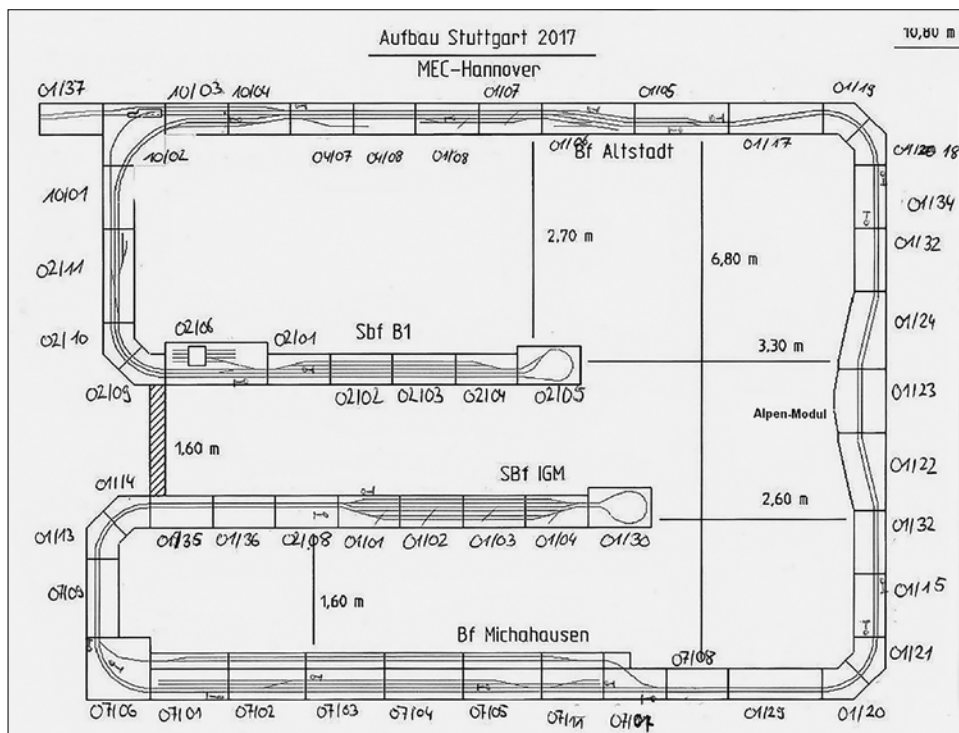
Jährlich im November findet die Messe „Modell+Technik“ im Rahmen des Stuttgarter MesseHerbst statt. Sie ist für das allgemeine Publikum geöffnet. Bis 2016 hieß die Messe „Modell Süd“. Zum zwölften Mal trafen sich hier die Mitglieder des N-Club-International, d. h. Aussteller von 22 verschiedenen Vereinen aus elf Ländern. Sie bauten eine gemeinsame Modul-Anlage von 550 Metern Gesamtlänge auf, auf der, wenn es die Technik erlaubte, durchgehender Fahrbetrieb möglich war. Diese Konstellation stieß auf enormes Interesse. Die Messe war vom 23. bis 26. November 2017 geöffnet, und der MEC Hannover nahm mit neun Kollegen daran teil.

Alles begann am Abend des 20. Novembers in Hannover. Alle Messe-Teilnehmer standen um 18 Uhr bereit und transportierten die Module aus unseren Räumen ans Tor. Unser Gruppenleiter Michael Kahler brachte nicht den bestellten Mercedes-Sprinter als Transport-Mietwagen, sondern einen Peugeot, der einen Meter kürzer war. Der Sprinter hatte Motorprobleme. Nach kurzer Beratung, wir wollten natürlich keines der geplanten Module stehen lassen, erklärte sich Richard bereit, wieder seinen Anhänger zur Verfügung zu stellen. So mussten wir nicht auf unser Alpen-Modul verzichten, was sich noch als sehr wichtig herausstellen sollte. Schließlich nach 2,5 Stunden war alles verladen, gepolstert, verzurrt und das Fahrzeug wurde gesichert abgestellt.



Messeplakat 2017

Am nächsten Morgen um 8 Uhr waren alle Teilnehmer pünktlich zur Stelle, und das letzte Gepäck wurde verstaut. Dann ging es mit zwei weiteren Privatautos auf die Piste. Mit nur leicht überhöhter Geschwindigkeit, Anhänger dürfen manchmal nicht so schnell, fuhren wir mit kurzen Rastaufenthalten gleichmäßig und ohne Staus nach Stuttgart zum Messegelände am Flugplatz. Noch am selben Abend begannen wir unsere Ausstellungs-Anlage auszuladen und aufzubauen. Übernachtung hatten wir, der Kosten wegen, in der Jugendherberge in Bad Canstatt gebucht.



Unser Anlagenplan mit 60 Modulen á 80 x 40 cm in zwei Wendeln, Gleislänge gesamt 440 Meter. Oben links die Abzweigmodule 01/37-10/02, die in die „große weite Welt“ zu den anderen Anlagen führen. Sammlung: MEC Hannover

Hier gab es Gott sei Dank keine Parkplatzprobleme, sondern sogar eine Sicherungsschranke bei der Ein- und Ausfahrt.

Der nächste Tag, Mittwoch 22. November war von den „restlichen“ achtstündigen Aufbauarbeiten und den dazugehörigen Feinabstimmungen bestimmt. Der Veranstalter hatte uns aus der Ecke, in der wir vor zwei Jahren standen, mehr in der Mitte der Halle platziert. Dieser Platz, das zeigten die nächsten Tage mit Öffentlichkeit, war sehr attraktiv.

Am Donnerstag, den 23. November begann der Ausstellungsbetrieb bereits mit vielen Messebesuchern. Doch jeden

Tag wurden es immer mehr. Das Einfahren unserer Anlage begann etwas holprig, aber unsere schönen Zugarnituren kamen bei den Besuchern gut an. Unser Konzept: Wir benutzen Fahrzeuge aller Hersteller wie Fleischmann, Minitrix, Roco, Arnold und Kato. Das Gleis ist von Peco nach Norm, und die längste Zuglänge kann als Ausnahme schon mal 5,60 Meter erreichen. Mindestens fünf Betriebsstellen, sprich Bahnhöfe, müssen besetzt sein. Die Anlage selbst wird analog betrieben, doch in einem Teil ist die Vorführung eines digitalen Rangierbetriebs möglich. Immer zwei Kollegen achten auf kleinere und



Unsere Ausstellungsanlage, vorn rechts die Abzweigmodule 01/37-10/02 zu den anderen Anlagen
Foto: Richard Böhne

größere Unregelmäßigkeiten und beseitigen Entgleisungen, Zugtrennungen sowie neugierige Finger. Wir arbeiten nach einem Dienstplan, damit jeder einmal freie Zeit zum Schauen, Schoppen oder sonst etwas hat. Unser ältester Teilnehmer ist 83 Jahre, der jüngste neun Jahre alt.

Am Abend gab es den ersten internen Höhepunkt. Das Internationale Ausstellerfest war angesagt. Alle Teilnehmer hatten Spezialitäten ihrer Region oder ihres Landes mitgebracht. Da gab es Raclette von den Schweizern, Palatschinken von den Wienern, Bier von den Belgiern, Käse von den Italienern, Schnaps von den Niederländern und Finnen und natürlich Wurstspezialitäten, Gerstenbrot, Bier und Schnaps aus Niedersachsen. Eine tolle

Stimmung kam auf, und alle Leckereien zu probieren, war gar nicht möglich. Am Ende waren alle Tische abgeräumt, nur noch am Niedersachsen-Tisch gab es eine andauernde Versammlung. Sie löste sich erst auf, als die Schnapsflaschen bis zum Boden geleert waren. Dennoch kamen wir rechtzeitig ins Bett, und der nächste Tag konnte wieder pünktlich in der Messehalle 5 beginnen. Es war ein normaler Messetag am Freitag, doch abends waren scheinbar alle Stuttgarter auf den Straßen, denn statt 45 Minuten benötigten wir nun anderthalb Stunden für die Fahrt zur Jugendherberge.

Am Samstag erhielten wir Besuch aus Hannover. Bernd Waterholter stattete uns einen Besuch ab. Als Regionaler Fachbe-

rater lobte er unsere Anlage für ihr gutes Aussehen und die Einbindung in die große Modul-Anlage. Wir hatten extra ein Abzweig-Modul vorgesehen, mit dessen Hilfe wir auf unsere interne Anlage verzweigen konnten. Fremdzüge hatten leider einige Probleme auf unseren Strecken, da wir Blöcke verbaut hatten, die Fremdfahrzeuge nicht auslösen konnten. Dadurch kam es zu manchem Auffahrunfall. Auch einige unserer Züge fuhren nach einigen Vorbehalten und freundlicher Aufforderung der Nachbargruppe in die „weite Welt“. Und sie kamen immer wieder vollständig zurück.

Am Samstagabend gab es wieder eine zentrale Veranstaltung mit Abendessen und Verleihung des „N-Scale-Convention Teilnehmerpreis“. Und ausgerechnet unser transportgefährdetes Alpen-Modul bekam den 4. Preis. Nur eine Stimme fehlte zum dritten Platz. Der Jubel war sehr groß bei uns und die Freude auch, denn wir erhielten als Preis einen Bausatz mit Kirche und Glockengeläut im Maßstab der Spur N. Ein neues Modul ist somit vorprogrammiert.

Am Sonntag, den offenbar besucherstärksten Tag, zeigten wir wieder stolz unsere schöne Anlage mit dem ausgezeichneten Alpen-Modul. Abends schraubten wir alles auseinander, beluden unser Transportfahrzeug und nahmen Abschied von allen. Erst gegen 21:30 Uhr verließen wir das Messegelände und fuhren wieder nach Bad Canstatt.

Resümee: Es trafen sich Freunde im Geiste. Atmosphäre und Spaß waren riesig. Kommunikation mit Fachleuten und Publikum begeisterte. Unsere Anlage war die schönste und geschlossenste. Die Gesamtkosten von mehr als 1 000 Euro



Die internationale Essenmeile am ersten Abend
Foto: Richard Bohne

waren vertretbar. Auch das BSW steuerte einen kleinen Zuschuss bei.

Nach der letzten Nacht in der Jugendherberge kehrten wir am Montag, den 27. November fast staufrei nach Hannover zurück. Nach dem Ausladen wurde wieder der Wunsch geäußert, sich in zwei Jahren erneut um eine Teilnahme in Stuttgart zu bewerben. Jedes Jahr wäre zu anstrengend und kostenintensiv. Wir erlegten uns auf, 2019 eine überarbeitete Anlage mit mindestens sechs neuen Modulen präsentieren zu wollen. Spätestens Mitte 2018 sollten wir mit der Umsetzung beginnen.

Eine Video-Erinnerung an 2017 ist unter: https://www.youtube.com/watch?v=On_EaR-9PJhg abrufbar. Weitere Fotos gibt es unter: www.n-club-international.de. Die nächste „Modell+Technik“ findet ohne uns vom 22. bis 25. November 2018, täglich von 10-18 Uhr, statt.

Dieter Koschmann – Abschied vom Ehrenamt

Redaktion

Danke, Dieter, für mehr als 23 Jahre ehrenamtliches Engagement in unserem BSW-Kulturbereich. Du zählst zu den Mitbegründern, ohne die es uns nicht geben würde. Ab 1994 stelltest du dich der ehrenamtlichen Arbeit als Hauptbeauftragter. Du vereinst Eisenbahn-Historiker und Modelleisenbahner in einem gemeinsamen Freizeitbereich. Nicht immer war es leicht, alles unter einen Hut zu bekommen, die Vorstellungen der BSW-Zentrale den Ehrenamtlichen zu vermitteln sowie Ideen und Beschlüsse umzusetzen. Bahn&Modell entwickelte sich zu einem lesenswerten Fachblatt, das du mit deinen Leitartikeln bereicherst. Deiner Initiative ist es zu verdanken, dass wir die Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN in Angriff nahmen, die nun für Autoren und Verleger fast zu einem Lebenswerk geworden ist.

Bereits anlässlich deines 70. Geburtstags am 29. April 2008 haben wir in

Bahn&Modell, Heft 19, deinen Lebensweg gewürdigt. Nunmehr sind weitere zehn Jahre vergangen, und wir gratulieren recht herzlich zum 80. Geburtstag. Die Leitung des Kulturbereichs hast du inzwischen in jüngere Hände abgegeben, doch das Loslassen fiel dir mitunter schwer. Die Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente in Berlin wurde zu deiner neuen Herausforderung, für die du viel Kraft und Durchhaltenwillen aufbrachtest.

Am 13. Dezember 2017 bist du auf eigenem Wunsch aus dem Ehrenamt ausgeschieden und von der BSW-Zentrale und unserem Zentralen Fachberater verabschiedet worden. Wir wünschen dir alles Gute und hoffen, dass du an unserer Arbeit weiterhin regen Anteil nimmst. Als Leser von Bahn&Modell wirst du sicherlich über den einen oder anderen Beitrag schmunzeln, denn vieles wiederholt sich im Leben. Nur die Zeiten und Methoden sind anders geworden.



