



STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EMB

Bahn&Modell 40

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2018



VT 18.16 – Bauart Görlitz – gerettet!



Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:

„Im Deutschland der zwei Bahnen“ Die neue Dauerausstellung im DB Museum Nürnberg

► Seite 11



Regionale Fachberater im Wechsel

► Seite 12

Porträt:

RFB Werner Wölke

► Seite 36



Bahnhistorie:

„Der Wagen von Compiègne“

100 Jahre Ende des Ersten Weltkrieges

► Seite 61

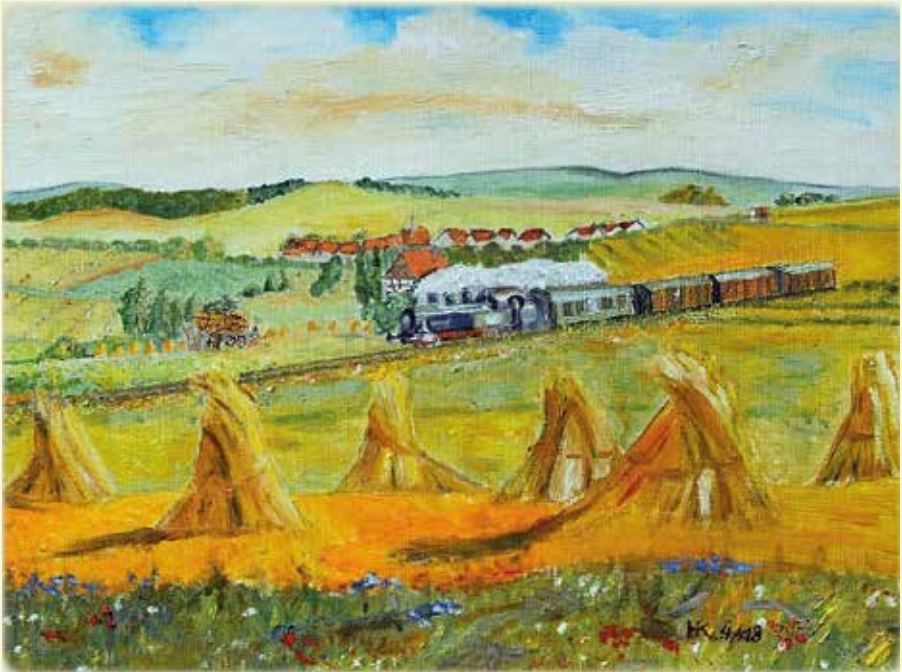
Titelbild:

Der DR-Dieselexpresszug VT 18.16.07/10 (Bauart „Görlitz“) in zwei Phasen seines „Ruhestandes“, oben: 25. April 2018 auf dem Bahnhof Lichtenfels, noch im Grafitti-Look aus Ketziner-Zeit unten: 25. Juli 2018 auf Überführungsfahrt in Fürth (Bay.) Hbf, renoviert für die DB Museum Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“

Fotos: F. Wirth/Lauf West

► Seite 11

Eisenbahn-Gemälde



Kleinbahn im Sommer

frei nach einem unbekannten Künstler von Helga Kuhne – Dresden, Öl auf Leinwand, 2018

Eisenbahn-Anekdote

Auf einem Bahnhof der Bahnstrecke Hagenow-Land–Boizenburg wurde bei einer Überprüfung festgestellt, dass die Drahtzugleitung zur Einfahrweiche stark marode war, sodass eine Auswechslung anstand. Deshalb kam der Signalwerker, der mit der Ausführung betraut war, auf die Idee, die sehr schwere Stahldrahtrolle von 20 Metern Länge und vier Millimetern Stärke mit dem regulären Personenzug bis vor Ort zu befördern. Mit Hilfe mehrerer Arbeiter schaffte er die Rolle in den Packwagen gleich hinter der Lokomotive. In Absprache mit Lok- und Zugführer verringerte der Personenzug in Höhe der Einfahrweiche des Bahnhofs Brahlstorf stark die Geschwindigkeit, und der Signalwerker und der Ladeschaffer stießen die Stahldrahtrolle aus dem geöffneten Packwagen hinunter auf den Randweg neben dem Gleis. Durch den starken Aufprall rissen die Bindedrähte, die die Windungen der Rolle zusammenhielten. Wie elektrisiert sprang diese auseinander und verteilte sich explosionsartig. Einige Windungen verkeilten sich auch zwischen den Achsen des fahrenden Personenzuges; der Zug blockierte. Die Folgen dieser gutgemeinten „Arbeiterleichterung“ waren enorme Zugverspätungen, Reparaturarbeiten und disziplinarische Maßnahmen.

Aufgeschrieben und eingesandt von BSW-Förderer Adolf Giencke (ehem. Rbd Schwerin, Verw. A)

Die DEVK hat für Sie in allen Lebenslagen das passende Angebot.
Denn unsere Versicherungen sind für Eisenbahner besonders günstig.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter www.devk.de einen
Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter 0800 4-757-757* rund um die Uhr für Sie da!

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



Unsere Produkte helfen Ihnen in allen Lebenslagen.
Denn wir haben die richtige Versicherung für Sie.

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK



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

unsere alljährliche, mehrtägige Arbeitstagung fand wie immer im April statt. Aber noch nie war es vom 20. bis 22. April so warm wie in diesem Jahr. Selbst im Oberharz, im BSW-Wald- und Sport-Hotel Festenburg, konnten wir noch abends draußen sitzen. Am ersten Tag informierte uns Tobias Schwab von der BSW Zentrale über die aktuelle Situation, u. a. über die Zusammenlegung der Einzelstiftungen BWS und EWH zur „Stiftungsfamilie BSW+EWH“ (neues Logo s.o.). „Das BSW im Osten wächst“ verkündete Tobias Schwab, doch in ganz Deutschland standen 2017 den 10 000 Zugängen ca. 14 000 Abgänge entgegen (minus 2 Prozent). Dieser Entwicklung müssen auch die hauptamtlichen BSW-Einrichtungen ihren Tribut zollen. Das Servicebüro Saarbrücken wurde ganz geschlossen und das Regional-/Servicebüro Berlin flächenmäßig halbiert. Davon betroffen war auch unsere Sammlung Historischer Eisenbahn-Dokumente, die zwischenzeitlich im S-Bahn-Unterwerk Berlin-Pankow untergekommen ist. Als neuer Leiter der Sammlung wurde Hol-

ger Prestin, Berlin, berufen. Ihn und die überarbeitete Sammlung stellen wir im Heft 41 vor. Auch der Regionale Fachberater der Region Ost für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hat gewechselt. Nach 23 Jahren trat Jürgen Hirsch, Berlin, von dieser Funktion zurück und wurde in Festenburg feierlich verabschiedet. An seine Stelle tritt Lutz Tannigel, Berlin, von der BSW-Gruppe „Historischer S-Bahn-Fahrsimulator“ (s. Beitrag Seite 34).

Vom 13.-18. Juni 2018 fanden unter Leitung von RFB Bernhard Waterholter zum 13. Mal die Modellbautage (Nord) in Festenburg statt. Alle Plätze waren ausgebucht. Das 11. Modellbauseminar (Süd) wird vom 18.-24. November 2018 unter Leitung von RFB Lothar Wissler in Baiersbrunn steigen. Auch diese Veranstaltung ist bereits ausgebucht. Hier haben sich wieder Rundfunk und Fernsehen angekündigt. Eine weitere große Modellbahnausstellung unseres Kulturbereichs wird es am 20./21. Oktober 2018 im DB Museum Halle (ehem. Bw Halle P) geben (s. Beitrag Seite 8).

Bei unserer Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN ist es gelungen, die Manuskripte zu „Reichsbahndirektion Osten“ und „Eisenbahndirektion Münster“ fertigzustellen. „Osten“ hatte noch Hans-Joachim Kirsche begonnen. Jürgen Krebs, Wolf-Dietger Machel und Immo Hoppe haben es vollendet. Seit 2009 hat Lothar Kuhne an „Münster“ gearbeitet. Bereits Günter Jazbec hatte sich mit dem Layout beschäftigt. Erst jetzt ist es dem Verlag Bernd Neddermeyer möglich, auch dieses Buch zu vollenden (Rezensionen im Heft 41). „In der Pipeline“, wie man umgangssprachlich sagt, befinden sich noch die Titel Berlin, Magdeburg und Hannover. Weitere Titel wären eine echte Überraschung.



Von einem unserer Modelleisenbahnclubs erreichte uns jetzt die Mitteilung, dass man einen Beitrag für Bahn&Modell nur gegen Honorar verfassen wolle. Das hat uns geehrt und erschüttert. Geehrt deshalb, weil man uns für ein erfolgreiches Eisenbahn-Magazin hält, das Rendite abwirft. Erschüttert natürlich, da einige unserer eigenen Kollegen den Sinn des BSW sicher falsch interpretieren. Wir sind für einander da und berichten über uns, ohne kommerziellen Hintergrund. Gerade das unterscheidet uns von den zahlreichen professionellen Eisenbahn-Zeitschriften.

Aktuelle BSW-Nachrichten, -Angebote und -Informationen finden Sie ab sofort im neuen Design unter der Internet-Adresse: www.stiftungsfamilie.de. Damit ändern sich auch die E-Mail-Adressen. Alle BSW-Hotels, Ferienwohnungen, Servicebüros, das Servicezentrum und alle Mitarbeiter erreichen Sie künftig per E-Mail mit der Endung „...@stiftungsfamilie.de“.

Einen guten Jahresausklang wünscht
Ihr Zentraler Fachberater

Lars Naumann.

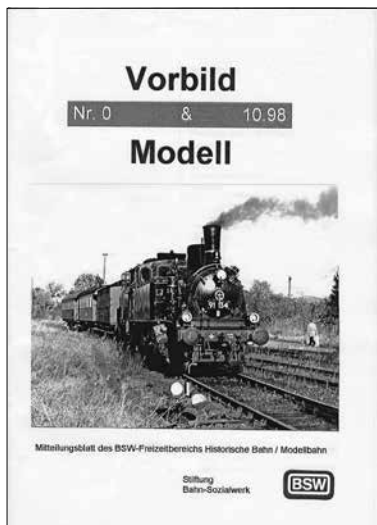
Dieser Titel erscheint noch im Herbst 2018

20 Jahre, 40 Hefte – Bahn&Modell feiert einen runden Doppelgeburtstag

Redaktion

Es war im April 1998. Unser Freizeitbereich kam zur 4. Jahresarbeitstagung in Saarbrücken zusammen. Einige träumten von einem eigenen Mitteilungsblatt, doch keiner wagte den heißen Start. Unser Kollege Hans-Joachim Kirsche aus Berlin hatte die entscheidende Idee: „Lasst uns ein Probeheft entwerfen!“. So entstand im Oktober 1998 Heft N° 0 (Null) mit dem sinnigen Titel Vorbild&Modell. Vorbild für weitere Hefte und Modell für die kleine Eisenbahn.

Es war das erstes „Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Historische Bahn/Modellbahn“. Zweimal im Jahr sollte dieses Sprachrohr unseres Freizeitbereichs erscheinen. Die anfänglichen Rubriken nannten sich: Porträt, Vorgestellt, Eisenbahngeschichte, Berichte/Meldungen, Terminkalender und Adressbuch. Hans-Joachim Kirsche als gelernter Diplom-Bild-Journalist setzte seine Ehre daran und übernahm gemeinsam mit Immo Hoppe die ehrenamtliche Redaktion.



Unsere ersten Hefte im Format DIN-A5:

links: Das Probeheft N° 0 mit 39 Seiten

rechts: Das Heft N° 1 mit 48 Seiten

Sammlung: Redaktion Bahn&Modell



Im April 1999 erschien Bahn&Modell erstmalig in einer Auflage von 3 000 Stück. „Gelingen soll’s!“, so begann das Grußwort von Rudolf Kreisli, Mitglied des BSW-Hauptvorstandes. Es folgten

Gedanken zu einem Mitteilungsblatt vom Hauptbeauftragten Dieter Koschmann und ein Vorwort von Hans-Joachim Kirsche. Die Umschlagseiten zeigten bescheidene Farbbilder auf weißem

Grund, und die Innenseiten pflegten noch das dezente Schwarz/Weiß. Auf 48 Seiten stellten wir Initiatoren und ausgewählte Gruppen vor, verfassten Beiträge zur Eisenbahngeschichte und gaben Berichte und Meldungen ab.

Für das Layout zeichnete von Anfang an Günter Jazbec aus Wandlitz/Stolzenhagen bei Berlin verantwortlich. Alle unsere Freizeitgruppen und Honoratioren erhielten das Heft kostenlos. Druck und Versand bezahlte die BSW-Zentrale.

Ab Heft 6 (Oktober 2001) nannten wir Bahn&Modell ein „Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“. Aus 48 waren inzwischen 68 Seiten geworden, und



die „Nebenbei“-Redaktion hatte sich zu einer pseudo-professionellen gemauert. Im Oktober 2003 erschien Heft 10 im neuen „Gewand“ mit

einem eigenen Wappen im Titel. Das Wappen entwickelten Karl-Heinz Kirchhoff und Gerhard Hesse-Golm vom BSW-Freizeitbereich Heraldik/Wappenkunde. Es symbolisiert oben einen roten Stabbalken (eine Schwelle), besetzt mit drei roten Schienen-Profilen (wie Eisenbahnerbe, Eisenbahngeschichte, Modelleisenbahn) und unten ein fünf-

Links: Heft 13 noch Mitteilungsblatt mit 68 Seiten; rechts: Heft 29 nun Fachblatt mit 96 Seiten
Sammlung: Redaktion Bahn&Modell



speichiges, historisches Eisenbahnrad. Rot steht für den Absoluthalt in der Signaltechnik und für die Farbe vieler Triebfahrzeuge und Waggonen.

Bis Anfang 2011 zeichnete Hans-Joachim Kirsche, nunmehr als Ruheständler, für den Inhalt von Bahn&Modell verantwortlich. Mit seiner Gesundheit stand es nicht zum Besten und so leitete er die Redaktionsarbeit an Helga Kuhne, Dresden, über. Auch Immo Hoppe zog sich auf seine beruflichen Aufgaben zurück und übernahm ausschließlich die Rubrik Rezensionen. Helga Kuhne war das Schreiben, Einordnen und Redigieren als ehemalige Leiterin der Pressestelle der Rbd Dresden vertraut. Doch allein konnte sie es nicht schaffen. Ihr Ehemann, auch studierter Eisenbahn-Ingenieur, trat ins BSW ein und unterstützte sie. So entstand Heft 26 (Oktober 2011) mit neuem Redaktions-Kollegium.

Drei Hefte später, ab Heft 29 (April 2013), veränderte sich geringfügig das Layout. Wir stellten im Kopf der Titelseite die Heft-N^o und das Wappen größer heraus. Ab Heft 30 schließlich druckten wir komplett in Farbe und auf Hochglanzpapier. Im Heft 32 mussten wir leider den Tod von Hans-Joachim Kirsche am 14. Juli 2014 vermelden. Auch unser langjähriger Layouter Günter Jazbec hat uns am 15. August 2016 viel zu früh für immer verlassen (s. Nachruf Heft 36). Seine direkte Nachfolge trat Bernd Neddermeyer vom gleichnamigen Eisenbahn-Verlag in Berlin an, dem wir damit die Weiterexistenz unseres Fachblattes verdanken.

Heute, nach 20 Jahren, können wir stolz auf das vorliegende Heft 40 ver-

weisen. Jedes Heft symbolisiert viel Engagement und Herzblut der ehrenamtlichen Redaktion, der Autoren und des Layouters. Über viele Jahre haben wir vorrangig aus unserem Gruppenleben berichtet. In letzter Zeit nimmt die Bereitschaft ab, Praxisbeiträge einzureichen. Sicherlich hängt das auch mit der Umorientierung des BSW auf rein soziale Themen zusammen. 2016 haben wir daher auf unserer Jahrestagung beschlossen, den Trend zum Eisenbahn-Magazin aufzuhalten und wieder verstärkt aus den eigenen Reihen zu berichten. Dazu ist jeder Leser eingeladen und aufgerufen. Alle Themenvorschläge und Beiträge können an die Regionalen Fachberater oder direkt an die Redaktion gerichtet werden. Die Redaktion erarbeitet daraus einen Themenplan für das nächste Heft, der jeweils zu den Frühjahrs- bzw. Herbst-Tagungen unseres Kulturbereichs verabschiedet wird. Redaktionschluss ist immer der 15. Januar bzw. 15. Juli im Jahr. Das neue Heft erscheint jeweils Anfang März bzw. Anfang September.