**Tobias Schwab von der BSW Zentrale hält die Laudatio auf der Verabschiedungsfeier von Dieter Koschmann am 13. Dezember 2017 in Berlin, v.l.n.r.: Tobias Schwab, Holger Prestin, Dieter Koschmann
Foto: Siegfried Krause**

Karl Wecker – BSW-Förderer seit 48 Jahren

Markus Klatte, Paderborn – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“

Im März 2018 geht Karl Wecker als Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG in den wohlverdienten Ruhestand. Er blickt auf ein ereignis- und abwechslungsreiches Berufs- und Eisenbahnerleben zurück. Bereits im zarten Alter von sechs Jahren lag die erste Modellbahn unter dem Weihnachtsbaum. Damit begann eine Eisenbahnergeschichte, die bis heute ungebrochen anhält. Der Vater und zwei ältere Geschwister waren auch schon bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigt. Das Ausbesserungswerk Paderborn lag nur wenige hundert Meter vom Wohnhaus entfernt. Es war also naheliegend, dass Karl Wecker am 1. September 1969 hier eine Ausbildung zum Maschinen Schlosser begann. Mit Lehrbeginn wurde, so wie es damals üblich war, auch sofort der Grundstein für die Mitgliedschaft im BSW gelegt. Da Karl Wecker schon von klein an mit dem Modellbahn-Virus infiziert war, mutete es fast selbstverständlich an, dass er sich

an der Gründung einer BSW-Modellbahngruppe beteiligte. Als Gründungsmitglied der Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ übernahm Karl auch ein Ehrenamt. Ab 5. April 1979 wurde er unser 2. Vorsitzender, wie es damals noch hieß. Er lenkte zusammen mit dem restlichen Vorstand die Geschicke der Modellbahngruppe.

In den 1980er Jahren hielt auch im Ausbesserungswerk Paderborn die Digitalisierung Einzug. Dadurch ergab sich die Möglichkeit, einen Arbeitsplatz in der damaligen Elektronischen Datenverarbeitung (EDV) zu bekommen. Durch diese berufliche Veränderung ergaben sich neue Kontakte und Verbindungen. Diesen Kontakten ist es auch zu verdanken, dass Karl Wecker als vermeintlicher „Schienenklau“ in die Werks-geschichte einging. Und das kam so: Seit 1983 besitzt die BSW-Gruppe einen „VB 98“, einen Beiwagen zum Schienenbus VT 98. Dieser stand nicht direkt am Gruppenraum,



Historisches Gruppenfoto um 1983
Sammlung: Wecker



Karl Wecker 2017 auf dem SKI 51.

Sammlung: Wecker

sondern ca. 100 Meter von ihm entfernt. Somit waren die Mitglieder, die am Beiwagen werkten, nicht in der Nähe der anderen Mitglieder. Das war dem „Wir-Gefühl“ nicht förderlich. Wegen Kleinigkeiten wie Wasser holen, Brettchen sägen, Material herbeschaffen usw. musste immer wieder gependelt werden. Daher sollte der VB 98 näher rücken. Da sich aber neben dem Gruppenraum kein Gleis befand, machte sich Karl auf die Suche und fand im Werk ein Abstellgleis, das auf den letzten 50 Metern vermeintlich nicht genutzt wurde. Ein Prellbock war auch nicht vorhanden. Also frisch ans Werk, einen Schweißer besorgt, der die Schienen trennen sollte und einen Flachwagen, der das 14 Meter lange Gleisstück transportieren konnte. Der Kollege Schweißer war gerade beim Abbrennen des ersten Schienenstückes, als im Nachbargleis eine Rangierfahrt neue Schadwagen ins Gleis drückte. Der Rangierer sah die Schweißarbeiten am Nachbargleis, ließ augenblicklich die Rangiereinheit anhalten und meldete zum Stellwerk PB Hbf, dass es keine Rangierfahrten mehr ins Ausbesserungswerk

geben dürfe, da die Gleislänge nicht mehr stimme. Das hätte bedeutet, dass die täglichen drei Schadwagenzüge mit 500 Metern Länge nicht mehr ins Werk fahren könnten oder noch schlimmer: Das Werk wäre nicht mehr arbeitsfähig. Nun war, wie man so schön sagt, „Holland in Not“! Es musste schnellsten gehandelt werden, um die Sache wieder ins Lot zu bringen. Da halfen die oben erwähnten Kontakte, u.a. zur Betriebstechnischen Abteilung, um das Schlimmste zu verhindern. Der Schweißer verband die Schienen wieder miteinander und es gab „Entwarnung“. Seitdem spricht man intern vom „Schienenklau“, der für alle Beteiligten ohne Folgen blieb. Später wurde dann ein anderes Stück Gleis gefunden, welches ganz offiziell umgesetzt werden konnte. Ein Autokran platzierte den VB 98 darauf.

Im Januar 1996 stand eine ernste Entscheidung für die BSW-Gruppe an. Der damalige Vorsitzende Bodo Lipke wollte seine Verantwortung zurückschrauben. Mit einstimmigem Beschluss der Mitgliederversammlung übernahm Karl Wecker die Aufgaben des 1. Vorsitzenden, heute Gruppenleiter. Und ist man erst einmal auf einer Ehrenamtsliste, so ist es meist nur eine Frage der Zeit, wann die Anfrage für den nächsten Posten hinzu kommt. Und so war es dann auch: Anfang 2001 fragte die BSW-Regionalleitung West an, ob sich Karl eine Ausweitung des Ehrenamtes auf die Region vorstellen könnte. Er dachte damals sicher: „Man kann ja mal schauen, was das so alles mit sich bringt.“ Somit wurde er zum Bezirksbeauftragten Modelleisenbahn (BB MEB) der Region West, Bezirk Essen, bestellt. Hieraus wurde mittlerweile der Regionale Fachberater Modelleisenbahn für NRW. Im April 2009 kam dann noch die BSW-Ortstelle Paderborn auf ihn zu und wählte ihn einstimmig

mig zum Kulturwart der Ortsstelle. Aber dennoch, trotz aller seiner BSW-Verpflichtungen, liegt Karl Weckers Hauptaugenmerk auf den Aktivitäten seiner Gruppe und deren Fortbestand. Er organisiert immer wieder Veranstaltungen, die den Zusammenhalt der Gruppe fördern. Fest im Terminkalender verankert ist alljährlich im Mai die Gartenbahneröffnung auf dem Grundstück, das die Werkleitung der Gruppe kostenlos zur Verfügung stellte. Hier dreht seit einigen Jahren eine Lehmann-Gartenbahn ihre Runden. Auch andere Abteilungen des heutigen DB Werks Paderborn nutzen inzwischen dieses Gelände als Feierstätte.

Durch Karls guten Draht zu den Führungskräften des DB Werks als nunmehr Informationstechnologie-Verantwortlicher ist die Gruppe auch im Besitz vieler erhaltenswerter Exponate. Neben dem schon erwähnten VB 98 und einem fahrbereiten Schwerkleinwagen SKL 51 besitzt die Gruppe auch ein Pappmodell der ersten deutschen Dampf-

lokomotive „Adler“. Es wurde uns vom damaligen Werkdirektor und langjährigem Vorsitzenden der BSW-Ortsstelle Paderborn Wolfgang Arnicke übergeben. Darauf befindet sich der Schriftzug „19 AWP WA 74“. Bei der Übergabe fragte der Werkdirektor „Was bedeutet denn dieser Schriftzug?“. Er wollte eigentlich hören: „AW Paderborn – Wolfgang Arnicke“. Als Antwort bekam er allerdings zu hören: „Alle wollen Pils – wir auch“. Die Zahlen 19 und 74 verweisen auf das Jahr 1974, in dem Wolfgang Arnicke während einer Karnevalsveranstaltung mit diesem Pappmodell auf die Bühne gelockt worden war.

Solche und ähnliche Geschichten begleiteten Karl Wecker bis zum DB-Ruhestand. Alles Gute zum kommenden BSW-Unruhestand wünschen dir, lieber Karl, deine Mitstreiter der BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 1979“... und der BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn (die Redaktion).

Gartenbahn der BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 1979“ in Paderborn.

Sammlung: Wecker



BSW-Modelleisenbahngruppe Saarbrücken im 40. Jahr gerettet

Siggi Gottschall, Saarbrücken – BSW-Modelleisenbahngruppe Saarbrücken

Die letzten drei Jahre waren bei uns sehr turbulent mit einigen „ups“ und „downs“. Nach einem erfreulichen Abschluss des Jahres 2015 mit einer stark besuchten Ausstellung im Dezember (das saarländische Fernsehen hatte samstags kurz vor 20:00 Uhr drei Minuten darüber berichtet) wurden wir Anfang 2016 auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Vom BSW kam im Januar die Nachricht: „Die Miete ist zu hoch.“ Das war uns schon klar, aber zukünftig monatlich 35 Euro pro Nase nur für den Mietanteil ging nicht.

Wir kündigten rechtzeitig sechs Monate vorher den Raum und begannen mit der Suche nach einer neuen Unterkunft. Es lief schwer an, denn DB Imm in Saarbrücken (gehört zu Karlsruhe) vertröstete uns auf später. Sie waren selbst in einer Phase der Umstrukturierung. Alles, was wir bei Privaten anschauten, war entweder zu teuer oder in einem miserablen Zustand. Doch dann kam eine gute Nachricht. Der Hausbesitzer einer ehemaligen Kegelbahn (selbst Modelleisenbahner) wollte diese zu seinem Modellbahnkeller umbauen. Von den insgesamt 400 Quadratmetern bot er uns 200 Quadratmeter an. Keine Miete, nur 50 Prozent der Nebenkosten sollten wir zahlen. Sein Vertrag war innerhalb eines Tages in meinen Händen, und ich leitete ihn sofort ans BSW weiter. Dann begann das Warten, Nachfragen, Warten und Nachfragen. Irgendwo zwischen Saarbrücken, Duisburg und Frankfurt

(Main) lag oder bewegte sich der Vertrag. Nach drei Monaten wurde es dem Hausbesitzer zu bunt. In einem „trumpschen“ Monolog erklärt er mir seinen Unwillen und das Ende der Zusammenarbeit. Das war Anfang August 2016.

Nun hatten wir wieder keine Bleibe in Aussicht. Per Zufall lernte ich im September-Urlaub jemand kennen, der in Fischbach im eigenen Haus leerstehende Geschäftsräume mit 140 Quadratmetern anbot. Hinfahren, ansehen, Klasse – alle waren begeistert. Die Miete belief sich auf einen Betrag, den wir schon damals stemmen konnten. Den Mietvertrag begleitete ich jetzt persönlich, obwohl die Zusage stand: „Egal, wann der Vertrag zurückkommt, ihr könnt einziehen“. Im Dezember 2016 war es endlich soweit. Nach einigen Touren mit Kleinlaster und eigenem Hänger war der alte Raum leer, und im neuen stapelte sich alles in einem geordneten Durcheinander. Die Anlage hatten wir bereits im Sommer in „Häppchen“ zerlegt, von denen wir die Hälfte am neuen Standort in die neue Anlage integrieren wollten. Auf dem verbliebenen Grundrahmen setzten wir einen passenden Neubau.

Das am Jahresanfang 2017 ausgegebene Motto: „Weihnachten wird gefahren“ war Maßstab und Ansporn für alle unsere Mitglieder. Im Oktober hatten wir schon den analogen Gleichstrom fertig. Die Blöcke waren an die Schaltung an-



Unsere Neubauanlage Ende 2017

Foto: S. Gottschall

geklemt. Unser neuer „Stromer“ – im Hauptberuf Elektronik- und Elektrofachmann, beförderte unser Eigenbau-Netzteil gleich auf den Müll mit dem Hinweis: „Nicht vorschriftskonform“. OK, es stammte aus unseren Anfangstagen. Jetzt tun mehrere abgesicherte Steckernetzteile die gleiche Arbeit.

Für den digitalen Wechselstrom mussten wir einen komplett neuen Bahnhof errichten. Im November wurde verkabelt, und an den beiden letzten Clubabenden im Dezember hieß es: „Fahrt frei“. Jeder brachte ein bis zwei Züge mit, und es durfte ausgiebig getestet und gefahren werden. Auch einige Landschaftsteile sind wieder auferstanden. Es sind alte Teile, die neu zusammengefügt wurden. Ideen für neue Landschaften sind schon als Zeich-

nungen vorhanden. Darauf wird sich 2018 unsere Hauptarbeit erstrecken.

„Gut Ding will Weile haben“ sagen wir jetzt zum 40. Jubiläum. Dass es nun in neuen Räumen vorwärts geht, beweisen sechs neue Mitglieder. Mit ihnen liegen wir auch kostenmäßig auf der sicheren Seite.

Unsere Ausstellungsanlage, eine zweite Anlage in 15 Segmenten, konnte nicht in den neuen Räumen untergebracht werden. Sie steht derweil wohl verpackt im Keller einer Schule, in der Hoffnung, dass sie dort noch ein paar Tage ausharren kann. Demnächst werden wir sie wohl an ihrem Abstellort aufbauen müssen, um sie für die kommenden beiden Ausstellungen vorzubereiten. Anfang März sind wir nach Forbach und im Mai 2018 nach Nancy (beide in Frankreich) eingeladen. □

Bahnpost auf der Waldsaumbahn

Klaus Dieter Erdmann, Gotha – BSW-Förderer und ehem. Leiter des Bahnhofs Gotha

Waldsaumbahn

Die Waldsaumbahn ist eine Nebenbahn, die sich nördlich des Thüringer Waldes von Fröttstädt über Friedrichroda nach Georgenthal erstreckt. Im Herzogtum Gotha begonnen, ist sie heute noch teilweise in Betrieb. Ausgangspunkt war die Thüringer Eisenbahngesellschaft, die am 24. Juni 1847 die Hauptbahn von Halle (Saale) bis Eisenach eröffnete. Zwischen Gotha und Eisenach liegt Fröttstädt. Von Fröttstädt nach Waltershausen (3,6 km) verkehrte ab 2. Juli 1848 eine Pferdebahn. 1876 entstand daraus eine normalspurige Dampfbahn bis Friedrichroda (9,9 km). Seinerzeit hieß sie ganz einfach Friedrichrodaer Eisenbahn. Bauherr war das Herzogtum Gotha, Bauausführende und Betreiber die Firma Bachstein.

1889 übernahm die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) die Bahn und verlängerte sie per 1. November 1896 bis Georgenthal (18,8 km), wo sie in die Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn einmündete. Nun nannte man sie die Waldsaumbahn. Diese erreichte ihre Blütezeit um 1930. Viele Urlauber und Ausflügler besuchten den Thüringer Wald mit dem Großen Inselsberg (916 m) und dem Rennsteig als legendären Höhen-Wanderweg. In den Bahnhöfen Friedrichroda und Schönau-Ernstroda wurden, auch im Zusammenhang mit dem Truppenübungsplatz bei Ohrdruf, Überholmöglichkeiten für lange Güterzüge eingebaut. Der Streckenabschnitt von Fröttstädt bis Schnepfenthal war zweigleisig ausgebaut. Es gab durchgehende Kurswagen von/nach



Kartenausschnitt aus dem DR-Kursbuch von 1990



Postkarte vom Bahnhof Reinhardtsbrunn aus dem Jahr 1901, im Gleisdreieck der Fürstenpavillon und dahinter das Empfangsgebäude von 1897
Historische Postkarte aus dem Verlag W. Zinke

Berlin und Leipzig. Im Bahnhof Waltershausen fuhren täglich bis zu 36 Personenzüge ab. Seit 1929 verkehrt vom Bahnhof Gotha aus die Thüringerwaldbahn, eine konkurrierende Straßenbahnlinie über Waltershausen, Reinhardtsbrunn, Friedrichroda bis Tabarz.

1944 wurde der Verkehr zwischen Reinhardtsbrunn-Friedrichroda und Friedrichroda durch den Reinhardtsbergtunnel (279,8 m) eingestellt. Im Tunnel lagerten kriegswichtige Teile der Gothaer Waggonfabrik. Das zweite Gleis zwischen Fröttstädt und Schnepfenthal diente der Materialgewinnung. Nach dem Einmarsch der US-Streitkräfte wurde der Güterverkehr zwischen Friedrichroda und Georgenthal wieder aufgenommen („Beutezüge“) und schließlich auch der Reinhardtsbergtunnel wieder befahrbar gemacht. Der durchgehende Zugverkehr begann erneut im Au-

gust 1945. Mit dem Abzug der Amerikaner Ende Juni 1945 verschwanden allerdings die meisten brauchbaren Lokomotiven und Waggonen. Der Fahrplan wies 1946 nur noch vier durchgehende Zugpaare aus. Schließlich wurde, um die Reparationsleistungen an die Sowjetunion erfüllen zu können, der Streckenabschnitt Friedrichroda–Georgenthal 1947 demontiert und damit der Betrieb eingestellt. Auch die übrigen Bahnhöfe blieben nicht verschont, was an Gleismaterial entbehrlich schien, verschwand. Lediglich der Bahnhof Waltershausen überstand die Tortur relativ unbeschadet. Mehrere Bemühungen der Anliegergemeinden um einen Wiederaufbau in der DDR scheiterten.

Die Kursbuchstrecke 194/189f/616 wurde bis 1993 von der Deutschen Reichsbahn betrieben. Dann übernahm sie die DB AG. Im August 2015 kam es zu einem

Personalengpass, sodass für vier Wochen die Erfurter Bahn einsprang. Den endgültigen Zuschlag zum Betrieb der Bahnstrecke Fröttstädt–Friedrichroda ab 10. Dezember 2017 hat die Süd-Thüringen-Bahn erhalten (RB 48 im Dieselnetz Südthüringen). Die Nahverkehrsservicegesellschaft des Landes Thüringen hat die Bahnstrecke weiter bis 2028 bestellt.

Bahnpost

Die Bahnpost auf der Waldsaumbahn ging auf einen Vertrag vom 1. Mai 1847 zurück, den die herzogliche Regierung, die Fürstliche Thurn-und-Taxis-Post und die Thüringer Eisenbahngesellschaft abschlossen. Dieser regelte den unentgeltlichen Transport von Briefen, Geldern und „dem Postzwange unterworfenen Gütern“ im herzoglichen Gebiet sowie die Einrichtung von Poststellen und Telegraphenbüros auf Bahnhöfen der Thüringer Eisenbahngesellschaft. Beginn des Bahnpostverkehrs auf der Strecke Fröttstädt–Friedrichroda war die Eröffnung eines Postexpeditionsbüros am 1. Juli 1848 im Gebäude der Pferdebahngesellschaft zu Waltershausen. Ab 2. Juli 1876 verkehrte zwischen Fröttstädt und Friedrichroda die Bahnpost mit regulären Postwagenwagen in den Hauptverkehrszeiten. Ansonsten reichte ein Postabteil im Packwagen aus. Ab Friedrichroda gingen Pferdefahrtposten über den Thüringer Wald.

Die Übernahme der Eisenbahnstrecke 1889 durch die K.P.E.V. und die Verlängerung bis Georgenthal erhöhte das Postaufkommen wesentlich. Es galt nach wie vor das Preußische Eisenbahngesetz von 1838, das auch die Privilegien für die Postgesellschaften regelte. Danach durften Postwagen in Zügen verkehren, die samt



Bahnpost-Stempel.

Sammlung: Walter

Personal unentgeltlich zu befördern waren. Ebenfalls durften die Postgesellschaften Gebäude und für ihren Bedarf erforderliche Anlagen auf den Liegenschaften der Bahngesellschaften errichten. Das Bahnpostamt befand sich im Bahnhofsgelände, wo die K.P.E.V. neben der Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers auch eine Wohnung für den Postmeister mietfrei zur Verfügung stellte. Aufgrund der rasanten Entwicklung von Handwerk und Gewerbe in und um Waltershausen bezog die Post 1904 einen Neubau nahe dem Kloster. Dieses Post- und Telegraphenamt entwickelte sich zu einem der größten Postämter im Herzogtum Gotha.

Ab 1. April 1924 trat das Reichspostfinanzgesetz in Kraft, wonach die Reichspost aus dem Staatshaushalt herausgelöst und finanziell selbst tragend wurde. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durfte nunmehr Achskilometergebühren für die Postwagen berechnen.

Die Bahnpost transportierte auch Milchkannen zu und von den Bahnhöfen. Mit dem Frühzug aus Friedrichroda kamen die gefüllten Kannen nach Fröttstädt und wurden hier auf Hauptbahn-Zügen in Rich-

tung Frankfurt (Main) oder Kassel umgelaufen. Mit dem Abendzug kehrten die leeren Kannen zurück. Während des Zweiten Weltkriegs setzte man wegen fehlendem Personal für die Kannen-Umladung sogenannte Milchkurswagen ein. Sie wurden den Früh- und Abendzügen beige stellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrten keine Postwagen mehr. Lediglich im Packwagen des Früh- und Abendzuges war ein Postabteil eingerichtet. Ab Mitte der 1950er Jahre wurde auch das eingespart und es gab nur noch Postsäcke im Packwagen. Die Postämter von Friedrichroda und Waltershausen schickten bis Ende der 1970er Jahre mit dem Abendzug Postsäcke nach Fröttstädt, die dort „Bahnpostler“ in Richtung Erfurt oder Eisenach umladen.

1950 begann der Dienst auf dem Fröttstädter Bahnpostamt um 5:00 Uhr, denn der 5508, ein reiner Postzug nach Bebra, brachte die Eilpost von Berlin. Dazu gehörten auch die Zeitungen „Neues Deutschland“. Der Postdienst endete abends 19:30 Uhr mit der Abfertigung des 5509, des Gegenzuges von Bebra nach Berlin Ostbahnhof. Diese Züge wurden fahrdienstlich wie Schnellzüge behandelt und vom Hauptdispatcher überwacht.

Mit der Umstrukturierung des Zustellwesens im Landkreis Gotha Mitte der 1970er Jahre wurde die Beförderung von und zur Poststelle am Fröttstädter Bahnhof von Straßenfahrzeugen übernommen, dort gesammelt und den beiden verkehrenden Postzügen zugeführt.

In den Zügen von und nach Friedrichroda wurden somit nur noch die Sendungen des Zentralen Kurierdienstes (ZKD) befördert. Diese Sendungen wurden wie Einschreibexpressgut behandelt und von



Bahnpostler 1920 auf dem Bahnhof Fröttstädt, im Hintergrund Eisenbahner. Sammlung: Walter

Zug zu Zug gegen Quittung weitergegeben. Die auf der Relation Erfurt–Eisenach in Personenzügen noch eingesetzten Postwagen waren nicht mehr mit Personal besetzt. Die o.g. Postzüge verkehrten noch bis zum Fahrplanwechsel 1990. Das Postamt am Fröttstädter Bahnhof wurde Mitte 1992 geschlossen.

Kraftpost

Um 1920 begann die Reichspost mit der Einrichtung von Kraftpost-Buslinien. Von Bahnknoten aus sollten sie das Umland mit Postsendungen versorgen und dem Personen- und Expressguttransport dienen. In Abstimmung mit der Ankunft der Fernzüge (meist beschleunigte Personenzüge mit langem Laufweg) fuhren Busse im Sommer täglich dreimal, im



Reichspost-Bus (mit Linkssteuerung) um 1930 vor dem Grand-Hotel „Herzog Ernst“ in Friedrichroda.
Sammlung: Walter

Winter zweimal, von Fröttstädt aus nach Friedrichroda, Tabarz, Schwarzhäusern, Winterstein und Schmerbach. Am Wochenende gab es bei Bedarf zusätzlich Ausflugsfahrten.

Symbolische Briefmarke des Briefmarken-Sammler-Vereins Gotha mit kreuzender Waldsaumbahn (unten) und Thüringerwaldbahn (oben)
Quelle: BSV Gotha



Briefmarken-Sammler-Verein Gotha 1890 e.V. (BSV)

Aus Anlass des 140-jährigen Jubiläums der Bahnstrecke Fröttstädt–Friedrichroda sowie der 120-jährigen Verlängerung dieser Strecke nach Georgenthal richtete der BSV im August 2016 eine Sonderausstellung in Schnepfenthal aus. Gezeigt wurde die philatelistische Entwicklungsgeschichte von Post, Eisenbahn und Thüringerwaldbahn. Dafür gestaltete man eine symbolische Briefmarke mit Waldsaumbahn und Thüringerwaldbahn.

Literatur:

Weisser/Möller: Von der Waltershäuser Pferdebahn zur Waldsaumbahn – 1848–1998, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 1998
Günter Fromm: Die Geschichte der Friedrichrodaer Eisenbahn 1876–1896, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2002

Bahnhof Gotha - ehemaliges Bahnpostgebäude und letzter Sitz der BSW-Gruppe Eisenbahn-Heimat Gotha

Klaus-Dieter Erdmann, Gotha - BSW-Förderer und ehem. Leiter des Bahnhofs Gotha

In Gotha begann das Zeitalter der Bahnpost am 1. Mai 1849. Vorausgegangen war ein Vertrag vom 1. Mai 1847 zwischen der Thüringer Eisenbahngesellschaft (ThE) und der Fürstlichen Thurn- und Taxis-Postverwaltung zur Postbeförderung auf der Thüringer Eisenbahn. Der Streckenabschnitt zwischen Erfurt und Gotha wurde am 10. Mai 1847, der zwischen Gotha und Eisenach am 24. Juni 1847 eröffnet.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Erleichterung des Verkehrs wird in dem Stationsgebäude der Thüringischen Eisenbahn zu Gotha mit dem 1. November ex. eine Post-Expedition mit der Befugnis zur Annahme von Briefpostgegenständen errichtet werden.
Erfurt, den 18. October 1867.

Der Ober-Post-Director.
In Vertretung:
Reichow.