Die Auflage von Bahn&Modell ist bald allein vom BSW nicht mehr finanzierbar, sodass wir weitere Werbepartner suchen. Die DEVK konnten wir bereits gewinnen (s. 4. Umschlagseite). Auch der Versand stellt eine Herausforderung dar, die immer wieder neu bewältigt werden muss (wie unser Malheur mit Heft 38 bewiesen hat).

Das Beste zum Schluss: Ummeldungen wegen Adressänderungen haben wir schon viele bekommen, doch noch nie eine Stornierung. Das heißt: Wir bleiben weiterhin am Zuge!

Hola! Modelleisenbahn-Nachwuchs trifft sich im Oktober 2018 in Spanien

Mirko Caspar, Zschopau – BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde und Vorsitzender der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV)

Haben Sie schon mal etwas von Mataró gehört? Das ist eine relativ große, unter Touristen beliebte Stadt in Katalonien direkt am Mittelmeer. Für die Historie der spanischen Eisenbahn ist sie besonders wichtig, fuhr doch von hier aus 1848 der erste Zug auf der iberischen Halbinsel ins rund 30 Kilometer entfernte Barcelona.

Der örtliche Modellbahnverein feiert die Premiere alljährlich mit einer Modellbahnausstellung. Für das 170-jährige Jubiläum, das dieses Jahr ansteht, haben sich die katalonischen Freunde und der regionale Verband FCAF entschieden, Nachwuchs-Modelleisenbahner aus ganz Europa einzuladen. Da BSW, SMV, BDEF und der befreundete französische FISAIC-Verband UAICF seit vielen Jahren das „Internationale Treffen junger Modelleisenbahner“ veranstalten, wird dieses im Jahr 2018 kurzerhand nach Spanien, pardon nach Katalonien, verlegt. In Mataró werden die Nachwuchs-Modelleisenbahner am Wochenende 27./28. Oktober 2018 eine internationale Modulanlage der Normen „Module Junior“ und „Modellbau macht Schule“ ausstellen. Die Moduln sind in den zurückliegenden zehn Jahren bei Gruppen und Vereinen in Frankreich, Tschechien, Ungarn, Spanien und Deutschland entstanden.

Damit sich die weite Anreise von Sachsen auch lohnt, immerhin sind es über 1 800 Kilometer bis in die katalanische

Hauptstadt, finden an den Tagen davor noch einige Ausflüge in die Region statt. Im Eisenbahnmuseum Kataloniens, das sich unweit von Mataró in Vilanova, befindet, kann die Geschichte der Eisenbahn in der Region bestaunt werden. Natürlich steht hier der Nachbau der Lokomotive, die vor 170 Jahre die Premierenfahrt auf der iberischen Halbinsel unter die Räder nahm. Und wenn man schon mal da ist, gehört auch ein Besuch von Barcelona dazu. Erfahrungsgemäß ist hier das Wetter auch Ende Oktober noch recht angenehm. Der Strand des Mittelmeers ist gleich vor der Haustür, sodass auch einem Sprung ins vermutlich gar nicht so kühle Nass kein Problem sein sollte. Strand und Meer sollen übrigens sogar von der Halle, in der die Modellbahnausstellung stattfinden wird, zu sehen sein.

Gesucht werden noch interessierte Nachwuchs-Modelleisenbahner, die Lust haben, auf viele Gleichgesinnte aus verschiedenen Ländern zu treffen. Ganz besonders schließt das auch Mädchen ein, da sich aus anderen Ländern bereits junge Teilnehmerinnen gemeldet haben. Eine Vereins- oder Verbandszugehörigkeit ist nicht erforderlich. Die gemeinsame Hinreise, natürlich mit dem Zug, erfolgt am Montag, den 24. Oktober, die Rückreise eine Woche später am 29. Oktober 2018. Untergebracht werden alle Kinder und Jugendlichen der verschiedenen Länder in einem Bungalow-Dorf unweit des Strandes.



Die Teilnehmer des internationalen Jugendtreffens 2017 besuchten gemeinsam das Feldbahn-Museums Semur en Vallon/Frankreich

Für die gesamte Zeit wird eine gemeinsame Verpflegung organisiert. Wie in den vergangenen Jahren wird die Veranstaltung wieder vom Deutsch-Französischen Jugendwerk unterstützt. Dadurch sinkt der Eigenanteil, den jeder Teilnehmer für die Reise, Übernachtung und Verpflegung zu entrichten hat, auf etwa 100 Euro. Die genauen Modalitäten für Hin- und Rückreise richten sich nach der Herkunft der mitreisenden Kinder und Jugendlichen. Wer

Interesse hat, sich dem Abenteuer anzuschließen, der findet auf der Internetseite der SMV unter www.smv-aktuell.de/jugend weitere Informationen und Kontakte.

Das letzte internationale Jugendtreffen dieser Art fand im Juli 2017 in Frankreich, in der Nähe von Le Mans, statt. Der ausführliche Bericht kann im Internet unter http://smv-aktuell.de/cms/front_content.php?client=1&lang=1&idcat=47&idart=743&m=&s= nachgelesen werden.

Die Teilnehmer 2017 referierten über das Projekt-Thema „Die Eisenbahn in Krieg und Frieden“ Fotos: F. Gumprich (2x)



Großes BSW-Treffen im Bw Halle P am 20.+ 21. Oktober 2018

Redaktion

Klein trifft Groß! Unser Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn organisiert erneut ein Hobby-Eisenbahn-Event. Im Mittelpunkt werden Modellbahnanlagen und große Lokomotiven stehen. Die Außenstelle Halle (Saale) des DB Museums und die BSW-Gruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ stellen ihre Infrastruktur zur Verfügung. Bereits im Oktober 2015 nutzte das BSW das Flair des DB-Museums Halle für ein internationales FISAIC-Kulturtreffen. Modellbauer, Blasmusiker und Chöre, Amateurfunker, Briefmarkensammler und Fotografen zeigten vor Ort ihre Arbeiten. Und weil es so schön war, kam nun die Idee auf, erneut eine solche spezielle Veranstaltung mit kleinen Modellbahnen und großen Ideen auf die Beine zu stellen. Zwar werden diesmal keine internationalen Gäste erwartet - dafür haben aber viele BSW-Gruppen ihr Kommen zugesagt. Zwischen den historischen „Großexponaten“ wird es z. B. eine Schnellfahrstrecke in Spur HO

geben. Diese werden die ortsansässigen Modelleisenbahner vom Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 Halle (Saale) beisteuern. Sie freuen sich, endlich mal wieder den Platz für die Präsentation der über 20 Meter langen Anlage zu finden. Auch die Riesaer Modelleisenbahner können eine Kuriosität zeigen. Sie haben eine der wenigen Modelle der Piko-Einschienigenbahnen im Repertoire und werden diese in Halle vorführen. Die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, die auch 2015 schon dabei waren, zeigen HO-Module, mit denen sie das BSW und den SMV international vertreten. Und nicht zuletzt wird die BSW-Gruppe Wernigerode ihre HOm-Clubanlage der modellierten Harzquer- und Brockenbahn aufbauen.

Für kleine Besucher wird es vor Ort viele Möglichkeiten zum Basteln und Spielen geben. Und selbstverständlich wird auch für das leibliche Wohl der Besucher gesorgt werden.

Es lohnt sich also für Modellbahn- und andere Eisenbahnfreunde, am 20./21. Oktober 2018 einen Ausflug ins DB Museum, Volksmannstr. 39, 06112 Halle (Saale) einzuplanen. Öffnungszeiten: Sa 20. Oktober 10-18 Uhr und So 21. Oktober 10-16 Uhr (zu erreichen mit der S-Bahn Halle, Richtung Trotha, Station Steintorbrücke).

Anlagen des EMC 78
Der Bau von Modellen und Anlagen in Form kulturreicher und künstlerischer Umfeld prägt von Anfang an seinen Arbeit. Im Laufe der Jahre sind viele Anlagen entstanden, die es heute nicht mehr gibt, teils weil sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprachen oder sie waren einfach veraltet. In der Wesentlichen Beschreibung war es auf die zwei Phasen 18 und 17. Von um 1900 bis 1910 wurden sie zur Zeit 7 auf Ausstellungen die wir hier vorstellen möchten.

HO Schnellfahrstrecke
Es gibt viele Arten, um schnell zu reisen. Für das Schienenverkehrsnetz wurde werden dafür spezielle Fahrzeuge entwickelt. Am der Vielfalt der Schnellfahrstrecken entlang der Idee, dass auf einer Modellbahn zu realisieren, was möglich zu zeigen. In der maximalen Ausdehnung ist die Anlage über 21 lang.

Es wird eine Auslandsreise in Deutschland ohne konkreten Streckenverlauf wiederholen.
Der Wunsch des Menschen, seine Ziele in immer kürzerer Zeit zu erreichen ist, aber als die Eisenbahn selbst. Im Falle der Anlage können mehrere Züge in der Epoche 8 Europa zum Einsatz. Neben dem Schienenverkehr werden auch Züge des normalen Schienenverkehrs dargestellt.

In der digitalen Steuerung ist es möglich Züge in Modellmaßstäben mit unterschiedlich bis zu 320km/h verstellbar auf der Anlage verfahren zu lassen.

TT Schnellfahrstrecke
Die TT-Anlage „Schnellfahrstrecke“ ist eine modular gestaltete Anlage und stellt eine 2-gleisige „Schnellfahrstrecke“ mit Durchgangsbahnhof, einem Haltepunkt und einer Ausweichstrecke für die Haltepunkte in der Epoche IV dar. Sie wurde nach dem Prinzip einer 143 cm Schienenweite gebaut. Die Anlage ist digital umgerüstet und in vielfacher Weise erweiterbar. Umgestaltungen, die weiteren Aufwands erfordern, werden zur Info: Kapselung (Einbaueinheit) und einer schaltbaren (Einbaueinheit) gewährt. Die Anlage kann sowohl von Hand oder mit Computer per „TrainController“-gesteuert werden.



40 Jahre

Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 e.V. Halle/ Saale



Der Lokschuppen des DB Museum Halle (ex Bw Halle P) in voller Besetzung

Foto: Traditionsgemeinschaft Bw Halle P

Mirko Caspar am 24. Oktober 2015 vor der Modelbahnanlage der BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde. Er war und ist der Hauptinitiator der BSW-Treffen 2015 und 2018 in Halle (Saale).

Foto: L. Kuhne



Inhalt

Editorial

20 Jahre, 40 Hefte – Bahn & Modell feiert runden Doppelgeburtstag	3
Hola! Modellbahn-Nachwuchs trifft sich im Oktober 2018 in Spanien	6
Großes BSW-Treffen im Bw Halle P am 21. und 22. Oktober 2018	8

Berichte

„Im Deutschland der zwei Bahnen“ – neue Dauerausstellung im DB Museum Nürnberg	11
Stabwechsel beim Regionalen Fachberater EBE/MEB für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern	12
Erste tschechisch-russische Modelleisenbahn-Ausstellung	14
Die Russischen Eisenbahnen und ihre Museen	16
Wir fahren zum Brenner-Basistunnel	21
Das Magdeburger Glasfenster	23
Kurzberichte	24

Gruppenleben

20 Jahre „Rodelblitz“ und Co.	28
Gute Stimmung bei den Eisenbahnfreunden in Bad Schwartau	29
BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin	34

Porträts

Für Werner Wölke beginnt ein neuer Lebensabschnitt	36
Manfred Aurich – Lok-Aquarelle	38

Jubiäen

25 Jahre IG Freunde der Eisenbahn Langenau	42
--	----

Bahnhistorie

Dresdner Eisenbahnknoten Teil 1, Umbauten und Phantomprojekte 1890-1926	45
Friedrich August von Pauli – ein rheinischer Eisenbahn pionier in Bayern	53
Die Tunnelfahrt der „Sixtinischen Madonna“	56
Der Wagen von Compiègne	61

Serien

Die schicken Expresszüge der Bauart „Görlitz“	67
Blankenheim (Trennungsbf) beim MEC Bw Dresden	75

Rezensionen

80

Service

Post an die Redaktion	85
Verzeichnis unserer BSW-Gruppen	85
Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen	94
Impressum	96

„Im Deutschland der zwei Bahnen“– neue Dauerausstellung im DB Museum Nürnberg

Redaktion

Fast 50 Jahre war Deutschland geteilt – auch in Sachen Verkehr. Jetzt arbeitet eine neue Dauerausstellung im DB Museum Nürnberg diese Zeit auf. Sie zeugt von den politischen Gegensätzen, die die zwei deutschen Staatsbahnen prägten. Sie berichtet über die Epoche vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum Mauerfall. Es ist ein interessanter Rückblick auf die Mobilität der Nachkriegszeit, des Wiederaufbaus und des Wirtschaftswunders. Auf 700 Quadratmetern kommen ca. 600 Exponate und zahlreiche Dokumente zum Einsatz, die bisher in Depots und Archiven in ganz Deutschland schlummerten. Dazu gehören noch nie gezeigte Modelle von Fahrzeugen der DDR-Reichsbahn, ein Architekturmodell vom Kreuzungsbauwerk Berlin-Grünau oder auch der Schellen-

baum des Bundesbahn-Orchesters Wuppertal. Während im Osten die Eisenbahner mit Wimpeln und Urkunden stimuliert wurden, bemühte sich der Westen um technische Innovationen und einen Schuss grenzenloser Freiheit.

Der Titel der Ausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“ suggeriert ein Deutschland mit zwei Bahnen. Dabei gab es jedoch zwei deutsche Staaten mit je einer Staatsbahn. Die legendären Vertreter dieser Staatsbahnen treffen im Freigelände aufeinander. Erstmals werden die repräsentativen Dieseltriebzüge der Deutschen Reichsbahn VT 18.16 (SVT 175) und der Deutschen Bundesbahn VT 11.5 (TEE) im Original nebeneinander gezeigt. Sie setzten Maßstäbe bei der Entwicklung des Schienenfernverkehrs der 1950er bis

Detail aus der Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“

Foto: DB Museum/Uwe Niklas





Im praktischen Einsatz kaum vorstellbar – die „Paradeponie“ beider deutscher Bahnen stehen im Freigelände des DB-Museums Nürnberg nebeneinander. Foto: DB Museum/Uwe Niklas

1970er Jahre. Besucher können diese Züge mehrmals täglich auch von innen besichtigen. (siehe auch „Die schicken Expresszüge der Bauart „Görlitz“ auf Seite 67).

Als weiteren Höhepunkt plant das DB Museum Nürnberg für Ende 2018 eine Sonderausstellung unter dem Arbeitstitel

„Geheimsache Bahn“. Sie soll Mythen, Legenden und Skandale aus fast 200 Jahren Eisenbahngeschichte aufzeigen und auch mit so manchen „Fake News“ aufräumen.

Und nicht vergessen: Für DB-Mitarbeiter ist der Eintritt frei!

Stabwechsel beim Regionalen Fachberater EBE/MEB für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

Redaktion

Keine Hektik, kein Druck – das Ehrenamt des Regionalen Fachberaters für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ging geordnet in jüngere Hände über. Seit 1995 begleitete Jürgen Hirsch diese Funktion. Bereits in Bahn&Modell, Heft 33, Seite 31 ff, zollten wir ihm Anerkennung für fleißiges Tun. Als ehemaliger Lokführer des SVT 175 hat er sich vehement für die Erhaltung dieses Denkmals auf Rädern eingesetzt.

Ihm ist es mit zu verdanken, dass die Gruppenarbeit im Eisenbahnerbe und bei der Modelleisenbahn im Norden der Region Ost gut und reibungslos funktioniert. In den letzten Monaten war er auf der Suche nach einem geeigneten, jüngeren Nachfolger. Er fand ihn in Lutz Tannigel von der BSW-Gruppe „Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin“. Gemeinsam organisierten sie die anstehenden Aktionen.



Jürgen Hirsch und Lutz Tannigel am 1. März 2018 vor dem SVT 175 in Berlin-Lichtenberg

Auf der Frühjahrs-Arbeitstagung unseres Kulturbereichs am 20. April 2018 in Festenburg wurde Jürgen Hirsch offiziell mit einem kleinen Präsent verabschiedet und Lutz Tannigel in sein neues Ehrenamt eingeführt.