Amtliche Bekanntmachung der Oberpostdirektion Erfurt vom 18. Oktober 1867

Quelle: Gothaische Zeitung vom 28. Oktober 1867/Sammlung BSW-Ortsstelle Gotha

Die Fürstliche Thurn- und Taxis-Postverwaltung hatte ihren Hauptsitz in Frankfurt (Main). Sie gehörte seit 1851 zum Deutsch-Österreichischen Postverein. Nach dem Sieg im Deutschen Krieg 1866 (Preußen gegen Österreich) besetzte Preußen die

Freie Stadt Frankfurt und zwang Thurn und Taxis gegen eine Abfindung zu einem Post-Abtretungsvertrag. Gotha gehörte nun zum Norddeutschen Postbezirk Preußens. Am 1. November 1867 eröffnete dieser für die Annahme von Briefpost die „Postexpedition



Postgebäude Bf Gotha 1987
Sammlung: Thomas & Klaus-Dieter Erdmann



**Renoviertes
ehemaliges
Postgebäude/
Bahnüberwachungs-
zentrum
Bf Gotha 2015**
Foto: Klaus-Dieter
Erdmann, 12. Ap-
ril 2015

Gotha 2" im Stationsgebäude des Bahnhofs Gotha. Ab 1. September 1871 wurden dort alle Postsendungen angenommen und ausgegeben. Seit 1880 befand sich dieses Postamt Gotha 2 im Bahngelände auf der Bahnhofstraße 15.

Dieses traditionsreiche Gebäude wurde nach dem Auszug der Post und dem Ende des Bahnpostverkehrs in Deutschland Anfang der 1990er Jahre von der damaligen Deutschen Reichsbahn wieder übernommen und renoviert sowie unterschiedlichen Nutzungen zugeführt. So waren darin zunächst die Bauüberwachungszentrale (BÜZ) der Bahn und deren beteiligten Baubetrieben für den Umbau und die Elektrifizierung des Bahnhofs Gotha im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 7 „Strecke Erfurt–Neudietendorf–Bebra“ untergebracht. Nach deren Fertigstellung und Inbetriebnahme 1994 diente das Gebäude u. a. einer Meldestelle für Triebfahrzeugführer der DB Regio AG Thüringen, einer Beratungsstelle der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW-Ortstelle Gotha), der BSW-Gruppe „Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha“* und einer gastronomischen Einrichtung „Zur Auskunft“. Alle diese Nutzungen entfielen in den letzten Jahren nach und nach. Das Ge-

bäude verwaiste und stand zuletzt leer. Die Stadt Gotha erwarb es von der DB AG, um es abzureißen und im Rahmen der Städtebauförderung einen Parkplatz anzulegen. Mit dem Abbruch wurde Mitte November 2017 begonnen, Kosten 115 000 Euro. Damit ging ein weiteres Kapitel Gothaer Eisenbahn- und Postgeschichte zu Ende.

Literatur: Geschichte des Postwesens im Gothaer Land 1686-1945, Bd. 1; Horst Moritz; Verlag Rockstuhl 2001

*) Die Sammlung der BSW-Gruppe „Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha“ befindet sich jetzt im Technik- und Geschichtsmuseum Gotha in der alten Mälzerei

**Abriß des Postgebäudes/Bahnüberwachungs-
zentrums Bf Gotha 2017**

Foto: Klaus-Dieter Erdmann, 31. Dezember 2017



Geschwindigkeitsmessung zu Dampflokszeiten

Peter Falow, Schwerin

Vermutlich wird heute nur noch wenigen Eisenbahnern dieses Verfahren bekannt sein. Für die Lokomotivführer-Anwärter auf Dampflokomotiven gehörte es zur Ausbildung und war für die praktische Tätigkeit als Lokomotivführer von enormer Bedeutung. Auch manch ein Reisender wusste es zu nutzen und konnte vom Zug aus die Geschwindigkeit ermitteln.

Eine Dampflokomotive im Streckendienst war in der Regel mit einem Geschwindigkeitsmesser (Tacho) ausgerüstet. In der Anfangszeit der Eisenbahn und bei einfachen Betriebsverhältnissen gab es aber keine Tachos, ebenso nach dem Zweiten Weltkrieg wegen des allgemeinen Mangels. Und selbst bei Loks, die einen Tacho besa-

ßen, kam es schon mal vor, dass die Anzeige ausfiel, weil zum Beispiel die Antriebsspirale brach oder bei Neubauloks der elektrische Geber seinen Geist aufgab. Man musste dann nach Gefühl weiterfahren oder aber die Geschwindigkeit manuell ermitteln. Dazu dienten die Kilometersteine im Abstand von 200 Metern (auf Hauptbahnen). Diese waren somit auch für die Betriebssicherheit von Bedeutung. Für die manuelle Ermittlung der Geschwindigkeit muss man sich die Zahl 720 merken. Per Taschenuhr oder durch Zählen der Sekunden bestimmt man die Zeit für das Fahren von Kilometerstein zu Kilometerstein. Werden zum Beispiel 12 Sekunden gestoppt, dann muss die Zahl 720 durch die ermittelten 12 Sekun-

Kilometerstein/-schild einer nichtelektrifizierten Strecke.

Foto: Ankawü





Kilometerschild einer elektrifizierten Strecke
Foto: F. Hein

den geteilt werden. Die errechnete Geschwindigkeit beträgt dann 60 km/h.

Die alten Lokführer erzählten uns jungen Lokführeranwärtern, dass es aber auch noch andere Methoden der manuellen Geschwindigkeitsmessung auf den Dampflokomotiven gab. Entweder zählte man die Schienenstöße, die man über die Füße wahrnahm und errechnete anhand der bekannten Schienenlängen das Tempo oder aber man zählte die Zeit in Sekunden, die der Zug zwischen den Telegraphenmasten, der Abstand betrug 90 Meter, zurücklegte. Diese Methoden waren aber in der Praxis recht ungenau.

Heute ist es für den Fahrgast fast unmöglich, so die Geschwindigkeit des Zuges zu ermitteln. Bei den höheren Geschwindigkeiten rauschen die Kilometer-

steine förmlich vorbei. Die Zeit zwischen ihnen lässt sich kaum noch verlässlich stoppen.

Wer noch mehr zu dem Thema erfahren möchte, der sollte in „Die Schule des Lokomotivführers, III. Abteilung der Fahrdienst“ von Brosius und Koch, Ausgabe 1908, nachlesen:

„Geschwindigkeit des Zuges = $720/\text{Sekunden zwischen zwei Kilometersteinen}$
($720 : 12 = 60$)“

oder exakter

$v = s/t \times 3,6$ (v = Geschwindigkeit in km/h, s = Weg in Meter, t = Zeit in sec)
 $200 \text{ m} / 12 \text{ s} = 16,66 \text{ m/s}$,
 $16,66 \text{ m/s} \times \text{km/h-Konstante } 3,6 = 59,976$
km/h, rund 60 km/h

*) Auf Hauptbahnen und Neubaustrecken wird die Kilometrierung aller 200 Meter angezeigt (z. B. km 74,0 → 74,2 → 74,4 usw.). Älteren Nebenbahnen sind im 500 Meter- bzw. im 1000 Meter-Abstand kilometriert. Auf nichtelektrifizierten Strecken stehen Kilometersteine in Schienenhöhe oder Kilometerschilder auf Pfählen in zwei Meter Höhe. Auf elektrifizierten Strecken hängen Kilometerschilder in zwei Meter Höhe an den Masten. Da sich die Masten nicht immer exakt am 200 Meter-Punkt befinden, steht der genaue Standort als kleine Zahl rechts unten am Kilometerschild.

Ausführliche Informationen dazu hat die DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) in ihren „Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 17/1985“ veröffentlicht.

Die Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft Halle (Saale) ab 1920

Eckhard Lange, Halle (Saale) – BSW-Ortsstelle Halle

Zu Beginn der 1920er Jahre herrschte in Mitteldeutschland eine eklatante Wohnungsnot, die durch Geldmangel, Spekulantentum und Bürokratie gekennzeichnet war. So entstand zunächst die Idee, Wohnraum in genossenschaftlicher Selbsthilfe zu schaffen. Jeder Genossenschaftler hatte einen Geschäftsanteil von ca. 300 Reichsmark beizubringen. Während der großen Geldinflation wurde aber die Finanzierung immer mehr zum Problem. Auch aus Mitteln der Deutschen Reichsbahn war eine Finanzierung von Dienst- oder Werkswohnungen aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht möglich.

Im August 1922 gab daher die Reichsbahndirektion (RBD) Halle eine Denkschrift mit dem Vorschlag heraus, für den RBD-Bezirk eine Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft (RSG) ins Leben zu rufen. Der eigentliche Autor war Reichsbahnoberinspektor (ROI) Mannsfeld. Die RSG sollte Eisenbahn-Bauvereinigungen betreuen und Wege aufzeigen, um mit privatwirtschaftlichen Maßnahmen Wohnraum für Eisenbahner im RBD-Bezirk Halle zu schaffen. Die Denkschrift wurde sehr populär und schnell in die Tat umgesetzt.

Mit Hilfe interessierter Baugenossenschaften gründete sich die RSG Halle

Halle (Saale), Am Bergmannstrost





Halle (Saale), Flottwell-Straße

(Saale). Die Geschäftsführung übernahmen Oberregierungsbaurat Freise und ROI Mannsfeld. Als Prokurist wurde ROI Maeder bestellt. Die Gesellschaft fungierte als Treuhänderin für Finanzierung, Entwurf, Bauleitung und Abrechnung. Sie ersetzte damit die oftmals fehlenden Fachkenntnisse der Vorstände in den Baugenossenschaften. Die straffe Organisation wirkte sich insofern günstig aus, als die RSG den Bedarf in ihrem Bezirk genau ermittelte und für die notwendigen Bauvorhaben die Hauszinssteuer-Hypothesen sowie die übrigen Realkredite beschaffte. Bereits Ende 1922 waren die ersten Bauvorbereitungen abgeschlossen, und nach der Winterpause konnte mit der Bauausführung begonnen werden. Die RSG übernahm die Verhandlungen mit den Behör-

den und erstellte die Bebauungspläne. So entstanden einheitliche Anlagen, die dank moderner Baugesinnung werbend für den gesellschaftlichen Wohnungsbau wirkten. In kleinen Orten entwickelten sie sich zu wahren Sehenswürdigkeiten.

Für alle Bauvorhaben verwendete die RSG einheitliche Kostensätze und Vertragsbedingungen. Dadurch wurden die Übervorteilungen gewinnsüchtiger Bauhandwerker vermieden und die Abrechnung erleichtert. Es entstanden Erfahrungswerte, die preisbildend und preissenkend wirkten. Die verschiedensten Bauvorhaben erlaubten einen Einblick in die Verhältnisse der Bauwirtschaft eines ganzen Bezirkes. Die standardisierten Bauvorbereitungen führten zu einheitlichen Bauausführungen und zu einer besseren Bauqualität. An

Hand eines vorbildlichen Kontrollsystems, durch grafische Arbeitspläne und die periodische Nachprüfung der Baubücher behielt die Gesellschaft den Überblick über oft 25 und mehr Baustellen. Von zentraler Stelle aus wurden die Bauvorhaben in mehreren kleinen Orten überwacht. Das senkte die Verwaltungskosten und wirkte sich auch positiv auf die Gesamtkosten aus. Die spätere Selbstverwaltung durch die Mieter sparte weitere Kosten und erhöhte das Verantwortungsgefühl für den neuen Wohnraum.

Die galoppierende Inflation bescherte auch der RSG Halle (Saale) den Verlust des ohnehin knappen Betriebskapitals. Deshalb musste 1924 jedes Mitglied neue Geschäftsanteile aufbringen. In den Jah-

ren 1925/26 gab es große Unterschiede bei der Finanzierung mit Hauszinssteuer-Hypotheken. Für diese wurden an den einzelnen Orten ganz verschiedene hohe Zuschüsse gewährt. Sachsen stellte mehr öffentliche Mittel je Wohneinheit zur Verfügung als Preußen. Oftmals gab es auch Schwierigkeit, den Realkredit in der benötigten Höhe zu beschaffen. Die rechtzeitige Bewilligung der Mittel aus öffentlicher Hand war aller Ort ein Problem. In den Geschäftsberichten wurde immer wieder geklagt, dass öffentliche Gelder in jenen Jahren erst nach Beginn der Bausaison verteilt wurden. Der Grund war, dass die Mittelbewilligungen der Hauszinssteuer-Hypotheken erst kurz vor Beginn des Rechnungsjahres am 1. April geschahen.

Halle (Saale), Julius-Kühn-Straße Ecke Thaerstraße



So flossen die Mittel stoßweise in den Baumarkt, und es bedurfte gewaltiger Anstrengungen, um alle Bauvorhaben kontinuierlich mit Arbeitskräften und Baumaterial zu versorgen.

Im Jahr 1927 wurden Verhandlungen mit der Preußischen Landespfandbriefanstalt und der Deutschen Wohnstätten-Hypothekenbank aufgenommen, um Zwischenkredite zu erhalten.

Mit Wirkung vom 14. Mai 1944 wurden alle anderen deutschen RSG im Zuge wohnungspolitischer Maßnahmen liquidiert und auf die neue „Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft Mitteldeutschland“ mit Sitz in Halle (Saale) übertragen. Diese betreute nun den Wohnungsbestand der Deutschen Reichsbahn in ganz Deutschland.

Die Tätigkeit der RSG in Halle (Saale) wurde zum großen Vorbild für den allgemeinen Wohnungsbau. Mehrfach konnte man feststellen, dass deren Architektur und Bauausführung auch privaten Bauherren als Vorbild dienten, dass selbst Bauschmuck (Kunst am Bau) direkt übernommen wurde. Die RSG in Halle (Saale) konnte stolz darauf sein, den Charakter des modernen, öffentlichen Wohnungsbaus in Mitteldeutschland mit beeinflusst zu haben. Als Prämissen galten:

„Der Bebauungsplan ist der erste und wichtigste Teil der Entwurfsarbeit für eine Siedlung. Er muss die Grundbedingungen für gesundes Wohnen sowie für eine möglichst günstige Ausnutzung des vorhandenen Grundstückes und für niedrige Gesamtkosten schaffen. Bauland für Wohnungen muss zwischen den großen Straßen liegen, darf nicht von ihnen durchschnitten werden. Die Zufahrtsstraßen, die zu den Häusern führen, sollen zweckmä-

ßig in ihrer Führung sein und ein Durchrasen mit Autos unmöglich machen.“

Besonders bei den Neubausiedlungen in Senftenberg, Dessau, Halle und Cottbus wurden dieser Vorsätze in die Tat umgesetzt. Vorgärten sorgen für Licht und freundliche Atmosphäre. Sie lassen die Bewohner den Wechsel der Jahreszeiten miterleben. Die Himmelsrichtung ist wichtig, damit die Sonne Wohn- und Schlafräume erreichen kann. Grünanlagen mit Ruhebänken, Spielplätzen und Schmuckbrunnen gehören dazu. Für Küchen und Nebenräume wurde die Nordseite bevorzugt. Bei den Grundrissen der Wohneinheiten achtete man darauf, dass keine schlauchartigen Zimmer entstanden, Wandflächen wenig durch Türen unterbrochen und Fenster zweckmäßig mit wenig Wärmeverlust platziert wurden. Es entstanden überwiegend Dreizimmerwohnungen von 60 bis 65 Quadratmetern Wohnfläche mit Toilette und Bad. Die Häuser wurden fast überall aus gebrannten Ziegelsteinen gebaut und gegen Grundfeuchtigkeit gut isoliert. Neben Spritzputz kam Edelputz in verschiedenen hellen Tönungen zum Einsatz. Für die Beheizung der Wohnräume wurden Kachelöfen eingebaut, in den Küchen gemauerte Kochherde, außen weiß emailliert. Die Toiletten hatten alle Wasserspülung, was damals noch nicht selbstverständlich war. Kohlebadeöfen sorgten für warmes Wasser in den Badewannen. So blieb es bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs.

In der frühen DDR ging die Reichsbahn-Siedlungsgesellschaft in Volkseigentum über (Rechtsträger DR). Außerdem bildeten sich Arbeiter-Wohnungsbaugenossenschaften (AWG), die von der DR unterstützt wurden.

Nach der Bahnreform 1994 ist der gesamte Bundes-/Reichsbahn-Wohnungsbestand auf das Bundeseisenbahnvermögen (135 072 Wohnungen) und auf die DB AG (7 879 Wohnungen) übergegangen. Die Reichsbahn-Wohnungen im ehemaligen Rbd-Bezirk Halle werden von der Eisenbahn-Wohnungsbau-Gesellschaft Nürnberg, Außenstelle Leipzig, betreut und zwar in Bitterfeld, Borna, Braunsbebra, Delitzsch, Dessau-Roßlau, Eilenburg, Engelsdorf, Falkenberg, Großkorbetha, Halle (Saale), Leipzig, Lobstädt, Lutherstadt Wittenberg, Merseburg, Meuselwitz, Muldenstein, Neukieritzsch, Röblingen, Teutschenthal, Torgau, Wolfen, Wurzen und Zeitz.

Quellen:

- Antwort der Bundesregierung vom 19. März 1996 auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg), Franziska Eichstädt-Bohlig, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/3870.
- Archivunterlagen zur RSG Halle (Saale) lagern im Bundesarchiv Berlin-Lichtenberg unter der Bestandssignatur DM 1/8427

Leipzig-Wahren.

Fotos alle um 1925, Sammlung: Lange



Görlitz und Minden – frappierend ähnliche Eisenbahnstädte

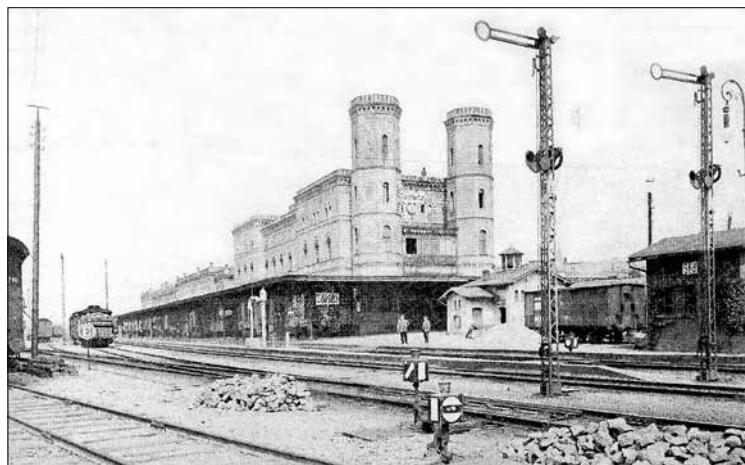
Wilfried Rettig, Minden (Westf) – BSW-Gruppe HEUM

Als gebürtiger „Bio-Sachse“ (Vogtland) „konvertierte“ ich mit 25 Jahren zum Preu-Bentum und lebte ein Vierteljahrhundert als Niederschlesier in Görlitz, der östlichsten und wahrscheinlich schönsten Stadt Deutschlands. Seit der Wende bin ich Ost-westfale in Minden. In allen drei Regionen hat mich als Berufseisenbahner die Eisenbahngeschichte fasziniert. Die Städte Görlitz und Minden haben viele Ähnlichkeiten. Beide liegen an einem Fluss (Neiße bzw. Weser). Beide haben markante Landmarken in der Umgebung (Landeskronen bei Görlitz bzw. Wittekindsberg bei Porta Westfalica). Und sie schauen beide auf eine rund tausendjährige Geschichte zurück. Ich finde, sie sollten Partnerstädte werden!

Als ich neulich über den Bahnhof Görlitz recherchierte, fielen mir diese Übereinstimmungen mit Minden auf. Beide frühe Eisenbahnstationen waren Grenz-

bahnhöfe, Minden für die Königreiche Preußen und Hannover, Görlitz für die Königreiche Preußen und Sachsen. Vor den jeweiligen Strecken-Konzessionierungen mussten Staatsverträge abgeschlossen werden. Jede Bahnverwaltung hatte ihre eigenen Anlagen; das Empfangsgebäude entstand als Gemeinschaftseigentum in Insellage. Seitlich davon hatte jede Strecke ihren Bahnsteig, und das Einfahrgleis endete auf einer Drehscheibe für das Wenden der Lokomotiven. In beiden Städten entstand der Bahnhof aus topografischen Gründen relativ weit außerhalb des Stadtkerns. Mangels Vorbildern für die Bahnhofsarchitektur wählte man einen kastellartigen Baustil, sodass sich auch diesbezüglich die Bahnhöfe von Görlitz und Minden ähnelten.

Sowohl in Görlitz als auch in Minden endeten anfangs private Bahnlinien aus den



Empfangsgebäude Bahnhof Görlitz noch in Insellage, aber mit hinterem Anbau von 1869, links Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn-Seite, rechts Sächsisch-Schlesische-Eisenbahn-Seite. Städtische Kunstsammlung Görlitz, Atelier Robert Scholz.

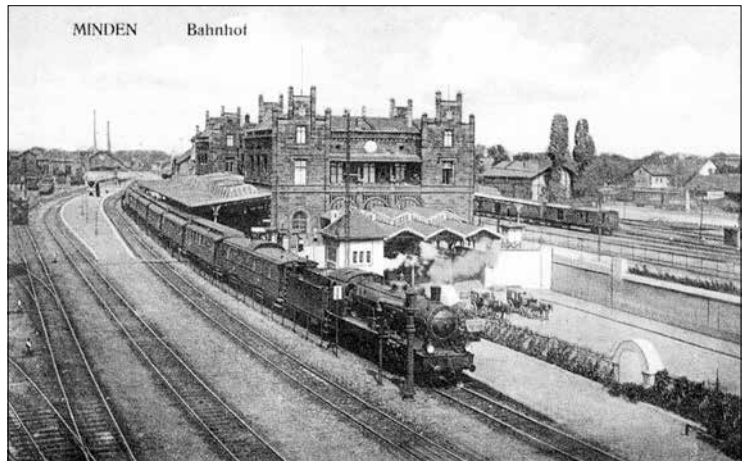


Bahnhof Görlitz in der Umbauphase 1917 – hinter dem Hauptpostamt schauen noch die beiden Türme des alten Empfangsgebäudes in Insellage hervor, während rechts an der Bahnhofstraße halb verdeckt am neuen Empfangsgebäude in Seitenlage gebaut wird. Die ersten beiden Bahnsteighallen sind bereits fertig. Sammlung Rettig

entgegengesetzten Richtungen. In Görlitz trafen 1847 die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (NME) mit ihrer Zweigstrecke Kohlfurt–Görlitz und die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn Dresden–Görlitz

(SSE) aufeinander. In Minden waren es die Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) und die Bahnstrecke Hannover–Minden. An letzteren Strecke waren gleich vier deutsche Länder beteiligt: Hannover (25,3 km),

Empfangsgebäude Bahnhof Minden von 1847 im Zustand von 1920 mit abfahrbereitem Schnellzug nach Köln auf der Cöln-Mindener Eisenbahn-Seite. Sammlung: Rettig





**Das Empfangsgebäude des
Bahnhofs Minden 2013**

Foto: W. Rettig

Schaumburg-Lippe (24,3 km), Kurhessen (10,5 km) und Preußen (0,4 km).

Auf beiden Stationen wurden die einmündenden Strecken fast zeitgleich eröffnet. In Görlitz fand die Jubelfeier am 1. September 1847 statt. Minden folgte nur sechs Wochen später am 15. Oktober 1847. Schon wenige Jahre später wurden in Görlitz die Bahnstrecken verstaatlicht, 1850 die NME und 1851 die SSE. Die CME in Minden blieb bis 1878 privat. Überall in Deutschland verdichtete sich das Streckennetz und verschaffte dem Schienenverkehr einen rasanten Aufschwung. In

Görlitz mündeten 1875 schon vier Strecken ein, die sich in Moys und Nikrisch (ab 1936 Hagenwerder) auf sechs verzweigten. Der erste Görlitzer Bahnhof platzte förmlich aus allen Nähten, und das führte 1869 zum teilweisen und 1917 zum totalen Umbau mit einem neuen Empfangsgebäude in Seitenlage. Der Bahnhof Minden dagegen verkraftete die Verkehrszunahme. Er kann sich bis heute mit einem Empfangsgebäude in Insellage brüsten, das, noch in vollem Bahnbetrieb befindlich, zu den ältesten in Deutschland gehört. In Görlitz fährt dafür aber noch eine Straßenbahn.



**Das Empfangsgebäude des
Bahnhofs Görlitz 2009**

Foto: L. Kuhne

Bahnhof Holzwickede von 1000 auf Null

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Hermann Volke, Holzwickede

Der Bahnhof Holzwickede am östlichen Rand des Ruhrgebiets ist ein Kind der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (BME) an der Strecke Dortmund–Unna–Soest. Eröffnung war am 1. Juli 1855, und die Betriebsführung lag seinerzeit bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld (preußisch). Die Station Holzwickede und das Empfangsgebäude wurden erst am 17. Dezember 1860 eingeweiht. Nun hielten hier auch Personenzüge, die Post mitbrachten. Die Poststelle war sechs Jahre lang gegen eine jährliche Gebühr von 120 Talern mit im Empfangsgebäude untergebracht. Der erste Bahnhofsvorsteher war somit gleichzeitig erster Postbeamter von Holzwickede.

1866 kam der zweigleisige Ausbau der Strecke. Seit dem 1. April 1867 zweigt im Bahnhof Holzwickede die Verbindung nach Schwerte ab, die zur Bahnstrecke Hagen–Hamm (Westf.) gehört.

Der Bahnhof Holzwickede liegt am historischen Hellweg, dem westlichen Teil einer mittelalterlichen Straßenverbindung zwischen Rhein und Elbe. Dem Hellweg Richtung Osten folgte zuerst 1846 die Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft (KMTVE), die 1850 von der Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen wurde. Fünf Jahre später baute die BME südlich davon in dieselbe Richtung. Das begünstigte die Nordostwanderung des Ruhrgebiets und hatte die Entstehung neuer Industrieorte zur Folge. Die Gemeinde



Ausschnitt aus DB-Kursbuch-Karte Winter 1980/81.