Lutz Tannigel – eine Eisenbahner-Kurzbiografie:

Mit 17 Jahren begann Lutz Tannigel 1981 seine Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn, Signal- und Fernmeldemeisterei Berlin-Schöneweide als Lehrling zum Nachrichtentechniker. Nach der Lehrzeit war er 15 Jahre in und um Berlin als Techniker für die Bahn-Fernmeldeanlagen tätig, u.a. in der BASA des Reichsbahnamtes Berlin 1 sowie auf den Bahnstrecken nach Strausberg und Ahrensfelde-Tiefensee. Anfang 1996 wurde er in die DB-Zentrale Berlin, Ruschestraße, versetzt, um dort am Aufbau des BKU-Netzes mitzuwirken. Im Juni 1996 wechselte Lutz Tannigel als Ausbilder und Wartungstechniker ins Dienstleistungszentrum Bildung (DZB) Berlin zum S-Bahn-Fahrsimulator. Dafür absolvierte er an der Lokfahrschule Berlin Lichtenberg/ Bürgerheimstraße extra eine Zusatzaus-

bildung zum Triebfahrzeugführer S-Bahn Berlin. Bereits Ende 1996 wurde der S-Bahn-Fahrsimulator außer Dienst gestellt und Lutz Tannigel wechselte nahtlos als Ausbilder für Telekommunikationstechnik ans DB Bildungszentrum Berlin-Marzahn. Inzwischen hatte er sich bei DB Training vom Ausbilder zum Fachtrainer qualifiziert und unterrichtet zusätzlich die Themen Oberleitung und Bahnstrom. Heute gehört der digitale europäische Bahn-Mobilfunk „GSM-R“ zu seinem Spezialgebiet in der Erwachsenenfortbildung.

Zum BSW fand Lutz Tannigel im Jahre 1993. Sieben Jahre später gründete er die BSW-Gruppe „Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin“. Gemeinsam mit der BSW-Gruppe „Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin“ bemüht sich sein kleines Kollektiv um den Erhalt dieses interessanten Eisenbahnerbes. Der S-Bahn-Fahrsimulator Berlin kann nach Voranmeldung besichtigt und benutzt werden (s. Bahn&Modell, Heft 39, Seite 24 ff).

Tobias Schwab von der BSW Zentrale dankt Jürgen Hirsch für die geleistete Arbeit und übergibt ein Erinnerungsbuch.

Fotos: L. Tannigel (2x)



Erste tschechisch-russische Modelleisenbahn-Ausstellung

Dr. Roman Štěřba, Prag – Präsident der Technischen Kommission für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der FISAIC

In den Tagen vom 1. bis 3. Juni 2018 fand in der VIP-Lounge des Rigaer Bahnhofs in Moskau die erste gemeinsame Ausstellung von tschechischen und russischen Modelleisenbahnern statt. Eingeladen hatten die „Russische Eisenbahnen AG“ und die russische „Gesellschaft der Eisenbahnfreunde“. Die internationale Ausstellung trug den schlichten Titel „Eisenbahn-Modell“. Der Eintritt war frei.

Von russischer Seite begrüßte der stellvertretende Generaldirektor der Russischen Eisenbahnen AG (RZD), Herr Sergei Kobzew die Teilnehmer. Er war in Begleitung des Direktors der Sozialen Abteilung der RZD-Generaldirektion, Herr Sergei Tschernogajew. Von tschechischer Seite nahm der stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Tschechische Bahnen AG (ČD), Herr Ludvík Urban an der Eröffnung teil. Die Ausstellung war eine Bestätigung für die sehr guten institutionellen und



Plakat zur Internationalen Modellbahn-Ausstellung Moskau Juni 2018 Quelle: FISAIC

menschlichen Beziehungen zwischen RZD und ČD. Beide Seiten betonten das Interesse an einer künftigen Zusammenarbeit im Rahmen des Internationalen Kultur- und Freizeitverbandes der Eisenbahner (FISAIC). Auch unser Autor, der tschechische Eisenbahner Herr Dr. Roman Štěřba, war anwesend. Begleitet er doch innerhalb der FISAIC die bedeutenden Posten des Präsidenten der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn und des Koordinators der Technischen Kommissionen.



Der Rigaer Bahnhof in Moskau 2011, einer der acht Fernbahnhöfe der russischen Hauptstadt
Foto: Alexey Vikhrov auf wikipedia.org

Am tschechischen Modelleisenbahnstand – hintere Reihe: tschechische Delegation, ganz rechts unser Autor – vordere Reihe: junge russische Modelleisenbahner
Foto: R. Štěrbá



Vier tschechische Modelleisenbahner und eine Modelleisenbahnerin trafen während der Ausstellung ihre russischen Kollegen. Trotz der Rekordentfernung von Prag hatten sie 15 Module Junior nach Moskau mitgebracht. 15 russische Modelleisenbahner zeigten 37 Module im Maßstab 1:87 (H0) und 17 Modulen im Maßstab 1:120 (TT). Damit bot die Ausstellung den Besuchern insgesamt 69 Module, die bisher größte Zahl auf einer FISAIC-Modellbahn-Ausstellung überhaupt.

Während ihres Aufenthalts besuchten die tschechischen Modelleisenbahner auch das Informations- und Bildungszentrum der RZD im Gebäude des Rigaer Bahnhofs. Hier werden die Geschichte der

russischen Eisenbahn, der aktuelle Stand der Fahrzeugtechnik, die Ausbildung von Triebfahrzeugführern und die Fernsteuerung im Fahrdienst erlebbar gemacht. Alles wird begleitet von einer eigenen Modelleisenbahn in Maßstab 1:87 (H0) mit einem Ausblick auf deren digitale Zukunft. Der zweite Besuch galt dem Museums-Komplex „Station Podmoskovnaja“ wenige Kilometer vor dem Rigaer Bahnhof (ehem. Bahnhof Krasnyj Baltik). Neben der Exposition und der Instandhaltung von Dampflok bietet dieses Museum seinen Besuchern einen Einblick in die Geschichte der Eisenbahn-Architektur und in die frühen Abfertungsverfahren für Bahnreisende in Russland.

Modelleisenbahnanlage im Informations- und Bildungszentrum der RZD im Rigaer Bahnhof in Moskau
Foto: R. Štěrbá



Die Russischen Eisenbahnen und ihre Museen

Dr. Roman Štěrbá, Prag – *Präsident der Technischen Kommission für Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der FISAIC*

Die Russische Eisenbahnen AG (RZD) zählt heute zu den größten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Welt. Aufgrund der Größe und der Lage Russlands spielt RZD eine wichtige Rolle im Binnenverkehr und bei den eurasischen Transporten bis nach China. In ihrer jetzigen Form als Aktiengesellschaften wurden die RZD AG im September 2003 gegründet. Sie entstand aus der Fusion von 987 Eisenbahn-Staatsorganisationen. Die RZD AG umfasst eine Streckenlänge von 85 500 Kilometern, davon sind 43 700 Kilometer elektrifiziert. Die Beförderungsleistung beträgt jährlich rund 125 Milliarden Personen-km und fast 3 000 Milliarden Tonnen-km. Der Umsatz liegt bei 20 Milliarden EUR jährlich. Mehr als 80 Prozent bringt der Güterverkehr.

Der erste russische Zug, gezogen von einer englischen Dampflokomotive, fuhr am 30. Oktober 1837 von St. Petersburg nach Zarskoe Selo (23 km auf 1 829 mm Spurweite). Am 1. Februar 1842 unterzeichnete Zar Nicholas I. ein Dekret über die Errichtung der Linie von St. Petersburg nach Moskau. Dann dauerte es eine Weile, denn diese zweigleisige Strecke wurde erst am 1. November 1851 eröffnet. Sie war 650 Kilometern lang und hatte eine Spurweite von 1 524 mm (bei 190 Brücken und 34 Stationen). Sie benötigte eine Fahrzeit von 11 Stunden und 15 Minuten. Das war weniger als die Hälfte der damaligen Reisezeit auf der Straße. Die ersten russischen Lokomotiven wurden

in den Alexandrovsky-Werken in St. Petersburg produziert. Der Transportbedarf wuchs schnell. Bereits im Jahr 1852 wurden zwischen St. Petersburg und Moskau 719 000 Reisende befördert und 164 000 Tonnen Fracht transportiert.

1853 begann der Krim-Krieg und Russland hatte nur ca. 1 020 Kilometer Bahnstrecken. Nach dem verlorenen Krim-Krieg forcierte Russland den Bahnbau. 1885 verfügte Russland über ein Bahnnetz von 25 240 Kilometern, immer noch verschwindend gering für dieses riesige Land. (Deutschland hatte bereits 39 140 Kilometer, England 30 350 Kilometer und Frankreich 29 600 Kilometer). Den Höhepunkt des Eisenbahnbaus in Russland stellt die Transsibirische Eisenbahn ab 1891 dar. Nach 25 Jahren wurde 1916 die Fertigstellung dieser Bahnlinie mit ca. 9 300 Kilometern gefeiert. Es war das größte Bauprojekt in der Geschichte der russischen Eisenbahn. Das zweitgrößte Projekt mit 3 819 Kilometern folgte erst 1974-1984. Es war die Baikál-Amur-Magistrale (BAM), an deren Bau sich sicher noch einige von uns erinnern können.

Die RZD AG achtet in der heutigen Zeit nicht nur auf Innovation und die Entwicklung von Techniken und Technologien, sondern auch auf die Pflege des Eisenbahnerbes. Der Beweis ist die Menge der Museen und Dauerausstellungen im ganzen Land. Drei von ihnen sind aus dem mitteleuropäischen Raum am leichtesten erreichbar:

Dampflokomotive
FD 21-3125 (1'E1'h2)
im Eisenbahnmu-
seum Rigaer Bahn-
hof in Moskau
Foto: Engineer gena



Eisenbahn-Museum Rigaer Bahnhof in Moskau

Am 31. Juli 2004 wurde das Museum mit diversen Schienenfahrzeugen eröffnet. Zur Eröffnungsfeier waren der stellvertretende Generaldirektoren der RZD AG, der Chef der Moskauer Eisenbahnverwaltung sowie Veteranen, aktive Eisenbahner, Vertreter der All-Russischen Kinder-Organisation und Freunde der Eisenbahn anwesend. Die Idee eines Eisenbahnmuseums in Moskau lag in der Luft, denn interessante Exponate gab es mehr als genug. Unter freiem Himmel steht Bahntechnik aus der vorrevolutionären Zeit (bis 1917), aus der Sowjetzeit und aus der Zeit der neuen Russischen Föderation. Von allen ist es ein Vertreter der besten Serien und der interessantesten Prototypen ausgestellt.

Eine der ältesten Dampfloks ist die OV 841 mit einer Leistung von 600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55

km/h. Die erste Güterzuglok dieser Baureihe erblickte das Licht der Welt im Jahr 1891 und wurde in den Jahren 1897-1928 mehr als 8000 Mal produziert. Die Zeit 1912-1957 wird durch die Dampflokomotive EM-740-57 repräsentiert (1400 PS, 65 km/h). Sie wurde ca. 12 000 Mal gebaut. An die Industrialisierung der frühen Sowjetunion und an Felix Dserschinski erinnert die Dampflokomotive FD 21-3125 mit 3 100 PS und 85 km/h. Von 1933 bis 1940 wurden davon rund 3 000 Maschinen gebaut. Es war die typische russische Kriegslok, leistungsstark und überlastbar. Als Nachkriegslok ab 1947 ist auch die Güterzugdampflokomotive SO 17-2211 (2 200 PS, 75 km/h) zu sehen, die an Sergo Ordschonikidse erinnern sollte. In der Sammlung der Exponate darf als Beutegut auch die deutsche „Kriegslokomotive“ der BR 52 nicht fehlen. Sie wird durch die Lok TE 5415 dargestellt. Diese Lokomotive hatte eine Leistung von 1500 PS und 80 km/h.

In der Geschichte der Sowjetischen und Russischen Eisenbahnen (SZD/RZD) kann



**Elektro-Triebzug
ER 200 im Eisenbahn-
museum Rigaer Bahn-
hof in Moskau**

Foto: R. Štěrba

man die Produkte der tschechoslowakischen Schienenfahrzeugindustrie nicht ignorieren. Im Museum am Rigaer Bahnhof steht eine dieselelektrische Lok ČME 2-120 (750 PS, 80 km/h) von 1961 aus der Fabrik Prag Sokolovo. In den Jahren 1958-1965 hat die Sowjetunion davon 522 Stück importiert. Aus der Produktion des ehemaligen Lokherstellers „W.I. Lenin“ in Pilsen (Škoda) ist die E-Lok ČS 2-712 zu sehen, welche 1962-1973 mit 942 Stück an die SŽD geliefert wurde. Diese Lokomotiven hatten eine Leistung von 4200 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. In Unterschied zum tschechoslowakischen Heimat,

sind diese E-Loks in der UdSSR wirklich Maximalgeschwindigkeit im normalen Schnellzugbetrieb gefahren. Als weitere bekannte Schönheiten sind die E-Lok ČS 3-045 (2800 kW, 120 km/h) und die ČS 4-025 (5100 kW, 160 km/h) zu sehen.

Zu den beliebtesten Ausstellungsstücken zählt der Elektro-Triebzug ER 200 vom Rigaer Waggonbau. Der Triebzug besteht aus angetriebenen Mittelwagen mit Stromabnehmern und antriebslosen Steuerwagen. Seit 1984 bediente er die Hauptstrecke Moskau-Leningrad in vier Stunden und 45 Minuten (Vmax 200 km/h). Die Kopfwagen hatten Business-Klasse und



**Prototyp des Triebzu-
ges ES 250 (SOKOL)
im Eisenbahnmuseum
Rigaer Bahnhof in Mos-
kau Foto: R. Štěrba**



Der Museumkomplex „Station Podmoskovnaja“ mit Empfangsgebäude, Wasserturm und Lok-Depot
Foto: Dimitri Leonov

Bar. Man hatte nur drei dieser Prestige-Züge hergestellt (1x 1973, 1x 1988, 1x 1994).

Der ER 200 sollte durch den ES 250 („SOKOL“) abgelöst werden. Dieser Zwei-strom-Hochgeschwindigkeits-Triebzug wurde seit 1988 für eine Geschwindigkeit von 250-350 km/h entwickelt. 1999 wurde ein sechsteiliger Prototyp vorgestellt, der aber unausgereift und zu teuer war und 2004 ins Museum kam. Erst 2009 gelang mit dem „SAPSAN“ (Siemens Valero/ICE3) der wirkliche Einstieg in den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Jeweils ein Teil der Triebzüge ER 200 / ES 250 steht im Museum am Rigaer Bahnhof in Moskau und die zweite Hälfte im RZD-Eisenbahnmuseum in St. Petersburg.

Der Museumskomplex „Station Podmoskovnaja“

Der historische Bahnhof "Podmoskovnaja" aus dem Jahr 1901 liegt wenige Kilometer vor dem Rigaer Bahnhof an der Strecke nach Lettland. Ende Juli 2015 richtete hier die RZD ein Eisenbahn-Museum mit eigener Dampflok-Instandhaltung ein.

Museumsbesucher können außerdem mit eigenen Augen einen Einblick in die zeitgenössische Station mit Passagier- und Gepäckabfertigung nehmen. Auch Diensträume und in die privaten Räume des Bahnhofschefs sind zu besichtigen. Ein ähnlich rührender Anblick erwartet die Besucher im Heizwerk, wo auch Strom für das Eisenbahn-Depot erzeugt wird.

RZD-Eisenbahn-Museum in St. Petersburg

Am 22. März 1974 wurde per Dekret die Errichtung des Leningrader-Oktoberbahn-Museums beschlossen. Eröffnet wurde es im Jahr 1978. 1991 kam die Freigelände-Exposition auf der Station Schuschary hinzu. 2001 zogen alle Exponate zum Warschauer Bahnhof um. Weitere elf Jahre später begann der Neubau des größten russischen Eisenbahnmuseums am Depot des Baltischen Bahnhofs in St. Petersburg. Am 30. Oktober 2017 eröffnete die neue Perle der Eisenbahnwelt in seiner jetzigen Form auf 57 000 Quadratmetern, davon 39 000 Quadratmeter Freifläche. Zu dieser neuen modernen Ausstellung gehört



Sowjetische Eisenbahn-Artillerie aus dem Jahre 1938
Foto: R. Štěrba

auch eine funktionierende historische Modelleisenbahn im Maßstab 1:87 (H0).