Holzwickede wuchs um die Bahn herum. Doch die Gleise teilten den Ort in einen nördlichen und südlichen Teil, verbunden durch eine Bahnschranke. Die Straßenumterführung wurde erst 1910 gebaut.

Um die Jahrhundertwende 1899/1900 hatte Holzwickede 4 600 Einwohner (heute 17 000). Als Trennungsbahnhof entwickelte sich Holzwickede zu einer großen Bahnanlage, die in den 1930er Jahren ihren Höhepunkt erreichte. Hier lagen 50 parallele Gleise, zehn Stellwerke und vier Ablaufberge, auf denen 50 Lokomotiven im Einsatz waren. Neben dem Bahnhof gab es eine Güterabfertigung, eine Stückgut-Umladehalle, ein Bahnbetriebswerk, ein Bahnbetriebswagenwerk, eine Bahnmeisterei und eine Signalwerkstatt. Ca. 1 000 Beschäftigte hielten den örtli-



Bahnhofsgebäude Holzwickede 1908 (abgerissen 1994), Blick Richtung Unna
Sammlung: H. Volke

chen Eisenbahnbetrieb am Laufen, allein 450 in der Stückgut-Umladehalle. 1929 erreichte die Zeche Caroline (nördlich am Bahnhof) ihre höchste Fördermenge von 286 486 Tonnen Steinkohle. Wegen seiner schieren Größe gaben Spötter dem Bahnhof Holzwickede den Spitznamen „Bolschewicked“. 1938 betrug der Jahresgüterumschlag des Bahnhofs Holzwickede ca. 400 000 Tonnen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde Holzwickede anfangs verschont. Ab dem 17. Mai 1943 gab es kein Wasser mehr aus dem örtlichen Wasserturm, da die nahe Möhnetalsperre von britischen Flugzeugen „erfolgreich“ bombardiert worden war. Den ersten direkten Bombenangriff erlebte der Bahnhof Holzwickede im September 1944. Einen Großangriff auf die Bahnanlagen flogen die Amerikaner noch am 22./23. März 1945, fünf Wochen vor Ende des Zweiten Weltkriegs. Die geschätzte Bilanz waren 50 Tote, 40 zerstörte Häuser und auf dem Bahnhofsgelände brannten sechs Tage lang 800 Waggons, die hier gegen Kriegsende nicht mehr abgefertigt werden konnten. Am 12. April 1945 mar-

schierten die Amerikaner dann persönlich ein. 1966 stationierten sie Flugabwehrraketen in Holzwickede, in deren Begleitung auch US-amerikanische Atomwaffen auf dem Bahnhof eintrafen. Erst 2004 wurde diese Raketenbasis geschlossen.

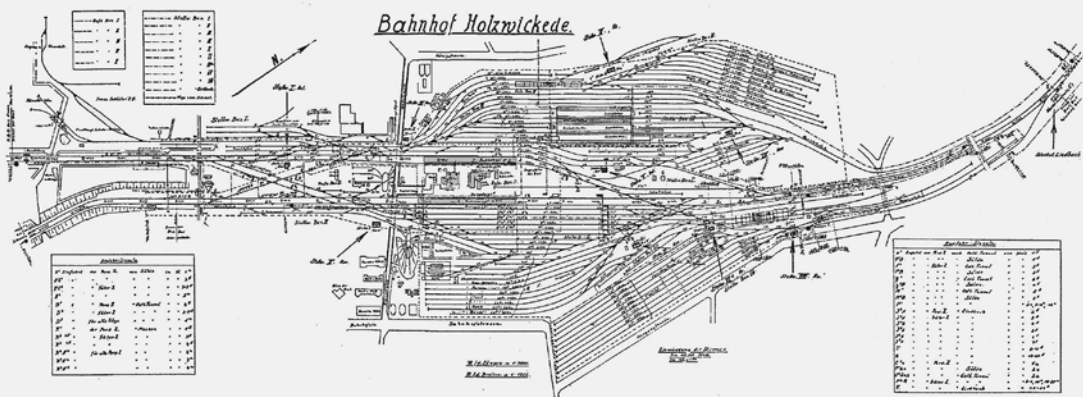
Bis zum 30. September 1945 gehörte der Bahnhof Holzwickede zur Reichsbahndirektion Wuppertal (bis 1930 Elberfeld). Am 1. Oktober 1945 übernahm ihn die Reichsbahndirektion Essen, daher das Kürzel EHZW. Am 13. Dezember 1951 wurde die Reichsbahndirektion Essen in Bundesbahndirektion Essen umbenannt.

Das Reichsbahnsozialwerk (Vorläufer des BSW) gründete sich am 13. Januar 1946 in Holzwickede neu. 1. Vorsitzender wurde Bahnbetriebswerk-Vorsteher Merz. Seit Anfang der 1950er Jahre war ein stetiger Rückgang auf dem Holzwickeder Bahnhof zu beobachten. Es begann mit der Schließung der Zeche Caroline am 31. Mai 1951. Ca. 200 000 Tonnen Kohle jährlich fielen im Wagenausgang weg. Am 1. Oktober 1953 schloss das BW. Bald danach folgten das Bahnbetriebswagenwerk und die Bahnmeisterei. 1955 waren

nur noch 403 Personen am Bahnhof beschäftigt, davon 300 auf der Umladehalle und 103 im Bahnhofsbetrieb. Trotzdem feierte man am 10. Juli 1955 noch mal ganz groß „100 Jahre Hellweg-Eisenbahn“. Die eisenbahnseitige Festrede hielt der damalige BD-Präsident Hermann. Wenige Jahre später begann der bauliche Rückbau der Bahnanlagen in Holzwickede. 1958 verschwanden der Wasserturm und die Signalbrücke am Bahnhof. 1963 wurden die Umladehalle geschlossen und Gleisanlagen incl. der Stellwerke Hn und Hno zurückgebaut. 1970 und 1973 gelangte Holzwickede nochmals positiv in die Schlagzeilen, denn 1970 wurde die Elektrifizierung abgeschlossen und 1973 eine Verladestation für „Auto im Reisezug“ eröffnet. Doch bereits ein Jahr später schloss die Güterabfertigung mangels Frachtaufkommen. Der Trend von der Schiene auf die Straße setzte massiv ein. Auch das große T-Stellwerk „Hz“ zwischen den Gleisen (erbaut 1936) stand zur Disposition. Zuerst musste jedoch am nördlichen Bahnhofsrand ein neues Gleisbildstellwerk „Hz“ errichtet werden. Dessen Einweihung fand im Februar 1978

statt. Im selben Jahr verlor der Bahnhof Holzwickede seine Selbstständigkeit und wurde dem Bahnhof Unna unterstellt (ab 1992 zum Bf Hamm Rbf). Auch alle anderen Stellwerke wurden sukzessive abgerissen. 1994 kam das Empfangsgebäude an die Reihe, nachdem bereits Anfang 1991 die Fahrkartenausgabe geschlossen worden war. Im Juni 1997 wurden die Bahnanlagen umgebaut und erhielten einen modernistischen „DB-Pluspunkt“ als Ersatz für das Empfangsgebäude. Seit 2007 ist der Bahnhof völlig unbesetzt, da auch das Stellwerk „Hz“ von Hagen ferngesteuert wird.

„Holzwickede wächst wieder zusammen.“ Mit dieser Vision erwarb die Gemeinde seit 2004 umfangreiche Flächen von der DB AG. Als Vermittler fungierte die Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft NRW mbH (BEG). Im April 2007 wurde das Bahngelände beräumt, eingeebnet und eingezäunt. Eine Population von Mauereidechsen kam damit ernsthaft in Gefahr. 2011 entstand auf der Westseite eine bombastische Fußgängerbrücke über die Bahngleise, die nun dank zweier Aufzüge auch eine behindertengerechte





Nordteil des Bahnhofs Holzwickede 2015 Richtung Unna, mit den Gleisen 205-209 (v.r.n.l.)
Die Gleisstummel (vorn Mitte) enden kurz vor dem neugebauten Rewe-Markt. Foto: H. Volke

Verbindung zwischen dem Holzwickeder Norden und Süden erlaubt. Die meisten der ehemaligen Bahnanlagen sind heute mit Supermärkten und Wohnhäusern überbaut. Übrig geblieben vom großen Bahnhof Holzwickede sind nur die Gleise 201-209 und drei Bahnsteige (vergl. Gleisplan der DB Netz AG auf <http://nrwbahnarchiv.bplaced.net/Gleisplan-pdf.htm>).

Seit 2008 verkehren Regionalzüge der „eurobahn“ zwischen Dortmund und

Soest (Str. 2103, Hellweg-Bahn). Regional-Expresszüge der DB AG bedienen die Strecke Hagen–Hamm (Str. 2840/2103). Der Zughalt dient auch dem Flughafen Dortmund, der zu Fuß oder mit dem Zubringer-Bus schnell zu erreichen ist. Der durchfahrende ICE Berlin–Köln ist inzwischen zum beliebtesten Fotoobjekt geworden.

PS: Hermann Volke füttert sein Wissen in die Webseite <http://www.klgv-oelpfad.de>



Südteil des Bahnhofs Holzwickede 2015 Richtung Unna, mit den Gleisen 201-204 (v.r.n.l.)
Auf Gleis 204 fährt die Eurobahn nach Soest mit ET 5.05 und ET 5.07. Foto: Frank St.

Die kurze Geschichte der Dessauer Doppelstock-Schienenbusse

*Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit vom **BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover***

Die Gerüchteküche besagt, dass der ehemalige Bahnchef Ludewig auf einen Schmierzettel die Idee für einen doppelstöckigen Schienenbus vermerkte. Die neuen innovativen Triebwagen sollten auf Nebenstrecken mit den meist sehr kurzen Bahnsteigen zurechtkommen und dabei einem erhöhten Fahrgastaufkommen bei geringen Kosten gerecht werden. Es war dann auch ganz erstaunlich, wie schnell es der DWA Dessau* gelang, ein solches Fahrzeug zu entwickeln und zu bauen. Der

Prototyp der Baureihe 670 wurde im Herbst 1994 erstmals auf der Messe Innotrans in Berlin vorgestellt. Eine Besonderheit war die Extrem-Leichtbauweise, aber auch die fehlende Toilette. Dem schnittigen Slogan „Doppelt hoch – doppelt gut“ hielt der Dessauer Doppelstock-Schienenbusse (De-DoVT) in der Realität leider nicht stand. Die Entwicklung war noch nicht ausgereift, und somit geriet diese Konstruktion zunehmend in Verruf. Der rote Prototyp 670 000 erhielt keine EBA-Zulassung und war auf

670 002 „Alma“ in erneuerter „Originallackierung“ auf Traditionsfahrt 2017 beim Verein Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi e.V. Chemnitz

Foto: Silvio Köstner





670 006 „Fürstin Luise“ auf dem Bahnhof Dessau 2014 – Die angeschriebene NVR-Nummer 670 003 stimmt nicht mit der Serien-Nummer überein.
Foto: M_H.DE

verschiedenen Strecken nur mit Ausnahmegenehmigung im Einsatz. Die Serienlieferung an die DB AG begann 1996 mit 670 001 - 006. Dabei wurden 670 001 und 002 noch im lichtgrauen Grundton, die anderen in DB-Rot ausgeliefert. Die DB AG in Thüringen erhielt 670 001/003/004 und setzte sie zwischen Weimar und Kranichfeld ein. Die Störanfälligkeit auf dieser hügeligen Strecke war besonders hoch. Die Triebwagen liefen immer wieder heiß, sodass sie oft ins Herstellerwerk einrücken mussten. Das Land Thüringen als Finanzier war bald nicht mehr bereit, die „DeDoVT“ weiter im Einsatz zu belassen. Die Fahrzeuge wurden gegen BR 628 getauscht.

670 002 und 005 waren ab Juni 1996 in Rheinland-Pfalz auf der Strecke Bullay–Traben-Trarbach der Moselweinbahn im Einsatz. Auch hier gab es Heißläufer und die „DeDoVT“ wechselten ab September 1996 auf die Obermoselstrecke Trier–Perl. Für den starken Schülerverkehr waren sie hier zu klein und hatten wie oben erwähnt keine Toilette. Dann versuchte man es mit dem 670 002 auf der Strecke Stendal–Tangermünde. Hier wurde er auf den Namen „Alma“ getauft. Er wurde im Studentakt gefahren und war bei den Fahrgästen sehr beliebt. Bei dem „Fahrenden Gewächshaus“ schätzten diese vor allem den traumhaften Blick aus den Panorama-Fenstern im Obergeschoss. Ausfälle

kamen auf der Flachlandstrecke weniger vor, und wenn, stand der 670 006 als Reservefahrzeug zur Verfügung. Hier dauerte der Einsatz bis März 2003.

Die DB AG verzichtete auf weitere Auslieferungen der 28 Bestellungen. Der Hersteller (seit 1998 Bombardier Transportation) kaufte die vorhandenen „DeDoVT“ 2001 zurück, arbeitete sie auf und verkaufte sie weiter. Heute sind nur noch die zwei Exemplare 002 und 006 betriebsfähig.