118 rollenden Exponaten werden gezeigt, u.a. die vorrevolutionäre Dampflokomotive S 68 aus dem Jahr 1917 mit einer Leistung von 1300 PS und einer Geschwindigkeit von 115 km/h. Die spätere Dampflokomotive P-36-0251 stammt aus dem Jahr 1956 mit einer Leistung von 3000 PS und einer Geschwindigkeit von 125 km/h. Ein interessantes Exponat ist ein Diesellokomotiv mit einer mechanischen Kraftübertragung ursprünglich aus Rumänien, Baujahr 1939. Als Beutegut des Zweiten Weltkrieges diente er bis 1989 bei der Verwaltung der Oktober-Bahn. Jüngere Exponate sind die Triebzüge ER 200 und ES 250 (SOKOL), deren Pendant wir schon am Rigaer Bahnhof in Moskau gesehen haben.

Echte Delikatessen stellen die Eisenbahn-Artillerie aus dem Jahr 1938 und der Eisenbahn-Abschuss-Komplex für Interkontinental-Raketen ("Molodets" 15P961) aus dem Jahr 1986 dar. In Verbindung mit der „Taigatrommel“ M62 erreichten sie eine Geschwindigkeit von 80 km/h.

Aus der Produktion der tschechoslowakischen Herstellern besetzen einen Ort der Ehre die Diesellokomotiven ČS 1-041 aus dem Jahr 1960, ČME 3-001 aus dem Jahr 1963 und ČS 2-023, ČS 4-012 und ČS 200-002 aus späterer Zeit. Sie sind alle auf der legendären Elitestrecke zwischen Moskau und Leningrad/St. Petersburg gefahren.

Ergänzt werden die realen, historischen Exponate durch 38 interaktive Multimedia-Stationen.



Eisenbahn-Abschuss-Komplex für Interkontinental-Raketen aus dem Jahre 1986
Foto: R. Štěrba

Wir fahren zum Brenner-Basistunnel

Joachim Stier, Leipzig – BSW-Ortsstelle Leipzig

Die Idee eines Eisenbahntunnels unter dem Brenner hindurch äußerte bereits 1847 ein italienischer Ingenieur. Doch 1860-1867 entstand erst einmal die oberirdische Eisenbahnstrecke von Innsbruck nach Bozen über den Brennerpass (1 371 Meter üNN). Enge Kurvenradien und Steigungen bis 25 Promille erschweren noch heute deren Betrieb. Der Bergstreckencharakter der bestehenden Trasse mit einer Steigung von bis zu 27 Promille beschränkt nicht nur die Geschwindigkeit der Güterzüge auf 50 km/h, sondern auch deren höchstzulässige Anhängelasten. Güterzüge müssen bergauf von zwei Lokomotiven gezogen und einer geschoben werden. Bergab bedarf es zweier Lokomotiven zum Abbremsen der Last. Der Brenner-Basistunnel mit Flachbahncharakter (max. 5 Promille) würde nicht nur einen schnelleren, sondern auch einen ladungsintensiveren Gütertransport erlauben. Die Züge könnten von 400 auf 700 Meter verlängert werden, und für den Transport wäre nur noch eine Lokomotive erforderlich. Für die Reisezüge läge der Gewinn vor allem in der höheren Geschwindigkeit und der damit verbundenen Reduzierung der Fahrzeit. Allerdings würden auf die Zulaufstrecken höhere Zugfrequenzen oder Neubauten zu kommen. Davor hat man besonders im Umfeld von München Angst.

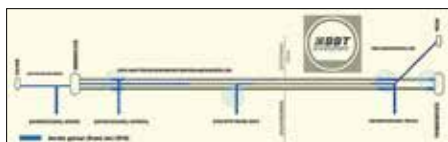
Täglich passieren ca. 240 Züge die bestehende Eisenbahnstrecke über den Brennerpass. Ihre Kapazitätsgrenze ist damit erreicht. Daher ist ein Brenner-Basistunnel (BBT) seit den 1970er Jahren ernsthaft in der Diskussion. Erste Mach-

barkeitsstudien gehen auf das Jahr 1989 zurück. 1999 begannen die konkreten Planungen, und 2004 unterzeichneten Österreich und Italien einen Staatsvertrag. Der Brenner-Basistunnel soll beide Länder unterirdisch verbinden. Er beginnt in Innsbruck, unterquert den Brenner bei einer Scheitelhöhe von 790 Meter üNN und erreicht in Franzensfeste (Fortezza) Italien. Dieser Alpendurchstich ist Teil der neuen Bahnstrecke von München nach Verona bzw. der Nord-Süd-Achse, die urbane Zentren mit Häfen in Skandinavien und dem Mittelmeer verbinden soll. Rechnet man alle Zufahrts-, Hilfs- und Haupttunnelröhren zusammen, so müssen 230 Kilometer Gestein ausgebrochen werden. Mit 64 Strecken-Kilometern wird es der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er wird die bestehende Brenner-Strecke entlasten, aber nicht gänzlich ersetzen. Zusammen sollen künftig rund 400 Züge am Tag den Brenner passieren können.

Der Brenner-Basistunnel wird aus zwei 8,1 Meter breiten Tunnelröhren bestehen, die in einem Abstand von 70 Metern verlaufen. Sie werden eingleisig bestückt, so dass die Züge jeweils im Richtungsbetrieb durch die Tunnel fahren. Alle 333 Meter sind die Haupttröhren mit einem Querschlag verbunden, der im Notfall als Fluchtweg in

Skizze zum Verlauf des Brenner-Basistunnels

Foto: BBT SE





Tunnelbohrmaschine für den Erkundungsstollen Mauls-Brenner (Vortrieb seit Mai 2018)

Foto: BBT SE

die andere Röhre dient. Eine Evakuierung von Personen über die Querschläge soll jedoch nach Möglichkeit vermieden werden. Ein Zug wird im Ereignisfall versuchen, den Tunnel zu verlassen oder aber eine der drei Nothaltestellen anzufahren. Diese sind jeweils über einen Zufahrtstunnel mit der Außenwelt verbunden. In den 470 Meter langen Nothaltestellen ist zwischen den Verkehrsröhren ein Mittelstollen angeordnet, in den Passagiere flüchten können. Ein Rettungszug auf dem Gegengleis kann sie aufnehmen. In den Zufahrtstunnels können auch Busse verkehren, denn zu Fuß würde man bergauf eine Stunde benötigen.

Eine Besonderheit des Brenner-Basistunnel ist ein durchgehender Erkundungsstollen. Er befindet sich mittig zwischen den zwei Haupttunnelröhren, liegt zwölf Meter darunter und ist mit fünf Metern Durchmesser kleiner als sie. Die derzeit laufenden Vortriebsarbeiten am Erkundungsstollen sollen Aufschluss über die Beschaffenheit des Gebirges geben und dadurch Baukosten und -zeiten minimieren. Sobald der Brenner-Basistunnel in Betrieb ist, wird der Erkundungsstollen für die Entwässerung genutzt.

Die konkreten Bauarbeiten begannen 2008, und bereits während der Bauphase bietet der Brenner-Basistunnel zahlreiche Chancen für die angrenzenden Regionen, vor allem in Hinblick auf die Möglichkeiten der Beschäftigung und der beruflichen Aus- und Weiterbildung. Derzeit sind vier Baustellen aktiv, zwei auf österreichischem und zwei auf italienischem Staatsgebiet. Als Nutzungsdauer des Brenner-Basistunnels werden 200 Jahre angenommen. Das hat Auswirkungen auf die Betonrezepturen und die Bemessung der Einbauten. 40 Prozent der Projektkosten von 8,3 Milliarden Euro trägt die EU, vom Erkundungsstollen werden sogar 50 Prozent übernommen. Den Rest teilen sich Österreich und Italien hälftig.

Alle Bauarbeiten sollen 2026 abgeschlossen sein, sodass nach einem Jahr Probetrieb mit der Eröffnung des Tunnels im Jahr 2027 gerechnet werden kann. So lange wollten wir nicht warten und planten deshalb zwei Informationsreisen zur Baustelle des Brenner-Basistunnels. Auf österreichischer Seite in Steinach am Brenner besuchen wir das Informationszentrum. Baustellenbesichtigungen vor Ort sind in Ahrental und Wolf (Tirol/Österreich) sowie in Mals (Südtirol/Italien) möglich.

Die erste Reise findet vom 9.-16. September 2018 statt und ist ausgebucht. Die zweite Reise ist vom 15.-22. Juni 2019 vorgesehen. Hier gibt es noch freie Plätze. Die Übernachtung ist im BSW-Hotel Residenz Rose bei Sterzing vorgesehen. Nähere Informationen sind bei der BSW-Ortsstelle Leipzig, Tel.: 0341 26169914 zu erfragen.

2016 besuchten wir bereits den Gotthard-Basistunnel, der zwischen der Schweiz und Italien auf 57 Kilometern eröffnet wurde (s. Bahn&Modell, Heft 37, S. 15 ff).

Das Magdeburger Glasfenster

*Redaktioneller Beitrag nach Informationen von **Dieter Leusche, Magdeburg***

Dieter Leusche war 48 Jahre bei der DR/DB AG beschäftigt. Jetzt im Ruhestand lässt ihn der Magdeburger Hauptbahnhof nicht mehr los. Er schrieb an die Redaktion von Bahn&Modell und hofft, nähere Informationen von den Lesern unseres Fachblattes zu erhalten, die sich dem Eisenbahnerbe verpflichtet fühlen.

Hier der Tatbestand:

Wenn man zur Eingangstür am Südflügel des Empfangsgebäudes kommt, fällt der Blick auf ein Bleiglasfenster mit Eisenbahnmotiven. Es muss sich um eine Arbeit nach dem Zweiten Weltkrieg handeln, da nach den Luftangriffen auch dieser Bahnhofsbereich beschädigt war und das Glasfenster die Darstellung eines Fahrzeuges mit der Jahreszahl 1948 abbildet.

Leider fehlt jeder Hinweis auf den Schöpfer. Das weckte im Herbst des vergangenen Jahres bei Dieter Leusche und seinem Freund detektivische Fähigkeiten. Sie sind der Meinung, dass eine Gestaltung mit Eisenbahnmotiven es verdient, gekennzeichnet zu werden und gaben sich große Mühe, „Licht ins Dunkel“ zu bringen. Leider, alle Recherchen bei Magdeburger Handwerksbetrieben, im Archiv der Kunstfachschule, in der Künstlerszene und bei der Unteren Denkmalbehörde endeten ohne konkrete Ergebnisse. Der Name des Erschaffers bleibt ein Geheimnis.

Dennoch, viel Interessantes haben die beiden Eisenbahner auf dem Gebiet der Kunstglasgestaltung in Magdeburg ermittelt, für die bereits 1793 eine Kunstschule

gegründet worden war. Die Aufsicht über diese Schule übte eine „Gesellschaft patriotischer Männer ohne Unterschied des Standes“ aus. Beinahe 100 Jahre (1887) vergingen, bis die Schule den neuen Namen „Kunstgewerbe- und Handwerker-schule“ erhielt. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es einen Neuanfang. Es wurden Abteilungen für Maler, Innenarchitekten, Täschner und Sattler, Buchbinder, Fotografie, Textilgestaltung und Werbegrafik eingerichtet. 1950 stand erneut eine Umbenennung auf der Tagesordnung. Sie nannte sich jetzt „Fachschule für angewandte Kunst Magdeburg“. 1954 übernahm der ehemalige Schüler der Schule Karl-Heinz Leue die Leitung und führte einen systematischen gebrauchsgrafischen Unterricht ein. Bemerkenswert war die eingerichtete Klasse Glasveredelung. Die Klasse befasste sich im Wesentlichen mit der Oberflächengestaltung von Glas. Nach der politischen Wende 1989 schlug – wie vielfach im Osten erlebt – auch die letzte Stunde dieser Schule. Heute nennt sich das Objekt „Forum Gestaltung“.

Dieter Leusche und sein Freund recherchierten sechs Monate in alle Richtungen und bekamen auch fachdienliche Antworten wie diese:

„Wir wissen, die Gestaltung erfolgte nach 1948 (ein Fahrzeug trägt die Aufschrift 1948). Ein ehemaliger Eisenbahner erinnert sich, dass bereits 1951 die Glasgestaltung im Treppenaufgang des Empfangsgebäudes, Eingang Südflügel, auffällig war. Wir wissen auch, dass in den 1990er Jahren ein marodes Fenster gegen



Glasfenster Magdeburg Hbf Südflügel

Foto: D. Leusche

ein modernes Klappfenster ausgewechselt wurde.“ Oder:

„Bei dem uns zugesandten Foto handelt es sich um eine typische Rechteckverglasung mit eingefügten Kabinettscheiben und Einzeldarstellungen. Sie ist in traditioneller Glasmalerei- und Verbleiungstechnik ausgeführt. Eine künstlerische Handschrift vermag ich in diesem Fall nicht zu erkennen, kann mir aber durchaus unsere Vorgängerfirma als ausführende Werkstatt vorstellen. Die Werkstatt hatte nach dem Krieg große Glasvorräte und konnte

damit auf viele Neuanfertigungswünsche reagieren, z.B. auch die Arbeiten am Magdeburger Dom in der 1950er Jahren. Bei Ihrer Abbildung handelt es sich um eine dem Stil der Zeit entsprechende Ausführung, welche meistens als Werkstattentwurf angefertigt wurde.“

Doch das Geheimnis: „Wer ist der Schöpfer des Magdeburger Glasfensters?“ konnte bisher nicht gelüftet werden. Zweckdienliche Hinweise nimmt die Redaktion gern entgegen (Kontakt Daten: s. Impressum Seite 96).

Kurzberichte

Chemnitz

In Heft 37, Seite 43 ff, berichteten wir über den Chemnitzer Viadukt, der nach Plänen der DB AG abgerissen und durch einen Neubau aus Stahlbeton ersetzt werden sollte. Anfang Juni 2018 teilte das Eisenbahnbundesamt in einem Planfeststellungsbeschluss mit: „Ein geplanter Abriss der Stahlträgerbrücke in Chemnitz wurde aus denkmalschutzrechtlichen Gründen abgelehnt. Die DB Netz AG als Vorhabens-Trägerin müsse eine Planän-

derung erarbeiten und diese spätestens 2019 beantragen.“

Der Chemnitzer-Bahnbogen samt Viadukt ist ein Nadelöhr für den schnellen Schienenfernverkehr. Um statt 60 km/h mindestens 90 km/h fahren zu können, müssen am Viadukt viele alte Niete erneuert werden, doch das macht und kann keiner mehr. Eine Möglichkeit sei der Einsatz hochfester Schrauben. „Wir wollen auf jeden Fall so bauen, dass der Viadukt wieder



1909 wurde der Chemnitzer Viadukt auf der Annaberger Straße fertiggestellt.

Quelle: Sächsische Zeitung, Foto BILD/Pastierovic

100 Jahre hält", sagte Eckhart Fricke, der DB-Konzernbevollmächtigte für Sachsen.

Vor zehn Jahren hielt am Chemnitzer Hauptbahnhof der letzte Schnellzug. Seitdem ist die 250 000-Einwohner-Kommune vom Fernverkehr abgehängt. Seit 2013 gibt es bei der DB AG Überlegungen, Chemnitz wieder anzubinden. Demnach soll ab 2022 der Intercity Rostock–München über Chemnitz fahren, ab 2032 (!) zudem noch die IC-Linie Aachen–Gera–Chemnitz.

Halle (Saale)

Nach viereinhalb Jahren Bauzeit wurde am 29. Juni 2018 der neue Rangierbahnhof Halle eröffnet (wir berichteten bereits in Bahn&Modell, Heft 34 darüber). Er hat acht Einfahrgleise, einen Ablaufberg und 36 Richtungsgleise in vier Harfen (zwei mal zehn Gleise auf der West-Seite und zwei mal acht Gleise auf der Ostseite). Bis zu 2 400 Wagen können pro Tag behan-

delt werden. Damit ist er die größte ostdeutsche Zugbildungsanlage. Allerdings ist das Areal in Hamburg-Maschen ca. sieben Mal größer.

In einer Schicht sind nur noch 20 Eisenbahner von Nöten. In der Einfahr- und Ausfahrgruppe muss zwar noch manuell ent- oder gekuppelt werden, doch der Ablaufbetrieb ist digitalisiert. Funkferngesteuerte Rangierloks drücken die Wagen ab und Talbremsen an den Harfen sowie Gleisbremsen pro Richtungsgleis bremsen die Wagen ab. Notfalls schiebt eine automatische Förderanlage die Wagen auf den letzten Metern. Je nach gescanntem Wagencode werden die Weichen gestellt. Zwei neue elektronische Stellwerke steuern die Zugfahrten und den vollautomatischen Ablaufbetrieb. Die Gesamtbaukosten beliefen sich auf 146 Millionen Euro. Der Rangierbahnhof Halle soll Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf er-



Drohensicht auf den neuen Rangierbahnhof Halle: vorn links Einfahrgruppe und Ablaufberg, links Mitte ex. Bw Halle G, ganz rechts Ferngleise, links oben im Hintergrund Halle (Saale) Hbf

Foto: MDR

setzen. Für die dortigen 300 Eisenbahner wird ein Sozialplan verhandelt. Einige werden sich wohl in das Heer der Berufspendler einreihen.

Berlin

Die „Inno Trans 2018“, internationale Leitmesse für Verkehrstechnik, findet vom 18.-23. September 2018 auf dem Frei- und Gleisgelände der Messe Berlin (Nähe Funkturm) statt. Für das Publikum ist die Messe am 22./23. September 2018, jeweils von 10-18 Uhr, geöffnet. Erwachsene zahlen 3,00 Euro, Kinder unter 14 Jahren haben freien Eintritt. Tickets sind direkt vor Ort am Eingang Messe Süd zu erwerben. Dieser Eingang befindet sich an der Jaf-

féstraße, gleich neben dem S-Bahnhof Messe Süd. Siemens präsentiert auf der InnoTrans 2018 u. a. ein neues Fahrzeugkonzept für Hochgeschwindigkeitszüge. Der Velaro Novo ist die vierte Generation dieser HG-Züge für 250-360 km/h. Ab 2023 möchte Siemens diesen neuen ICE-Typ zum Einsatz bringen. Die bisherigen HG-Züge auf Valero-Plattform von Siemens sind seit dem Jahr 2000 im Einsatz und fahren derzeit in Deutschland (ICE 3), in Niederlanden/Belgien/Frankreich/UK (ICE 3 und Eurostar), in der Schweiz (ICE 3), in Spanien (AVE Serie 103 in Breitspur), in China (CRH3/ CRH380B), in der Türkei (HT 80001) und in Russland („SAPSAN“ in Breitspur).



Siemens-Studie 2018 zu Valero Novo
Grafik Siemens

Der „Präsidentenzug 2018“ im Bahnhof Hodonin (Südmähren). Die Dampflokomotive 486 007 war 1971 ausgemustert und 1996–1998 im Depot Vrútky wieder in den Originalzustand versetzt worden.

Foto: Česke Drahy



Prag

Der 100. Gründungstag eines eigenständigen tschechoslowakischen Staates (ČSR) im Jahr 1918 gehört dieses Jahr zu den wichtigsten Jubiläen in unserem Nachbarland. Aus diesem Anlass fuhr während der Sommerferien eine „Präsidentenzug 2018“ durch Tschechien und die Slowakei. Einwohner in 15 verschiedenen Städten konnten ihn besichtigen. Die Zuggarntur hatten das Nationale Technische Museum Prag (NTM) und die Tschechischen Bahnen (ČD) aus historischen Fahrzeugen zusammengestellt. Der älteste Waggon stammt noch aus der Zeit der Habsburger Monarchie, also dem Vorläufer des tschechoslowakischen Staates. Es ist der Salonwagen des Thronfolgers Franz Ferdinand von Österreich-Este. Er wurde 1909 im Ringhoffer-Werk im Prager Stadtteil Smíchov gebaut. Der zweite Salonwagen wurde 1930 eigens für Präsident Masaryk zu dessen 80. Geburtstag ebenfalls im Ringhoffer-Werk in Prag hergestellt. Mit diesen frühen Salonwagen waren alle tschechoslowakischen Staatsoberhäupter bis in die 1960er Jahre unterwegs. Danach wurde ein neuer Salonwagen in der ehemaligen DDR bestellt und im Waggonbau Bautzen 1968 gebaut.

Dieser wurde von Präsident Novotný und später auch noch von den Präsidenten Svoboda, Husák und Havel genutzt.

Der „Präsidentenzug 2018“ bestand insgesamt aus fünf Waggons, einer Dampf- und einer Diesellok:

- Dampflokomotive 464.202 (Škoda, Pilsen, 1956) bzw. 486.007 (Škoda, Pilsen, 1938)
- Salonwagen Aza 1-0080 von Tomas Garique Masaryk (Ringhoffer-Werk, Prag, 1930)
- Salonwagen Aza 1-0086 von Franz Ferdinand von Österreich (Ringhoffer-Werk, Prag, 1909)
- Schlafwagen Ca (mit Foto-Ausstellung früherer Präsidenten-Fahrten)
- Salonwagen Aza 51 54 89-80061 von Antonin Novotný (VEB Waggonbau, Bautzen, 1968)
- Begleiter-/Packwagen
- Diesellokomotive T 478.1010 (ČKD, Prag, 1967)

Die Fahrt des „Präsidentenzuges 2018“ endete am 2. September im historischen Depot am Bahnhof Prag-Masaryk auf dem Gelände des geplanten Eisenbahn- und Elektrotechnikmuseums des NTM.

20 Jahre „Rodelblitz“ und Co.

Otto Mayer, Eisenach – BSW-Förderer

Das Pfeifen der Dampflok 41 1144-9 lockt jedes Jahr im Januar/Februar hunderte Fahrgäste in den „Rodelblitz“ und noch mehr Eisenbahnfans an die winterliche Fahrstrecke zwischen Erfurt, Meiningen und Eisenach. Dieser Zug bildet jedes Jahr den Auftakt des Thüringer Dampfnostalgieprogramms, das vor 20 Jahren auf den Weg gebracht wurde und an dem jährlich ca. 6 000 Fahrgäste teilnehmen. Mitinitiatoren waren die Nahverkehrsgesellschaft Thüringen mbH (NVS), DB Regio Thüringen, IGE „Werrabahn Eisenach e.V.“ und unsere BSW-Freizeitgruppe „Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach“. Den Jubiläumszug an mehreren Tagen im Januar/Februar 2018 fuhr Matthias Böse, der sich vom Lokheizer zum Stammlokführer „hochgedient“ hat. Mit im ersten Zug befand sich als Ehrengast der frühere Lokheizer Karl-Heinz Krüger (80), der der BSW-Gruppe noch mit Rat und Tat zur Seite steht.

Möglich wurde diese Erfolgsgeschichte auf dem Gebiet der Traditionspflege, weil der Freistaat Thüringen sehr viel Geld in die Hand nahm und u. a. für den völligen Neuaufbau der Dampflok 41 1144-9 im Dampflokwerk Meiningen sorgte. 2003 kam die 1939 gebaute Güterzuglok zurück in den aktiven Betriebsdienst. Seit 2006 betreut diese Lokomotive unsere BSW-Gruppe „Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach“ mit großem ehrenamtlichem Engagement. Bei den Nostalgiefahrten stellen wir überwiegend die Vorheizer, Hei-



Zwei unserer profilierten Lokführer und BSW-Förderer, Dieter Müller (74) und Matthias Böse (42) im Frühjahr 2014 vor einer „ihrer“ Dampflok.
Foto: Stefan Behringer

zer und Lokführer. Den Traditions-Wagen-Train stellt die DB Regio AG. Eigentümer der 41 1144-9 ist die IGE „Werrabahn Eisenach e. V.“. Daher gilt ein besonderer Dank den heutigen ehrenamtlichen Akteuren Stefan Lohr, Chef der BSW-Gruppe, und dem Vorsitzenden der IGE „Werrabahn Eisenach e. V.“ Uwe Pfotenhauer sowie den immer wieder begeisterungsfähigen Helfern und Freunden.

16 Thüringer Dampfnostalgiezüge verkehren im Jahresverlauf. Sie tragen neben dem „Rodelblitz“, meist regionalbezogene Ziel-Namen wie Altenburg-Express, Halloren-Express, Rotkäppchen-Express, Sornitztal-Express, Elstertal-Express, Feen-Wander-Express, Maria-Pawlowa-Express (Großherzogin Sachsen-Weimar-Eisenach), aber auch Spielzeug-Express, Zwergen-Express, Walpurgis-Nachtpress, Weihnachtswald-Express und Regenbogen-Express (Benefizzug für krebserkrankte Kinder).

Der Rodelblitz-Jubiläumszug am 27. Januar 2018, v. l. n. r: Stefan Lohr, Otto Mayer, (Schneemann), Dr. Klaus Sühl, (Staatssekretär im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) und Frau Ivonne Woelz (DB Regio Thüringen)

Foto: Frank Barteld



Für 2018 stehen noch folgende Nostalgiefahrten (jeweils mit Rückfahrt) an:

Zwergen-Express	21. September,	Erfurt–Weimar–Gera
Rotkäppchen-Express II	23. September	Neustadt (Orla)–Gera–Freyburg (Unstrut)
Elstertal-Express	29. Sept./3./6. Okt.	Gera–Bad Brambach–Cheb/Tsch.
Viba-Express	24. November,	Eisenach–Zella-Mehlis–Erfurt
Weihnachtswald-Express	2. Dezember,	Erfurt–Goslar
Nikolaus-Express	6. Dezember,	Erfurt–Gera
Wartburg-Express	8./9. Dezember,	Altenburg/Zeulenroda–Eisenach
Erzgebirgs-Express	15. Dezember,	Erfurt–Gera–Schwarzenberg (Erzgeb)
(siehe auch: www.bahnnostalgie-thueringen.de)		

Gute Stimmung bei den Eisenbahnfreunden in Bad Schwartau

Gert-Eberhard Thalau, Lübeck – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau

Es begann mit einer Anzeige im „eisenbahn-magazin“ Januar 1987: „Raum Lübeck: Modellbahner suchen Gleichgesinnte zur Gründung einer Interessengruppe Modellbahn. Ziele: Gemeinsame Beschäftigung mit dem Hobby; Erfahrungsaustausch; Planung einer Modulanlage“.



Am 28. Februar 1987 fand die Gründungsversammlung in der Gaststätte



**Vereinsheim
der BSW-
Gruppe Eisen-
bahnfreunde
Bad Schwar-
tau im Stell-
werk „Sn“
Bad Schwar-
tau
Kalenderblatt
Oktober 2011
der DB Regio
Schleswig-
Holstein**

„Zum Bürgerbräu“ in Lübeck statt. Nach Rücksprache mit der BSW-Ortsstelle Lübeck gab man sich den Namen „BSW-Modellbahn Lübeck“ und dazu ein von einer BR 78 gekröntes Logo.

Worum ging es den Gründungsmitgliedern? Zum einen um die Modellbahn, zum anderen aber auch um das Original, die große Eisenbahn und nicht zuletzt um Kontakte zu anderen Vereinigungen. Nach Besuchen beim MEC Barsinghausen wurde der Bau von „NORD-Modulen“ als Basis für den Modellbau festgelegt. Die genormten Module mit den Maßen 120 x 50 cm waren für den zweigleisigen Betrieb in H0-Größe konzipiert. Gefahren wurde von Anfang an mit Gleichstrom, auch wegen der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der verschiedensten Hersteller.

Es wurde besprochen, welche Module entstehen sollten, und los ging es. Zu Hause am Küchentisch machte sich jeder eifrig ans Werk. Sehr schnell wurden die ersten Treffen zum gemeinsamen Betrieb vereinbart. Von Anfang an stand fest: Man wollte lange Strecken haben, auf

denen auch lange Züge fahren konnten. Die ersten Bahnhofsanlagen wurden in Angriff genommen – über mehrere Modul-Längen, versteht sich.

Ein etwas schwieriges Thema für die Modellbahnfreunde war ihr Hobbyraum. Zunächst konnte die ehemalige Pumpenstation im Bahnbetriebswerk Lübeck genutzt werden. Dort gab es zwar keine Heizung, aber immerhin eine funktionierende Stromversorgung. Es folgten Stippvisiten in die Räumlichkeiten der stillgelegten Kantine unter Lübecks Meierbrücke und in den Räumen des ehemaligen Bahnhofsfriseurs im Strandbahnhof in Travemünde. Dort kam es leider zu Einbrüchen und Vandalismus, und viele der Module wurden beschädigt. Also ging man wieder auf die Suche nach einer anderen Bleibe. Die war 1995 mit dem Empfangsgebäude des Bf Bad Schwartau gefunden. Die dortigen Kellerräume waren sogar beheizt, es ließ sich behaglich und ungestört basteln. Leider war Publikumsverkehr wegen fehlender Fluchtwege ausgeschlossen.

Hoffnungsvolle Jugendarbeit mit zwei Stamm- und vier Nachwuchskräften

Sammlung: Gert E. Thau



Um seine Schätze dennoch zu präsentieren, organisierte die BSW-Gruppe zusammen mit anderen Modellbahngruppen Ausstellungen in Bad Segeberg, Lübeck-Kücknitz, Bad Doberan, HL-Travemünde, Reinbek, Graal-Müritz und in weiteren Orten. 1994 fiel der Entschluss, eine große Vereins-Modulanlage „Bf Bad Schwartau“ von rund zehn Metern Länge und nach Originalplänen von 1957 zu bauen. Ein ambitioniertes Projekt!

In Bad Schwartau fand man schnell Kontakt zum Bürgermeister, zur Feuerwehr und zu weiteren Institutionen. Es folgten jährliche Ausstellungen in den Räumen der Feuerwache. An interessiertem Publikum fehlte es nicht, die BSW-Gruppe machte sich einen Namen und bekam immer mehr neue Mitglieder.

Inzwischen, nämlich im Jahr 1993, hatte in der Region Lübeck die ESTW-Technik Einzug gehalten. Mindestens 13 mechanische Stellwerke wurden nicht mehr benötigt und stillgelegt. Da musste doch ein geeignetes Objekt dabei sein. Schnell hatte man das seinerzeit längste mechanische Stellwerk der DB im Auge, das Stw „Lp“ in Lübeck Hbf zwischen den

Gleisen 8 und 9 am Ende des Bahnsteigs, das bereits unter Denkmalschutz stand. Gespräche mit den Verantwortlichen der Stadt führten nicht zum Ziel. Hinzu kamen die klassischen Probleme eines Baus aus dem Jahr 1906: mangelhafte Isolierung mit einfacher Fensterverglasung, schlechte Dämmung der Außenwände etc. Das Objekt hätte jährlich mehrere tausend Liter Heizöl geschluckt. Es waren keine großen Berechnungen nötig, um zu entscheiden: Das ist nichts für uns!

Aber es gab noch weitere leere Stellwerke in Lübeck, in Travemünde und in Bad Schwartau. Hier wurden wir fündig, das Stellwerk Nord „Sn“ an der Geibelstraße war ein Volltreffer – etwa sechs bis sieben Meter vom durchgehenden Hauptgleis entfernt, Klinkerbau von 1944. Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss waren noch intakt, die Öl-Zentralheizung allerdings stillgelegt. Die Mietforderungen von DB-Immobilien waren, wie bekannt in unseren Kreisen, exorbitant hoch, sprich: für kleine Gruppen unrealistisch. Doch nach beinharten Verhandlungen stand die Einigung: Wir mieteten das Gebäude mit rund 600 Kubikmetern

umbauten Raum und sorgen für den Unterhalt innen und außen. Dazu entschlossen wir uns, einen Verein zu gründen und weitere Mitglieder aufzunehmen, um das Vorhaben zu stemmen. Am 16. April 2005 fand die Gründungsversammlung in Bad Schwartau statt. Die „BSW-Modellbahn Lübeck“ firmierte sich neu und wurde als BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Bad Schwartau in den neuen Verein „Eisenbahnfreunde Bad Schwartau e. V.“ integriert und zwar unter Beibehaltung der Kostenstelle und Beachtung und Handhabung nach den Richtlinien der Stiftung BSW.