Der 670 002 „Alma“ läuft beim Verein Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi e.V. Chemnitz im Traditions-/Museumsbetrieb. Aus einer „Resthülle“ wurde er dort wieder komplett aufgebaut. Seine „Originallackierung“ im ICE-Stil erhielt er 2014 im ICE-Werk Leipzig. 2018 stehen für ihn vier große Fahrgast-Reisen an: am 17. März, 3. Juni, 1. September und 14. Oktober 2018. Wegen der fehlenden Toilette wird immer ein längerer Unterwegshalt eingeplant.

Der 670 006 „Alfred“ hat die Zeit relativ problemlos bei der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (Stadtwerke Dessau-Roßlau) überstanden. Er befuhr auch die Verbindung Wörlitz-Ferropolis. In barocker Fan-

tasielackierung fährt er heute als „Fürstin Luise“ rund um Dessau.

Der 670 001 ist mittlerweile verschrottet. Die 670 003 und 004 bei der Eisenbahngesellschaft Potsdam haben keine TÜV-Betriebserlaubnis mehr und sind in Neustrelitz abgestellt. Der 670 005 „Fürst Franz“ steht nicht betriebsfähig bei der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und wartet auf bessere Zeiten.

Im Buchhandel ist seit 2017 eine sehr informative Broschüre erhältlich: „Die Doppelstockschienenbusse der Baureihe 670“ von Lokführer Matthias Honigmann aus Rodleben, Verlag Dirk Endisch Stendal, 96 Seiten, 14 Euro. Lokführer Honigmann berichtet darin: „Am 3. April 1998 setzte sich der damalige SPD-Chef, Wahlkämpfer und angehende Bundeskanzler Gerhard Schröder an die Schalthebel des 670 002 und bugsierte „Alma“ in Ferropolis vom Stellwerk 31 auf das Gleis neben dem Abraumbagger. Ich stand dahinter und gab die Kommandos.“

*) DWA Dessau = Waggonbau Dessau GmbH im Verbund der Deutschen Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA)

Nummer	Baujahr	Hersteller	Fabrik Nummer	Name	Verbleib	Zustand
670 000	1994	DWA Dessau	Prototyp	Demonstator	Privatmann in Oelsnitz	nicht betriebsbereit
670 001	1996	DWA Ammendorf	2.571		Prignitzer Eisenbahn	verschrottet
670 002	1996	DWA Ammendorf	2.572	Alma	Verein Ferkeltaxi Chemnitz/Grüna	betriebsbereit, Tradi-Fahrten
670 003	1996	DWA Ammendorf	2.573		Eisenbahnges. Potsdam/Prignitz	nicht betriebsbereit
670 004	1996	DWA Ammendorf	2.574		Eisenbahnges. Potsdam/Prignitz	nicht betriebsbereit
670.005	1996	DWA Ammendorf	2.575	Fürst Franz (ehem. Elfriede)	Dessau-Wörlitzer Eisenbahn	nicht betriebsbereit
670 006	1996	DWA Ammendorf	2.576	Fürstin Luise (ehem. Alfred)	Dessau-Wörlitzer Eisenbahn	betriebsbereit, im Planeinsatz



Der Rohbau eines Doppelstock-Triebwagens wird im Werksgelände der DWA-Dessau zur weiteren Fertigung rangiert. Foto: René Guthier (3.2.1996)/Sammlung Bernd Neddermeyer

Probefahrt des Triebwagens 670 006-6 der DB AG in Berlin mit Außenwerbung „DWA Schienenbus – Gute Aussichten für Regionen“.

Werkfoto 1996/97: DWA/Foto: Quabbe



Berühmte Züge:

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

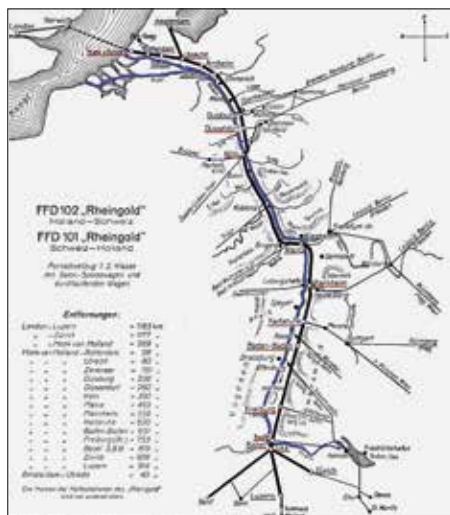
Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

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

1928-1939

Zehn Jahre nach dem Ersten Weltkrieg 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“. 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





Rekonstruierte Rheingold-Wagengarnitur im Zustand von 1928, aufgenommen 2013 im Betriebsbahnhof Köln.
Foto: FKE Köln

nach London. In 11,5 Stunden Tagesfahrt legte der „Rheingold“ eine Strecke von 819 Kilometern zurück. Seine Reisegeschwindigkeit lag bei rund 80 km/h.

Die Salonwagen waren mit 23,5 Metern (Lüp) 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 26 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 bewegliche Polstersessel, größere Tische und 1,40 Meter breite Fenster aus. In der 2. Klasse waren die Polstersessel fixiert und standen enger. Die Tische 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 (Lüp 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
Gattung SA 4ü-28

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

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

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

3 Packwagen, Gattung SP w4ü-28

Rheingold-Salonwagen
1. Klasse der Firma „Ver-
einigte Westdeutsche
Waggonfabriken“ (West-
waggon) in Köln-Deutz,
1930.



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 kostete einheitlich 8,00 RM und war wie der Schnellzugzuschlag und der FD-Zuschlag auf weißer Pappe gedruckt. Den FFD-Zuschlag zierte ein ein Zentimeter breiter senkrechter Mittelstreifen, 1. 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 Baureihe 38 zum Einsatz,

Rheingold-Salonwagen
2. Klasse der Firma „Ver-
einigte Westdeutsche
Waggonfabriken“ (West-
waggon) in Köln-Deutz.
1930.

Fotos: Westwaggon (2x)



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, bis auch hier die Baureihe 01 vom Bw Köln-Deutz zum Einsatz kam.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs gab es keinen Bedarf mehr für den grenzüberschreitenden zivilen Reiseverkehr, erst recht nicht für einen Luxuszug. Der „Rheingold“ geriet für zwölf 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 Schienenverkehrsangebot für den zivilen Reiseverkehr. Die hierzu hergerichteten Rheingold-Wagen trugen – im Gegensatz zum tristen Grün-Grau jener Tage – einen dunkelblauen Außenanstrich und silberfarbene Dächer. Der „Rheingold-Express“ Hoek v. Holland–Basel fuhr als F 163/164 mit Flügelzügen F 263/264 Amsterdam–Köln. Allein für diesen Zug wurden 22 Personenwagen der windschnittigen Vorkriegs-Schürzenwagen Bauartgruppe 39 und drei Pack-

wagen der Bauartgruppe 37 aufgearbeitet. Jeder Personenwagen hatte jetzt 1., 2. und 3. Klasse-Abteile und trug außen, unterhalb der Fenster, in erhabenen Lettern die Eigentumsbezeichnung "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 (Kunstleder). 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–Arnheim–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 Deutschen 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 nur noch die 1. Wagenklasse. Ab Winterfahrplan 1956/1957 wurden die Schürzenwagen durch Neubauwagen A4ümg-54 ersetzt. Die jetzt in Serie gebauten Diesellokomotiven der Baureihe V 200 kamen auch



Ein TEE „Rheingold“ verlässt im Juli 1966 den Karlsruher Hauptbahnhof in Richtung Basel.

Foto: Bernd Neddermeyer

vor dem „Rheingold“ zum Einsatz. In den Niederlanden wurden die Dampflokomotiven der Reihe 3900 von Elloks 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 '1' vor der Ordnungsnummer, sie waren wie die Wagen creme/blau lackiert.

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 creme/rote TEE-Farbgebung.

Der „Rheingold“ TEE 9/10 wurde zum Mischling, denn nicht selten kam es vor, dass er zu dieser Zeit aus dreierlei verschieden lackierten Wagen gebildet wurde: neben den creme/blauen und creme/roten 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

acht Stunden elf Minuten gesenkt werden, was gegenüber dem Einführungsjahr 1928 eine Verbesserung der Reisezeit um vier Stunden 35 Minuten bedeutete. Ab 1971 hieß er TEE 6/7 und er bot Zugpostfunk und Montag-Freitag auch Zugsekretariat an. Als Bespannung kamen hauptsächlich die Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 103 zum Einsatz, die eine höhere Reisegeschwindigkeit 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 Bespannung laboriert, bis der „Rheingold“ TEE 6/7 im Sommerfahrplan 1987 einfach fehlte. „EuroCity“ und „InterCity“ kündigten sich an. 2008,

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

Gegenwärtig veranstalten mehrere Anbieter Sonderzugfahrten mit historischen Rheingold-Zügen, der Freundeskreis Eisenbahn Köln e. V. (FEK) mit einem creme/ blauen Wagenpark und AKE-Eisenbahntouristik mit einer Zuggarnitur in TEE-Look. Neben Rheingold-Salonwagen von 1928 werden Wagen der 1960er Jahre mitgeführt, darunter auch 1. Klasse Aussichtswagen (DomCar) und der einzig verbliebene 1. Klasse Buckelspeisewagen.

¹⁾ 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 Wagens-Lits (CIWL)

MEZ = Mitteleuropäische Zeit (GMT + 60 Minuten)



Nostalgie-Sonderzug-Rheingold in TEE-Lackierung zwischen Wien und Budapest.

Foto: Jürgen L. 2010

Vorbildmodellanlagen:

„Stellwerk S“ – das große Mysterium des Wolfgang Frey

Redaktioneller Beitrag nach Informationen von Dietrich Heißenbüttel, Rebecca Baumann, Alexander Schäfer und Lothar Wissler

Seit dem 16. September 2017 wird die legendäre Spur N-Modellanlage von Wolfgang Frey öffentlich in Herrenberg (30 Kilometer südwestlich von Stuttgart) gezeigt. Zu sehen ist der realistische Nachbau einer Stadtlandschaft rund um den alten Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Herrenberger Oberbürgermeister Thomas Sprißler zeigte sich bei der Eröffnung der Dauerausstellung begeistert über die neue Attraktion, die seine Stadt von nun an zu bieten hat. „Das ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal“, sagte er. Die Modellanlage heißt jetzt „Stellwerk S“ und steht in 71 083 Herrenberg, Nagolderstr. 14 (ehemals Restaurant „Zum Botenfisher“). Sie ist donnerstags bis sonntags, jeweils 10-18 Uhr, geöffnet. Erwachsene zahlen 6,50 Euro Eintritt, DB-Mitarbeiter und Modellbahn-Clubmitglieder kommen für 5 Euro rein. Kinder bis acht Jahren sind frei, ältere kosten 3 Euro. Ganz in der Nähe liegt der Bahnhof Herrenberg an der Gäubahn Stuttgart–Singen. Er ist Endstation der Linie S1/S11 [Kirchheim (Teck)–Stuttgart–Herrenberg] der Stuttgarter S-Bahn.

Der BSW-Förderer Wolfgang Frey ist leider am 10. Oktober 2012 mit 52 Jahren gestorben. Er war viele Jahre Fahrdienstleiter auf dem S-Bahn-Stellwerk im Betriebswerk Plochingen, direkt über der Lokleitung. Auch hier werkelte er in Betriebspausen an seinen Modellen. Sein Gesamtdiorama vom Stuttgarter Kopfbahnhof war 46 Meter



Die wiederaufgebaute Frey-Modellanlage im Herrenberger „Stellwerk S“ mit Initiator Rainer Braun (links) und Herrenberger Oberbürgermeister Thomas Sprißler (rechts)

Foto: Alexander Schäfer

lang und 18 Meter breit, alles im Maßstab 1:160. Mit faszinierender Detailtreue baute er in 30-jähriger Handarbeit (1978–2012) Teile der Innenstadt, das Gleisvorfeld bis zum Nordbahnhof, bis zum Neckar und bis nach Bad Cannstatt sowie den Westbahnhof nach. Und alles im Originalzustand seiner Zeit, d. h. Häuser, die in der Realität links und rechts der Bahnlinie heute abgerissen sind, stehen in Freys Anlage noch. Die hölzerne Fußgängerbrücke über den Neckar und den Elefantesteg gibt es noch, das Bahnpostamt ist in Betrieb, am Inneren Nordbahnhof fahren Züge wie eh und je, und das Gebäude der BD Stuttgart ist noch intakt und beleuchtet. Selbst in den Gebäuden sitzen winzige Figürchen an kleinen Schreibtischen. Allein die jährliche Generalreinigung der kompletten Modellanlage dauerte jeweils vier Wochen.



Wolfgang Frey 2011 am Rande seines acht Meter langen Nachbaus der Gleistafel vom Stellwerk Stuttgart Hbf
Foto: Klaus Gebhard

Mit Hilfe tausender Fotografien hatte Wolfgang Frey die Realität mit allen Materialien nachgebildet, die sich ihm anboten. In Originalgröße (Maßstab 1:1) baute er sogar die acht Meter lange Gleistafel des Stellwerks Stuttgart Hbf (eröffnet 1977) nach, mitsamt den acht Bedienpulten, um damit die Weichen und Signale seiner Spur-N-Modellbahnanlage zu steuern.

Dabei war Freys Abbild so genau, dass an seinem Modell-Stellwerk sogar DB-Fahrdienstleiter ausgebildet wurden. Der Bedarf war da, denn bis zu 2 500 Züge passierten täglich die 540 Weichen am Stuttgarter Hauptbahnhof. In all den Jahren war die Modellanlage nur wenigen Menschen zugänglich. Wolfgang Frey fürchtete sich vor Vandalismus und hielt den Standort seiner Mini-Welt lange geheim. Nur integere Persönlichkeiten durften sein Wunderwerk im Zwischengeschoss der S-Bahn-Station Schwabstraße besichtigen.

Rainer Braun (55) erwarb die Anlage 2016 aus dem Nachlass. Er und viele Helfer vom Modelleisenbahnclub Herrenberg

haben seit August 2016 die gigantische Anlage am alten Standort zerlegt und in Herrenberg zu 70 Prozent wieder aufgebaut. Aktuell sind nur fünf der zahlreichen Gleise befahrbar. Viele Züge stehen und beleben einfach die Anlage. In Zukunft ist eine Erweiterung des Fahrbetriebs und der gesamten Anlage geplant. Rainer Braun hat außer dem Lokal und der Anlage auch das rollende und fixe Material gekauft: ungefähr 250 Lokomotiven, 1 000 Waggons und 500 Gebäude. Eine einzige Spur-N-Lok kann heute mehrere hundert Euro kosten. Aber Braun ist „infiziert“, wie er selbst sagt. Es bleibt also spannend und immer wieder einen Besuch wert, um den Fortschritt mit zu verfolgen. Nicht von ungefähr sind drei der Wochentage für den Bau an der Anlage vorgesehen.

Wolfgang Freys großes Mysterium lebt wieder, ist geheimnisumwogen und berühmter als je zuvor.

Wolfgang Freys eigene Webseite ist wieder erreichbar unter: <http://web.archive.org/web/20120330041421/http://www.freymodell.de/2.html>

Rezensionen

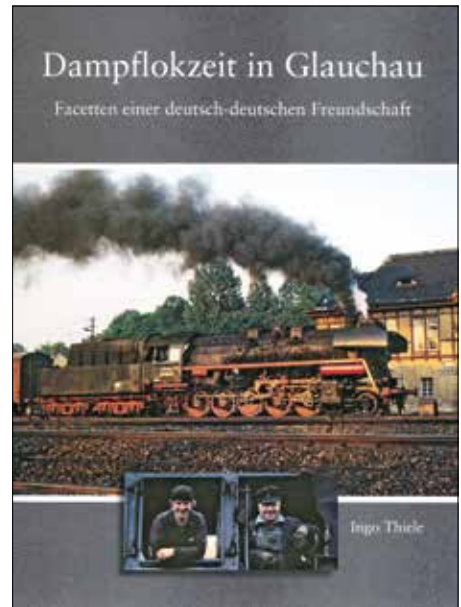
Dampflokzeit in Glauchau Facetten einer deutsch-deutschen Freundschaft

von Ingo Thiele; 160 Seiten, 10 s/w- und 170 Farbfotografien; Hardcover, Format 28,5 x 22,5 cm, Bildverlag Böttger GbR Witzschendorf; 1. Auflage 2017; 26,50 €; ISBN 978-3-937496-79-5

Immo Hoppe, Redaktion

Eine Hymne, ein Gedicht, eine Ode – auf eine der Dampflokhochburgen in Sachsen. Es ist ein Buch voller Poesie in Text und Bildern. Es ist das wirklich etwas andere Buch über deutsch-deutsche Begegnungen von Verrückten mit der gleichen Leidenschaft. Es ist die bebilderte Akte über den Befall durch einen gutartigen, hochgradig ansteckenden „Bazillus“. Das Dampflokfieber packt alle, hüben wie drüben, ob als Schwarzer auf dem Bock oder „Nur-Fan“ der letzten Dampflokomotiven Mitteldeutschlandes in den 1980er Jahren.

Was sofort, bereits beim Überfliegen des Vorworts, auffällt, was man nicht oft so zu lesen bekommt, ist die Sprache, die ganz persönliche (Glücks-)Gefühle beschreibt, die den Autor überkamen, als er mit der Kamera im Gepäck in den „nahen Osten“ aufbrach, um die letzten Dampfzöcher im Planeinsatz auf ostdeutschen Schienen zu verfolgen. Und dabei Menschen kennenlernte, die zu Freunden wurden durch ihre offene, herzliche, geradlinige Art. Die Dialoge, oft geführt in der melodisch-sächsischen Mundart, die dem



Rezensenten wohl vertraut ist (in Leipzig geboren und südlich der Messestadt aufgewachsen), zaubern ein Schmunzeln ins Gesicht des geneigten Lesers.

Nach dem Vorwort folgt zunächst eine Geschichte über den zweiten (Gegen-) Besuch der Freunde aus Sachsen 1991 im Westen Deutschlands. Dann folgen zehn Kapitel „Erinnerungen“, beginnend an einem kalten Märzorgen im Jahre 1980. Die Ankunftszone der Westler in Meerane ist so schön. Jedes Wort schildert die Stimmung geradezu wie in einem Abenteuerroman. Da wird Eisenbahnfansein sprachgewandt erzählt. So habe ich das noch nie gelesen. Man fühlt sich bei der Lektüre zurückversetzt in die Zeit, an den Ort. Man ist dabei, wie sich der staunende, die Müdigkeit aus den Augen reibende, junge Mann aus Westdeutschland beim Anblick einer 58er vor dem Frühzug nach Gera geradezu in Ekstase

gerät. Danach läuft alles automatisch ab, die Kamera wird rausgekrant, mit klammen Fingern aufs Stativ geschraubt, zum Bahnsteigende gelaufen und abgedrückt. Dann rein in den Zug, und später noch die Einladung vom „Meister“ im Führerstand mitzufahren.

Aber lesen Sie selbst! Allein die Überschriften der „Erzählungen“ sind Musik in den Ohren des Eisenbahnfans und Dampflokverrückten: Im Sommer 1980 „Mit dem R4 in den Wilden Osten“ beschreibt eine Foto-Tour mit dem legendären Renault-Kleinwagen. Es folgen: „Dampflok hautnah“, Glauchauer Sternfahrten“, „Annäherungen“, „Der Sand“, „Oelsnitzer Runden“, „Bw Glauchau, Dienstplan 8, Tag 1, 24. April 1986“, „Abschied vor der Haustür“. Dabei kommt es zu herzlichen Begegnungen mit Eisenbahnern, Einwohnern und unbemerkt mit „gewissen Behörden“. Weiter geht es im Dreierblock „Wendezeiten“ mit: „Der letzte Tag“, „Dampfabschied“ und „Grenzüberschreitungen“ aus dem Jahr vor der Wende. Die Schlusseiten „Erinnerungen aus östlicher Sicht“ und „Nachbemerkung“ schließen den Band gelungen ab.

Nur noch wenige Worte zu den Bildern: Sie sind technisch nicht immer 100-prozentig perfekt. Doch die Motive sind schön ausgewählt. Das eine oder andere Spiel mit Licht und Schatten lockert auf. Stimmige Kompositionen, viel Eisenbahndetails: Telegrafenmasten, Signale, Gebäude, Bahnsteigszene... kurzum, ein Buch für Dampflokromantiker, die nicht nur schöne Bilder ansehen wollen. Es sind Erzählungen über Menschen, die damals in den 1980ern in Mitteldeutschland einfach ihren Eisenbahnerberuf mit Stolz und Leidenschaft ausübten. Genießen Sie es.

Anekdoten und Geschichten zur Müglitztalbahn Heidenau—Altenberg

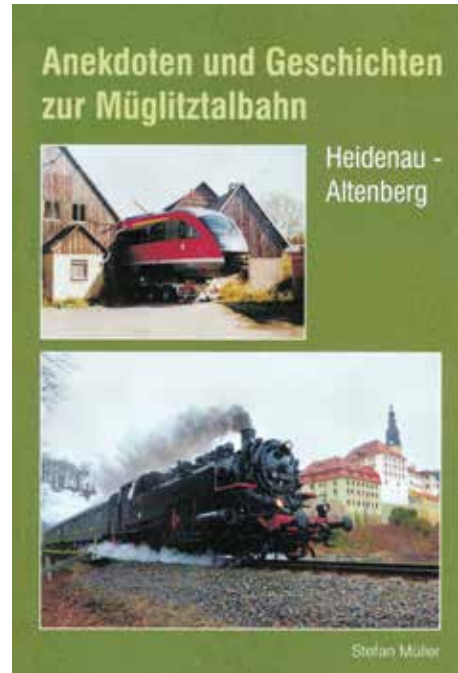
von Stefan Müller; 36 s/w und 201 Farbfotos, 2 Zeichnungen; Hardcover, Format 24 x 15 cm, Bildverlag Böttger GbR Witzschdorf; 1. Auflage 2017; 15,80 €; ISBN 978-3-937496-78-8

Immo Hoppe, Redaktion

Nach dem Vorwort bieten die ersten zwei Dutzend Druckseiten einen kurzen Abriss zur Geschichte der Bahnstrecke vom Elbtal ins Osterzgebirge. Das Besondere an dieser reizvollen Stichbahn ist, dass sie zunächst in 750-Milimeter-Schmalspur erbaut wurde. Die erfreuliche Entwicklung der Verkehrsleistungen stoppte jäh das Hochwasser von 1927. Der Wiederaufbau der Strecke in Normalspurweite wurde erwogen, jedoch zunächst als 750-Millimeter-Schmalspurbahn wieder aufgebaut. Die von 1935 bis 1938 letztlich doch durchgeführte Umspurung glich in weiten Teilen einem Neubau. Zwischen Heidenau und Lauenstein wurde die Strecke komplett neu trassiert. Die Schwarz-Weiß-Bilder dieses Eingangskapitels überzeugen mehr durch ihren historisch-dokumentarischen Wert als ihre technische Qualität. Doch die Farbaufnahmen aus den 20 Jahren zwischen 1990 und 2010 sind nicht viel besser und bieten kaum Abwechslung bei der Motivwahl.

Auf den restlichen knapp 100 Seiten reihen sich 36 Anekdoten aneinander wie auf einer Perlenschnur. Die Illustrationen (Fotos, Skizzen, Faksimiles) ergänzen den Text recht informativ. Die Beiträge reichen

im Umfang von der Bildnachricht bis zum mehrseitigen Bericht. Der Begriff Anekdote wird dabei weniger im Sinn einer witzigen Geschichte interpretiert, wenngleich der Humor nicht zu kurz kommt, sondern eher seiner französisch-griechischen Wortherkunft nach als „noch nicht Herausgegebenes, Unveröffentlichtes“. Die relativ kurzen Texte sind reich mit originellen Motiven bebildert. Für Modelleisenbahner, die die Müglitztalbahn nachgestalten möchten, gibt es reichliche Anregungen für den Fahrzeugeinsatz im Regelbetrieb und bei Sonderzugfahrten. Die weiteren rund 20 Seiten bilderlastiger „Kuriosa“ hätte man getrost unter die Anekdoten mischen können. Den Abschluss bildet ein Porträt des bis 2008 existierenden „Förderverein Müglitztalbahn“, der als Reaktion auf 1997 erstmals öffentlich gewordene Stilllegungspläne gegründet worden war.



Post an die Redaktion

Dieter Birnstein aus Minden (Westf) per Brief:

„...Bei der Bildunterschrift auf Seite 33 (Heft 38) habe ich zwei Fehler entdeckt: Karl-Heinz Troche kommt aus Porta Westfalica, nicht aus Minden und Christian Biendarra kommt aus Minden, nicht aus Wunstorf. Wunsdorf ist auch falsch geschrieben.“

Die Redaktion entschuldigt sich.

Ihre Meinung ist gefragt. Senden Sie bitte Fehlerkorrekturen, Kommentare und Diskussionsbeiträge per Post oder per E-Mail an: bahn.modell@t-online.de.

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: 0172 3124138, bsw.ebfw600@gmx.de
---------------	--

Bad Belzig	BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Hoher Fläming: 033841-35247 oder 0160-97459602, frankw9@nexgo.de
Bernau (b Berlin)	BSW-Gruppe Modellbahn Bf Bernau (b Bln): 0172-3949903
Cottbus	BSW-Gruppe Lausitzer Modellbahnclub: 0355-471 132, 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 (Müritz)	BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde: 03991-670202 oder 0172-2915854, info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de
Warnemünde	BSW-Gruppe Modelleisenbahn Warnemünde: Uwe Lindow, Tel. 0160/97482786
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
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.
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 (Sachs)	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	BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub MEC „Bahnhof Lößnitz“: 03772-382540
Meiningen	BSW-Gruppe Meininger Modelleisenbahn-Club: 03693-470 819 oder 0179-809 41 89, meinigermodeleisenbahn@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 0172 9476750 oder 0160 90836380, mjungfer@t-online, www.eisenbahnverein-wittenberg.de

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