Um die große Aufgabe zu bewältigen, wurde bereits in der Gründungsver-

sammlung beschlossen, viele Eigenleistungen zu erbringen, den monatlichen Beitrag auf zehn Euro zu erhöhen und die Gemeinnützigkeit zu beantragen, um mehr Spenden sammeln zu können. Das entpuppte sich als Mammutaufgabe. Trotzdem: Entkernung des Gebäudes, Restaurierung und Renovierung wurden mit großer Begeisterung aller Mitglieder gestemmt, Fronarbeit war kein Fremdwort. Parallel konnten Geldgeber gewonnen werden, die Maurer-, Elektro-, Klempner-, Tischler-, Maler- und Tapezierarbeiten sowie nötige Anschaffungen finanzierten. Allein die Heizung mit ihrem neuen Gasanschluss und die Erneuerung des Daches verschlangen zehntausende

Ausschnitt aus Modell-Bahnhof Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) um 1905, Spur Z (1:220)
Sammlung: Wolf-Ullrich Malm



Euros. Doch es klappte alles dank der großzügigen Spenden der Stadt Bad Schwartau, von Handwerksfirmen, Stiftungen, Banken und Sparkassen und sogar einzelner Mitglieder. Und natürlich dank der mehreren tausend Arbeitsstunden, die ehrenamtlich geleistet wurden.

Heute ist eine langfristige Miete gesichert. Voller Stolz auf das schöne Heim können sich der Verein und die BSW-Gruppe wieder ihren ursprünglichen Inhalten widmen. Die Mitgliederzahl schickt sich an, die 30 Personen-Marke zu knacken. Die Jugendarbeit wurde intensiviert, erweist sich allerdings als schwierig. Ein Problem ist das mangelnde Interesse am Basteln und Handwerken. Computerspiele, Handy & Co üben eben besonders auf junge Leute eine größere Anziehungskraft aus.

Vor einigen Jahren gesellten sich einige Freunde der Z-Spur zu uns. Da staunten die HO-Bahner nicht schlecht, was im Maßstab 1:220 alles möglich ist. Mindestens genauso überraschend war, wie viele Anhänger der kleinen Spur es gab; selbst aus Hamburg kamen einige neue Mitglieder zu uns in die Provinz. Im Januar 2015 präsentierten wir eine große Modellbahn-Ausstellung in den Hallen der Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, erstmals mit fremden Ausstellern. Ein toller Erfolg! Sicher auch wegen der inzwischen durch das Fernsehen bekannten Z-Anlage eines Mitglieds, die den ersten Lübecker Bahnhof am Holstentor zeigt. Sofort war klar: So eine Ausstellung wollen wir wieder machen, doch wegen des hohen Aufwands nur alle zwei Jahre. Im Januar 2017 war es wieder soweit. Und der Erfolg war noch größer, sicher auch dank einer Reportage im NDR-

Fernsehen. Die Krummlandhalle war ausschließlich mit Anlagen der Spur-Z bestückt, in zwei weiteren Hallen begeisterten Anlagen der Spurweiten HO, TT, HOe und O die vielen Besucher.

Die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe sind der Modelleisenbahn treu geblieben und betreuen vorrangig den Modulbahnhof Bad Schwartau, der inzwischen fest im Vereinsheim installiert ist. Der Verein betreut das Block- und Hebelwerk des ehemaligen Stellwerks Schwartau-Waldhalle, das in das Vereinsheim umgesetzt wurde. Daran lässt sich wunderbar die mechanische Sicherungstechnik des letzten Jahrhunderts demonstrieren. Wer Lust hat, kann sich für ein paar Euro sogar zum „ehrenamtlichen Hilfsweichenwärter“ ausbilden lassen.

Neben Modellbahn und Museumsstellwerk pflegen zwei Mitglieder ein kleines Archiv. Zwei weitere beschäftigen sich mit Schienen- und Weichenprofilen bzw. mit der geschichtlichen Entwicklung im Bereich der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) und der Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE). Exkursionen zu weiteren Eisenbahnmuseen und -zielen werden gelegentlich durchgeführt. Filmvorführungen und Vorträge zum Thema Eisenbahn und Modell runden das Angebot der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau ab. Insgesamt ist festzustellen, dass die BSW-Freizeitgruppe durch die Kooperation mit dem Verein sich weiter positiv entwickeln konnte und mit diesem in einer gut funktionierenden Symbiose lebt.

(Gerd-E. Thalau ist Autor des Buchtitels „Eisenbahndirektion Altona/Hamburg 1884-1933“ aus unserer BSW-Serien DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN)

BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin

Hardy Schulz, Berlin – Leiter BSW-Gruppe Historische S-Bahn Berlin

Am 1. Dezember 1992 wurde unsere BSW-Gruppe ins Leben gerufen. Zurzeit sind wir 25 BSW-Förderer. In Zusammenarbeit mit dem Verein Historische S-Bahn Berlin e.V. liegt der Schwerpunkt unserer Arbeit in der Betreuung der historischen Fahrzeuge der Berliner S-Bahn. Die Fahrzeugpalette umfasst Fahrzeuge von 1924 bis in die Gegenwart. Weitere Arbeitsschwerpunkte sind die Sammlung historischer Dokumente. Bis 2008, waren wir auch für die Ausschmückung und Betreuung des Oster-, Weihnachts- und Silvesterzuges der S-Bahn Berlin verantwortlich.



Logo BSW Gruppe

In den 1990er Jahren mussten wir uns schnell entscheiden, um historische Fahrzeuge vor der Verschrottung zu sichern und für die Nachwelt zu erhalten. In dieser Zeit war die Baureihen-Vielfalt aus den vielen Jahrzehnten noch recht groß und sehr interessant. Dank der S-Bahn Berlin GmbH sind viele historische Fahrzeuge

S-Bahn-Baureihe 476/876 – Der erste Probezug traf 1927 in Berlin ein, im selben Jahr begann die Serienfertigung. Bis 1931 wurden insgesamt 1 276 Wagen geliefert, die bis ins Jahr 2000 fuhren.

Foto: R. Gottschlag



Heinz  Penzin, unser Gründervater, feierte im April 2018 seinen 90. Geburtstag. Seit 1946 arbeitete er in verschiedenen Eisenbahnerberufen u.a. als Fahrdienstleiter, S-Bahn-Triebfahrzeugführer und Ausbilder für Tf. Im Namen aller Mitglieder gratulierten ihm Heiner Wegner und Walied Schön.

Foto: H. Wegner



einsatzfähig geblieben. Dazu gehört auch die älteste Wagen-Serie von 1927.

In unserer BSW-Gruppe sind die Generationen durch ihr Hobby verbunden. Bereits vor zehn Jahren gab unser langjähriger Gruppenleiter Heinz Penzin der Staffelstab an die junge Generation weiter (s. Bahn&Modell, Heft 27, S. 27 ff). Jetzt konnten wir ihm zum 90. Geburtstag gratulieren. Auch ist es uns in den letzten Jahren sehr wichtig geworden, den ehemaligen Mitgliedern der BSW-Gruppe und der BSW-Ortsstelle Fried-

richsfelde durch gemeinsame Reisen und Veranstaltungen eine Möglichkeit des Austausches zu geben.

In der nächsten Zeit ist geplant, mit den BSW-Gruppen „Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin“ und „Historischer S-Bahn Fahrsimulator Berlin“ zu fusionieren. Das Thema Berliner S-Bahn eint uns nach dem Motto „Gemeinsam sind wir stark“. Falls Sie uns unterstützen möchten oder weitere Informationen benötigen, erreichen Sie uns unter BSW-hisb@gmx.de oder bsw.hisb@goolemail.com.

Museumsviertelzug ET/ES 165 231 im Bahnbetriebswerk Berlin Schöneeweide, Frühjahr 2013
Foto: Bernd Neddermeyer



Für Werner Wölke beginnt ein neuer Lebensabschnitt

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Anfang Juli 2018 verkündete Werner Wölke, Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe für Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz: „Nun habe ich nur noch 14 Tage zu schaffen mit Büro aufräumen, 'klar Schiff' machen und noch ein paar Zeugnisse produzieren und – soweit noch nicht geschehen – alles an meine Nachfolger übergeben.“ Der 65-Jährige aus Wetter an der Ruhr beendet so seine turbulente Arbeitszeit als Berufsschullehrer und geht in den Ruhestand. Um die betriebsame Schule, die ihn trotz der Verabschiedung noch einige Wochen beschäftigen wird, soll es hier nicht gehen. Wir wollen sein Leben betrachten, das immer mit der Eisenbahn zu tun hatte. Denn sein Vater und auch schon der Großvater waren Lokführer.

Als Werner 30 Jahre alt war, rief der beim BSW nun fast schon legendäre Manfred van Kampen die BSW-Gruppe „Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal – Witten“ ins Leben. Am 9. März 1983 wurde sie in der Dachetage des ehemaligen Sozialgebäudes des Weichenwerks Witten gegründet. Durch Freunde fand Werner dazu und wurde noch im Gründungsjahr Mitglied und bald stellvertretender Gruppenleiter. Nach einer beruflich bedingten Pause und dem Ableben von Manfred von Kampen übernahm er die Leitung der BSW-Gruppe und später das Amt des Kassierers. Seit April 2014 ist er als Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe für vier weitere BSW-Gruppen in der Region West zuständig. Auch bei der Einführung unse-



Werner Wölke, Selbstporträt

res Fachblatts *Bahn&Modell* war Werner maßgeblich beteiligt. Kein Wunder, denn auf diesem Gebiet hatte er schon einschlägige Erfahrungen. Er ist der Redakteur von „Eisenbahnfreunde Witten aktuell“ (EFW), einem BSW-Mitteilungsblatt mit mindestens 36 Seiten Text und Bildern. Seit 1988 erscheint es dreimal jährlich.

Bezeichnend für diese ehrenamtliche Arbeit war und ist Werners Leitartikel in EFW 79 – 3/2013. Hier nahm Werner Bezug auf den damaligen chaotischen Verkehr am Mainzer Hauptbahnhof, der teilweise zum Erliegen kam, weil Fahrdienstleiter fehlten und stellte fest: „Zum Glück gibt es für das Erscheinen von EFW keinen straffen Fahrplan. Das verspätete Erscheinen ist natürlich ärgerlich, aber die Redaktionsarbeit erfolgt nun mal neben den beruflichen



Vater Franz Wölke
am Regler der 65
014, Frühjahr 1966 im
Bw Essen Hbf
Foto W. Wölke

und sonstigen Anforderungen des Alltags meist als „one-man-show“.

Werners Beiträge lesen sich gut und künden von seiner großen Liebe zur Eisenbahngeschichte. Diese hat ihm sein Vater in die Wiege gelegt. „Als ich aus der Volksschule entlassen wurde, wollte ich eigentlich in die Fußstapfen von Vater und Großvater treten und Lokführer werden. Da ich kurz zuvor eine Brille bekam, zerplatzte der Traum recht schnell. Ich musste mich neu orientieren und fand mich, nach weiterem Schulbesuch und Studium, als Lehrer an einem Essener Berufskolleg wieder. So ist die Eisenbahn, vor allem das Fotografieren, zu meinem Hobby geworden. An meinem allerersten Eisenbahnfoto ist wiederum mein Vater ‚Schuld‘. Zum Ende seiner Dampfloketzeit wollte er ein paar Fotos mit ‚seiner‘ Lok 65 014 haben. Also begann ich eines Sonntagsmorgen mit ihm die Schicht und knipste dabei los. Als Belohnung durfte ich dann von Essen nach Düsseldorf und zurück auf der Lok mitfahren.“

Auch im „Unruhestand“, an den er sich erst noch gewöhnen muss, will Werner Wölke dem BSW und der Eisenbahn ver-

bunden bleiben. Und, auch das Schreiben wird er nicht lassen können, denn irgendein Eisenbahnthema beschäftigt ihn immer. Hier ein kleiner Ausschnitt aus seinem DSO-Beitrag* „Vor 50 Jahren – Ende des Dampfbetriebs beim Bw Essen“ von 2016:

„Der Fahrplanwechsel zum Sommerfahrplan am 22. Mai 1966 war für mich ein ganz besonderer Planwechsel. Auf den Wochentag genau vor 50 Jahren (der 22. Mai war wie in diesem Jahr ein Sonntag) erreichte der Traktionswechsel den Direktionsstandort Essen. Etliche Dampfleistungen waren schon in den Vorjahren durch die fortschreitende Elektrifizierung weggefallen und nun sollten V 100 des Bw Wuppertal-Steinbeck bis auf wenige Ausnahmen alle weiteren Personenzugleistungen im Essener Bereich übernehmen. Über Nacht verlor das Bw Essen Hbf bis auf ein paar Kleinloks alle Fahrzeuge. Vorbei war die Zeit der Wendezüge mit den Baureihen 65 und 78, ebenso verloren die preußischen G8¹ (Baureihe 55²⁵) ihre Rangier- und Übergabeleistungen. Mich stimmte dieser Planwechsel absolut traurig, die Fahrt zur bzw. von der Schule sollte

nun statt mit einer 65 oder 78 mit einem „Erdnussröster“ wie die V 100 stattfinden. Damals war das für mich unvorstellbar. Wenn es denn wenigstens noch eine Ellok gewesen wäre, hätte ich mich noch damit anfreunden können. Andererseits war dies der Zeitpunkt, dass ich, noch nicht ganz 14-jährig, damit begann, Eisenbahnen zu fotografieren. Der Abschied von der Dampflokomotive in Essen war sozusagen auch ein Neuanfang. Für eine paar Baureihen war es jedoch schon zu spät, 39 und 50.40 habe ich nicht mehr vor die Linse bekommen, und was mich besonders ärgert, die Hagener 03.10 habe ich auch verpasst, obwohl diese erst zum Winterfahrplan 1966/67 abgestellt wurden. Aber der Informationsfluss zu jener Zeit war überaus spärlich. Erst wenig später bestellte ich meinen ersten, noch im Umdruckverfahren hergestellten „Eisenbahn-Kurier“, der die neuesten Meldungen aber auch nur mit Verzögerung bringen konnte. An das Internet mit DSO war damals noch nicht zu denken. Die beste und schnellste

Informationsquelle war immer noch der Buschfunk, denn der direkte Austausch mit Personal und anderen Eisenbahnfreunden hat viele, kaum langfristig planbare Fotos ermöglicht. Doch wie kam es nun zu meinen ersten Fotos? Mein Vater begann ungefähr mit meiner Geburt bei der Deutschen Bundesbahn und bekam nach dem Güterzugdienst in Bochum-Dahlhausen eine Planstelle beim Bw Essen Hbf. In den letzten sechs Jahren des dortigen Dampfbetriebs fuhr er dann als Reservelokführer (so was gab es auch einmal) und Lokführer auf der 65 014. Sechs Jahre mit fast ständigem Dienst auf einer Lok waren für ihn doch erinnerungswürdig, sodass er im Frühjahr 1966 damit begann, Fotos seiner Dampflokomotive anzufertigen. [...]“

*) DSO = Internetforum mit Langnamen „Drehscheibe-online“

Im nächsten Heft von Bahn&Modell wird Werner Wölke vom Ende des Steinkohlen-Zechenbahnbetriebs im Ruhrgebiet berichten.

Manfred Aurich – Lok-Aquarelle

Lars Naumann, Gera – Zentraler Fachberater

Vom Dampflokomotive-Liebhaber zum begeisterten Bahn&Modell-Leser ist kein so weiter Weg. Doch Dampfloks so realistisch und detailgetreu bildnerisch zu gestalten, ist schon eine anspruchsvolle Kunst. Manfred Aurich (geb. 1939 in Chemnitz) erlernte den Beruf des Gebrauchswerbers, studierte in Erfurt Pädagogik, Kunstwissenschaften und Germanistik. Nach dem Studium nahm er 1967



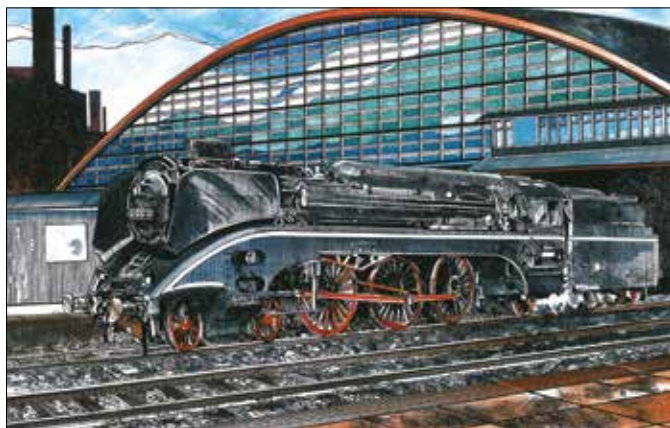
Manfred Aurich 2014 Foto: OTZ/Judith Albig

seine Tätigkeit als Pädagoge in Gera auf. Ab 1990 arbeitete er als Grafikdesigner in Gera und Erfurt, wo er heute wohnt und eine Interessengemeinschaft zum Erlernen der Aquarellmalerei leitet.

Seine Arbeitsergebnisse wurden in zahlreichen Ausstellungen im In- und Ausland gezeigt. 2017 realisierte er eine umfassende Leistungsschau mit dem Titel "Gestaltete Vielfalt" in Erfurt. Seine

Dampflok-Serie umfasst elf Blätter mit legendären Maschinen. Mit nötiger Perfektion schuf er die mit Aquarellfarbe kolorierten Strichzeichnungen und brachte die Lokomotiven im entsprechenden Umfeld zur Wirkung. Kopien seiner Arbeiten können nach persönlicher Absprache bei ihm käuflich erworben werden (M. Aurich, An der Stadtmünze 10, 99084 Erfurt).

02 0201-0 (18 201)



Unten: 41 002





03 193

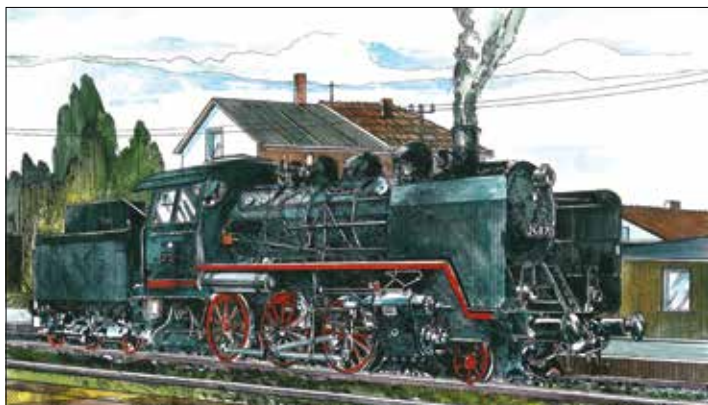
44 105-5



01 1515-4



24 070



52 001



25 Jahre IG Freunde der Eisenbahn Langenau

Hans-Joachim Krohberger, Brand-Erbisdorf – BSW-Gruppe IG Freunde der Eisenbahn Langenau

[illegible]

DR-Kursbuch 1990/91

1890 wurde die Nebenbahn Freiberg (Sachs)–Langenau (Sachs) eröffnet und 1998 stillgelegt. Bereits bei den Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen am 15. Juli 1990 kam die Idee auf, den Bahnhof Langenau (Sachs) als „Traditionsstätte der Eisenbahn“ zu erhalten. Unter der Federführung von Gottfried Fuchs (†) fanden sich Eisenbahner und interessierte Bürger aus der Region zusammen. Am 27. September 1993 konstituierte sich die IG Freunde der Eisen-

bahn Langenau als Freizeitgruppe des BSW-DR. Noch am 12. Dezember 1993 konnte mit der Deutschen Reichsbahn ein Mietvertrag über den Güterboden des Bahnhofs Langenau (Sachs) abgeschlossen werden, der nach der Schließung des Bahnhofs am 4. April 1994 auch die übrigen Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes einschloss. Am 7. April 1995 wurden die Gebäude und Gleisanlagen des Bahnhofs unter Denkmalschutz gestellt.

Empfangsgebäude des Bf Langenau (Sachs) im September 2009

Foto: E. Rauner



Um die Gemeinnützigkeit zu erlangen, gründete sich am 17. Dezember 1996 aus der BSW-Gruppe heraus der Eisenbahnverein Langenau e.V. Zwanzig Jahre später, am 1. November 2016, gelang es dem Verein schließlich, den Bahnhof käuflich zu erwerben.

Die BSW-Gruppe beschäftigt sich heute mit der Denkmal- und Traditionspflege, dem Modelleisenbahnbau sowie dem Betrieb einer motorisierten Handhebeldraisine und einer Gartenbahn mit Personenbeförderung.

Denkmalpflege

Die Mitglieder der BSW-Gruppe bemühen sich um die Erhaltung der Gebäude und Gleisanlagen des Bahnhofs Langenau (Sachs).

Traditionspflege

Dazu gehört eine umfangreiche Sammlung von historischen Eisenbahn-Uniformen, von Eisenbahn-Raritäten und -Schriften. Die „Museumsküche“ widerspiegelt die Zeit von 1900 bis in die 1950er Jahre.

Modelleisenbahnbau

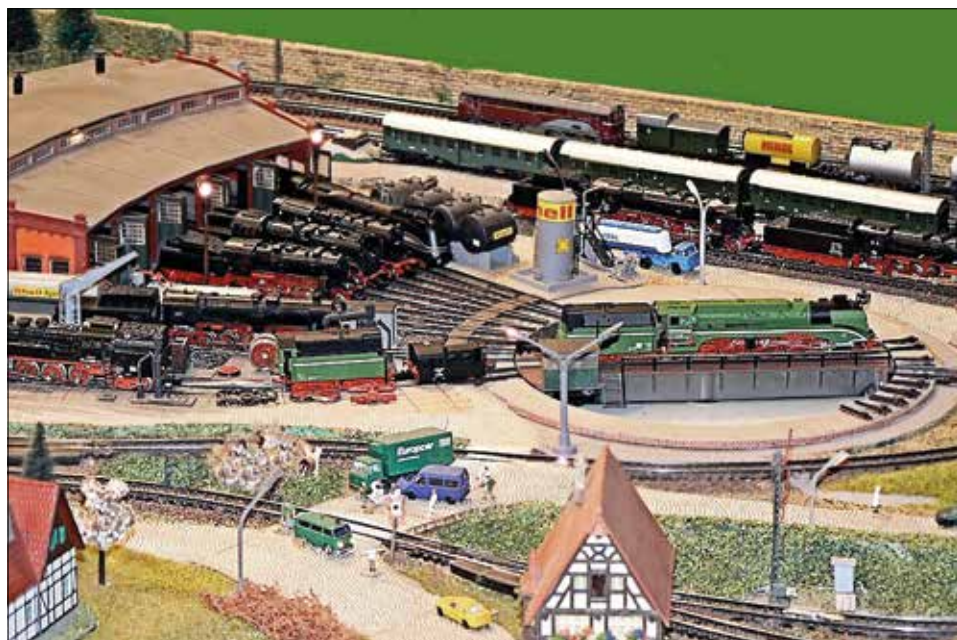
Eine transportable Großanlage in Spur N stellt eine deutsche Mittelgebirgslandschaft dar. Auf 200 Meter Gleisen und über 70 Weichen können hier bis zu 38 Züge verkehren. In Spur TT ist der Bahnhof Langenau (Sachs) nachgebaut, und zwei Kinderspielanlagen in HO beschäftigen die Jüngsten.

Draisine „Striegisdackel“

Aus dem Rahmen und den Achsen eines Gleisbauwagens der Königlich

Bahnbetriebswerk der Langenauer N-Anlage.

Foto: Jörg Morgenstern





Die Gartenbahn im Betrieb im Juni 2017
Foto: H.-J. Krohberger

Sächsischen Staatseisenbahnen ist eine kombinierte Handhebel-Motor-Draisine entstanden, die schon in ganz Sachsen unterwegs war.

Gartenbahn

Im Frühjahr 2017 begannen die Bauarbeiten an einer Gartenbahn mit Dreischienengleis in den Spurweiten 5 und 7 ¼ Zoll. Für den Betrieb der Gartenbahn war auch die Beförderung von Personen vorgesehen. Der erste Gleisabschnitt wurde am 11. Juni 2017 eingeweiht. Mittlerweile existieren 220 Meter Gleise und sieben Weichen.

Regelmäßige Veranstaltungen sind die „Langenauer Modellbahntage“ am letzten Wochenende im Februar, das „Bahnhofs- und Kinderfest“ am zweiten Sonntag im Juni und der „Tag des offenen Denkmals“ am zweiten Sonntag im September. Seit 1993 konnten dazu ca. 30 000 Besucher begrüßt werden. Die Gruppenmitglieder treffen sich fünfmal im Jahr zu einem zwanglosen Plausch, immer montags ab 18:30 Uhr. Zu diesen Treffen sind Gäste stets gern gesehen! Die genauen Termine und weitere Informationen gibt es auf www.eisenbahnverein-langenau.de



Gruppenfoto
Foto: H.-J. Krohberger

Dresdner Eisenbahnknoten Teil 1: Umbauten und Phantomprojekte 1890-1926

Lothar Kuhne und Klaus-Peter Schmidt, Dresden

In vielen deutschen Großstädten begann das Eisenbahnzeitalter ähnlich. Jede Eisenbahngesellschaft führte ihre Strecke separat an die Stadt heran und baute einen eigenen Bahnhof. Im Laufe der Zeit entstanden zahlreiche Verbindungsgleise, doch Ende des 19. Jahrhunderts genügten diese nicht mehr dem steigenden Verkehrsaufkommen. So war es auch in Dresden. Die ebenerdige Trassierung mit vielen Bahnübergängen behinderte die Stadtentwicklung.

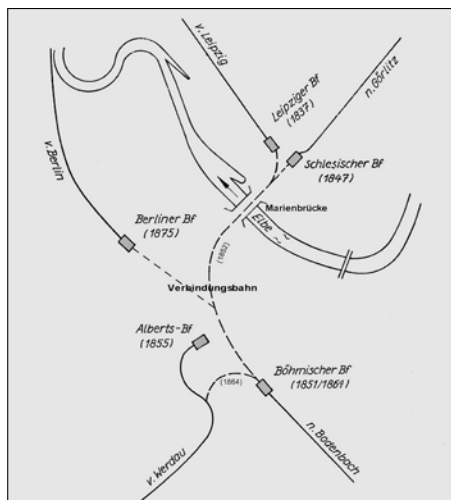
Nun, da 1890 alle Strecken verstaatlich waren, entschied man sich für einen radikalen Umbau, für die Hochlegung der Gleise, für den viergleisigen Ausbau und für den Neubau fast aller Dresdner Bahn-

stationen und ein Direktionsgebäude. Die finanziellen und organisatorischen Vorbereitungen müssen enorm gewesen sein, denn man wollte einen ca. 30 Kilometer langen leistungsfähigen Eisenbahn-Korridor mit sinnvollen Einmündungen schaffen. 35 Millionen Mark hatte man für die Umgestaltung der Bahnanlagen veranschlagt, weitere sechs Millionen waren für die Anpassung von Straßen und Plätzen vorgesehen. Der Dresdner Eisenbahnknoten nahm zunehmend Gestalt an, doch innerhalb von zehn Jahren verdoppelten sich die Kosten (so ähnlich wie heute).

Die Bauarbeiten wurden unmittelbar von der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden geleitet. Dazu diente ein Hauptbüro mit einem Baurat, fünf Bauinspektoren und zehn Regierungsbaumeistern. Auf den Baustellen kamen ab August 1892 ca. 1 700 Arbeiter zum Einsatz, darunter 288 Maurer und Steinmetze sowie 146 Zimmerleute. Viele Arbeiten begannen gleichzeitig.

Zwischen 1890 und 1900 wurde die Leipziger Strecke auf den letzten 14 Kilometern komplett modernisiert. Ab Coswig (b Dresden) wurde umtrassiert, hochgelegt und viergleisig ausgebaut, sodass in Kötzschenbroda und den nördlichen Vorstädten alle Bahnübergänge wegfielen. Die mittleren Gleise dienten dem Fernverkehr, die äußeren dem Vorortverkehr. Ab Dresden-Pieschen setzte sich die Strecke auf einer Hochtrasse fort, die zum neu-

1890 lagen an der Dresdner Peripherie fünf private Bahnhöfe.
Sammlung: R. Preuß





Die hochgelegte Strecke Leipzig–Dresden mit der Brücke in Kötzschenbroda um 1900 (ab 1941 Radebeul West, ab 2013 Radebeul-Kötzschenbroda) Sammlung: Kuhne

en Personenbahnhof Dresden-Neustadt führte. Für den steigenden Vorortverkehr entstanden noch zwei neue Haltepunkte: 1899 Dresden-Pieschen und 1902 Dresden-Trachau.

Der Schlesische Bahnhof wurde 1898-1901 zum neuen Personenbahnhof Dres-

den-Neustadt umgebaut. Es entstanden acht durchgehende Hochgleise und ein ebenerdiges Empfangsgebäude. Eine Haupt- und zwei Nebenhallen überdeckten die Gleise. Während der Bauzeit lagen Interimgleise auf dem Bahnhofsvorplatz, wo die Züge aus Richtung Görlitz began-



Der neue, fast fertiggestellte Personenbahnhof Dresden-Neustadt um 1900, im Vorfeld liegen noch ebenerdig die Interimgleise Richtung Görlitz Sammlung: Hauptvogel

nen und endeten. In Randlage, ebenfalls hochgelegt, entstand eine kleine Abstellanlage, die u. a. den Hofzug und zu DDR-Zeiten die Verladeanlagen des Auto-Reise-Zuges nach Budapest aufnahm. Auch diese Gesamtanordnung hat sich fast unverändert bis heute erhalten.

Als der Personenbahnhof Dresden-Neustadt 1901 vollendet war, konnte der alte Leipziger Bahnhof geschlossen und als Güterbahnhof Dresden-Neustadt neu konzipiert werden. Hier begannen und endeten jetzt die Güterzüge. Da lagen die Güterabfertigungen für Eil- und Stückgut und von dort aus wurden alle rechtselbigen Anschlüsse einschl. des Neustädter Hafens bedient.

Ab Dresden-Neustadt, auf der zweigleisigen Strecke Richtung Görlitz, mussten schwere Personen- und Güterzüge wegen des Anstiegs von 18,2 Promille auf den ersten Kilometern nachgeschoben werden. Extra dafür entstand von 1898 bis 1900 eine eigene Lokstation, die die Schiebeloks beheimatete. Auch dieser Abschnitt

wurde höher gelegt und bekam 1907 bis Dresden-Klotzsche ein drittes Gleis, auf dem die Schiebeloks zurückkehrten.

Bereits seit 1852 gab es die Marienbrücke über die Elbe. Sie war eine kombinierte Straßen-/Eisenbahnbrücke mit zwei Gleisen für die Verbindungsbahn vom Leipziger Bahnhof in Dresden-Neustadt zum Böhmischem Bahnhof in Dresden Altstadt. An die Marienbrücke schloss sich ein zweigleisiger Vorlandviadukt mit 70 Bahnbögen an, die nach ca. 800 Metern ausliefen und zum ebenerdigen Böhmischem Bahnhof führten. Direkt neben den Bahnbögen floss das Flösschen Weißeritz.

Um 1890 reichten zwei Gleise für die Dresdner Verbindungsbahn nicht mehr aus. Die Weißeritz wurde 1891-93 verlegt, um Platz für einen viergleisigen Ausbau zu schaffen. Auf dem zugeschütteten Flussbett entstanden neue, breitere Bahnbögen mit weiteren Durchlässen. Landwärts daneben verlief wieder das ebenerdige Gleis für die Elbzweigbahn, die den Kohlebahnhof Dresden-Alttadt mit dem link-

Dresden um 1880 an der Friedrichstraßen-Brücke über die Weißeritz – links stehen die zweigleisigen Bahnbögen der Verbindungsbahn, rechts daneben verläuft die Elbzweigbahn, darüber führt eine Hubbrücke, die gerade von einem Pferdefuhrwerk befahren wird. Ölbild, Stadtmuseum Dresden





Die neuen viergleisigen Bahnbögen entlang der Könneritzstraße um 1900.

Im Hintergrund die Bahnsteighalle der Haltestelle Wettiner Straße

Quelle: Deutsche Fotothek

selbigen Elbkai im Ostragehege bzw. am Packhof verband.

1901 erhielt die Marienbrücke eine Schwester, die nur der Eisenbahn vorbehalten war. Über diese neue Marienbrücke aus Sandstein und Stahl verlief nun die viergleisige Verbindungsbahn zwischen Dresden-Neustadt und Dresden Hbf. Auf halbem Weg dazwischen, auf den neuen Bahnbögen, baute man

die stadtnahe Haltestelle Wettiner Straße (später Bahnhof Dresden Mitte). Sie wurde am 1. August 1896 provisorisch für den Durchgangsverkehr und am 1. Oktober 1897 für den Personenverkehr eröffnet. Nach dem Vorbild der Berliner S-Bahnhöfe entstand eine 100 Meter lange und 44 Meter breite Bahnsteighalle, die sechs Gleise überspannte. Die Gleise 1 und 4 dienten dem Vorortverkehr, die Gleise 2



Die Haltestelle Wettiner Straße auf den Bahnbögen um 1910 – ein kompletter, moderner Personenbahnhof, der dem Stadtzentrum am nächsten lag
Postkarte, Sammlung Kuhne

und 3 dem durchfahrenden Fernverkehr und die Gleise 5 und 6 dem Güterverkehr, der hier nach Dresden-Friedrichstadt abzweigen konnte. Unter der Bahnhofshalle befanden sich Fahrkartenschalter, Gepäckabfertigung, Wartesäle und Restauration auf Straßenniveau, ähnlich wie im Bahnhof Dresden-Neustadt.

Am linken Elbufer, im Ostragehege, hob man ab 1891 eine riesige Baugrube aus. Daraus entstand der Dresdner Hafen mit selbständigem Güterbahnhof. Die Erdmassen formten den Ablaufberg des neuen Güter-/Rangierbahnhofs Dresden-Friedrichstadt, eröffnet am 1. Mai 1894. Dieser lag auf dem Gelände des ehemaligen Berliner Bahnhofs, der 1888 verstaatlicht, seine Funktion als Fernbahnhof verloren hatte. Die Berliner Reisezüge fuhren jetzt zum Böhmischem Bahnhof durch. Für den Vorortverkehr entstand 1892 ein kleiner Personenbahnhof Dresden-Friedrich-

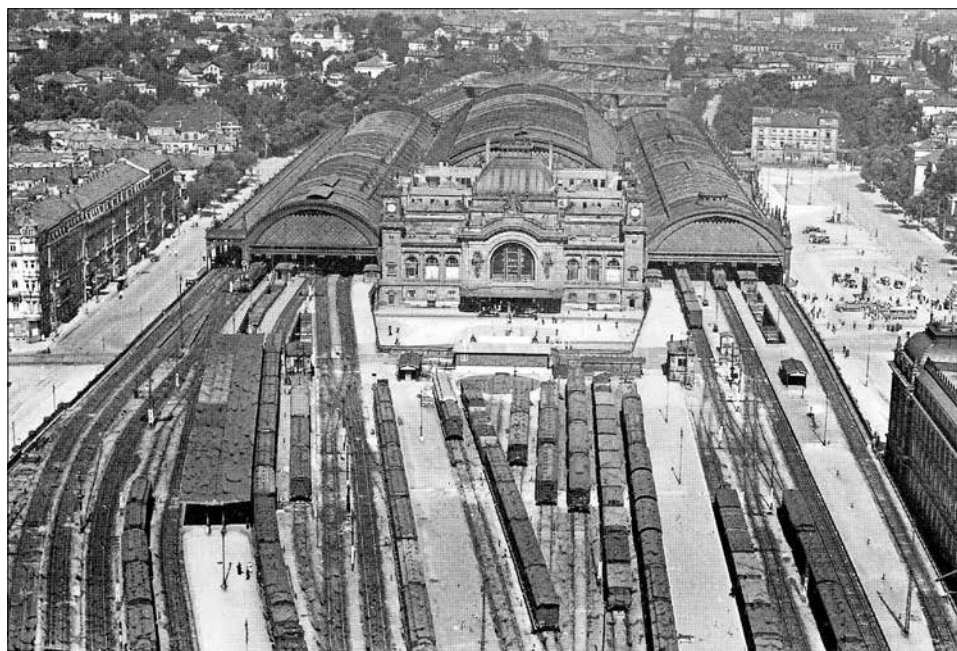
stadt. Im Güterverkehr rangierte Dresden-Friedrichstadt 1897 bereits 4 000–5 000 Wagen täglich. Ein eigens erbautes Elektrizitätswerk nördlich des Rangierbahnhofs lieferte Drehstrom für die Beleuchtung sämtlicher Bahnhofsanlagen.

Der ebenerdige Böhmisches Bahnhof am südlichen Rand der Dresdner Altstadt mauserte sich zum zentralen Dresdner Personenbahnhof. Hier endeten und begannen die meisten Reisezüge. Die vielen Ein-/Aus- und Rangierfahrten behinderten den Straßenverkehr Richtung Süden. Die Schranken blieben immer länger geschlossen. Daraus resultierte das erste Phantomprojekt des Dresdner Eisenbahnknotens. Die Bahnstrecke von Bodenbach sollte kurz vor dem Böhmischem Bahnhof nach Süden verlegt werden und in die Chemnitzer Strecke einmünden. Aus dem Böhmischem Bahnhof sollte dann ein reiner Kopfbahnhof werden. Gott sei Dank

1893: rechts die halbfertige Südhalle des neuen Personenbahnhofs Dresden Hbf, links daneben der überdachte Bahnsteig und das Empfangsgebäude des Böhmischem Bahnhofs von 1864

Sammlung: Grundmann





Dresden Hbf, Luftbild vom Ostkopf um 1925 – v. l. n. r.: Seitenhalle mit zwei überdachten Güterzuggleisen, Südhalle, Mittelhalle mit vorgesetztem Empfangsgebäude, Nordhalle, Wiener Platz, weiter zum Stadtzentrum – ganz rechts vorn das Direktionsgebäude

Foto: Sächsische Landesbibliothek, Deutsche Fotothek

lehnte der sächsische Landtag diesen Plan ab. Stattdessen entschied man sich für eine völlige Umgestaltung der Bahnanlagen und für einen neuen kombinierten Kopf-/Durchgangsbahnhof anstelle des Böhmisches Bahnhof. Der Güterverkehr wurde gänzlich verlagert. Ab 1892 entstand die Südhalle mit drei durchgehenden Hochgleisen. Gleichzeitig wurde der angrenzende Güterbahnhof Dresden Altstadt zum Abstellbahnhof für Reisezüge umfunktioniert. Zeitgleich mit der Südhalle ging er am 18. Juni 1895 in Betrieb. Die Südhalle übernahm den laufenden Zugverkehr, und auf dem zweiten, erst 30 Jahre alten Böhmisches Bahnhof begann der Abriss. Diesen Luxus konnte sich nur eine Staatsbahn leisten.

Auf dem Gelände des Böhmisches Bahnhof entstanden innerhalb der nächsten Jahre die Mittelhalle, das vorgesetzte Empfangsgebäude und die Nordhalle. Die Mittelhalle hatte sechs ebenerdige Stumpfgleise und die Nordhalle nochmals drei durchgehende Hochgleise. Damit stellte sich die Symmetrie von Süd-, Mittel- und Nordhalle ein. Außerhalb der Südhalle, in einer separaten Seitenhalle, baute man noch zwei hohe durchgehende Güterzuggleise an. Das Empfangsgebäude lag allerdings mit dem Portal, mit der Repräsentationsseite, im rechten Winkel zur Stadt. Das war und ist der einzige Makel, den man dem Neubau vorwerfen konnte. Vor dem Empfangsgebäude verlief die Prager Straße, auf der der Stadtver-

Bahnstrecke Dresden–Tharandt, Rückbau des Tunnels Felsenkeller am Westportal 1895
Sammlung Kuhne



kehr die Hochgleise nun problemlos unterqueren konnte. Dieser neue Altstädter Zentralbahnhof wurde am 14. April 1898 als Dresden Hauptbahnhof eröffnet. Auf dem Ostkopf in Richtung Pirna entstanden später noch hochliegende Stumpfgleise für Reservewagen und einer Drehscheibe zum Wenden von Lokomotiven und Wagen. Auch diese Anordnung ist, bis auf die Ostkopf-Drehscheibe, ziemlich unverändert erhalten geblieben.

Ähnlich rasant setzten sich die Bauarbeiten in Richtung Pirna fort. 1897 entstand ein privater Haltepunkt für den sächsischen König, wenige 100 Meter nach Dresden Hbf. Am 3. Juli 1902 wurden zwischen Dresden Hbf und Dresden-Reick vier hochgelegte Gleise und der öffentliche Haltepunkt Dresden-Strehlen eingeweiht. Anders als auf der Leipziger Strecke gruppierte man hier zwei Vorort- und daneben zwei Ferngleise. Zwischen den Vorortgleisen lagen jeweils die Bahnsteige. 1907 bekam auch Dresden-Reick einen Bahnsteig und ein kleines Empfangsgebäude. Seit

1. Dezember 1907 fungierte Dresden-Reick damit auch als Personenbahnhof. Die neugebaute, angrenzende Pferderennbahn brachte viele Fahrgäste. Bis zum Ersten Weltkrieg wurden die Strecken-Umbauten bis Heidenau fertig. Der weitere Gleiskörper bis Pirna blieb zunächst unverändert. Schuld daran waren finanzielle Engpässe und das gesunkene Verkehrsaufkommen nach dem Ersten Weltkrieg. Erst Ende der 1920er Jahre konnte der viergleisige Ausbau nach Pirna fortgesetzt und bis 1934 vollendet werden.

Zu guter Letzt war noch die Strecke Dresden–Tharandt, die ehemalige Albertbahn, an der Reihe. Auch hier verursachten die zahlreichen niveaugleichen Bahnübergänge bei anwachsendem Straßen- und Schienenverkehr immer mehr Probleme. Um 1900 hatte die zweigleisige Strecke endgültig ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Die entlang der Weißeritz gebauten Bahnanlagen erlitten häufig Hochwasserschäden. Sicher auch deshalb wurde der Tunnel Felsenkeller kurz vor dem alten

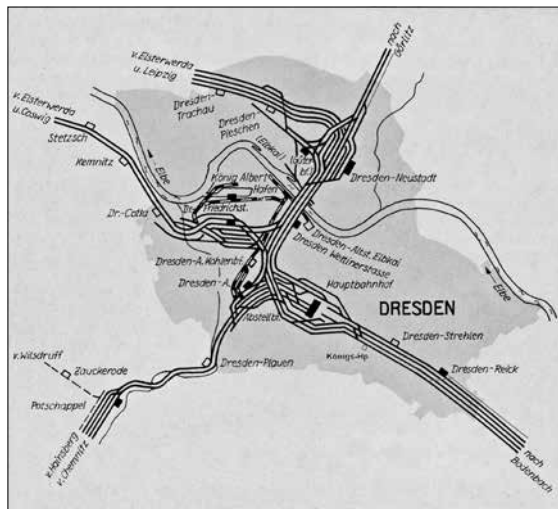
Bahnhof Dresden-Plauen (km 3,82) bereits 1894/95 abgetragen. Er war wie der Tunnel Oberau auf der Leipziger Strecke mehr ein Repräsentationsbau der privaten Eisenbahngesellschaft.

1902/03 entstand in Hainsberg ein neuer Güterbahnhof (ab 1965 Bf Freital-Hainsberg). Dann legte man auch zwischen Freital-Potschappel und Tharandt die Gleise hoch, bis 1905 die Personenzug-, bis 1910 die Güterzuggleise. Wegen des Ersten Weltkriegs kam man von Freital-Potschappel in Richtung Dresden Hbf nicht über Vorarbeiten hinaus. Erst 1923-1926 gab es hier eine höhenmäßige Angleichung, wobei der alte Bahnhof Dresden-Plauen (km 3,83) geschlossen und zum Block Felsenkeller umgebaut wurde. 200 Meter weiter stadteinwärts entstand der neue, hochliegende Haltepunkt Dresden-Plauen, der 1926 in Betrieb ging.

Zu den Phantomprojekten jener Zeit gehörte der Bau einer Schwebebahn über die Weißeritz. Sie sollte nach dem Wuppertaler Vorbild auf Stelzen verlaufen und

die Freitaler Stadtteile Deuben, Döhlen und Potschappel mit Dresdner Vororten verbinden. In Dresden konstituierte sich dafür um 1900 die Aktien-Gesellschaft "Elektra", die mit den Vorplanungen für die Strecke begann. Eine Verlängerung bis ins Dresdner Zentrum war als Option angedacht. Von dort, so die Vorstellungen der Projektanten, könnte die Schwebebahn unterirdisch durch das Dresdner Stadtzentrum und dann auf Stelzen weiter bis Pirna verkehren. Obwohl das Sächsische Finanzministerium seine Zustimmung signalisierte und die Planungsarbeiten durch die Maschinenbaugesellschaft Nürnberg weitgehend abgeschlossen waren, kam der Bau nie zustande. Gründe waren neben den immensen Kosten, die Proteste von Naturschützern und Anliegern sowie die 1902 eröffnete Straßenbahnlinie Richtung Freital, die der Schwebebahn einen Großteil der Fahrgäste abgezogen hätte.

(Wird fortgesetzt – Teil 2: 1935-1970 im Heft 41, Teil 3: 1990-2004 im Heft 42)



Der Personenverkehr auf den Dresdner Bahnhöfen stieg von ca. 4,9 Millionen Reisenden 1904 auf fast 15 Millionen im Jahr 1913. Der Dresdner Eisenbahnknoten, wie wir ihn heute kennen, war 1926 vollendet. Sammlung R. Preuß

Friedrich August von Pauli — ein rheinischer Eisenbahnpionier in Bayern

Redaktion

In der lieblichen Gegend des rheinischen Wonnegaus, wenige Kilometer nördlich der Nibelungenstadt Worms am Rhein, liegt die kleine Stadt Osthofen. Im Rahmen der Umgestaltung des Osthofener Bahnhofvorplatzes bekam der Bildhauer Georg Viktor 2009 den Auftrag, eine Stele aus Sandstein zu schaffen. In diesem Zusammenhang hatte er sich intensiv mit der Vergangenheit Osthofens beschäftigt, um mit der Stele den berühmten Söhnen der Stadt ein Denkmal zu setzen. Der gemeißelte „Pauli-Fischbauchträger“ auf der Westseite der Stele verweist auf den Eisenbahnpionier Friedrich August von Pauli, der am 6. Mai 1802 in Osthofen geboren wurde. Als genialer Ingenieur war er Oberbaudirektor der Bayrischen

Stele vor dem Bahnhof Osthofen mit dem senkrecht eingemeißelten Linsenfachwerk nach Pauli

Wormser Zeitung vom 27. Februar 2018



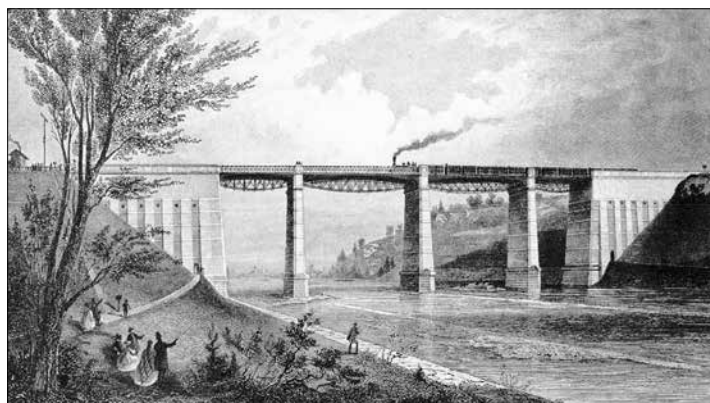
F. A. von Pauli, Lichtbild um 1860

Sammlung: onepiece-rulez.de

Staatseisenbahnen und Konstrukteur der berühmten Großhesseloher Eisenbahnbrücke über die Isar bei München.

Bereits im Alter von 15 Jahren verließ Friedrich August Pauli das Gymnasium und ging für einige Jahre zu seinem Bruder nach Großbritannien. In Manchester absolvierte er eine Ausbildung zum Mechaniker und kam damit eng mit Technik in Berührung. Der Physiker John Dalton unterrichtete ihn in Mathematik und Physik. Von Manchester aus ging Pauli 1821 nach Göttingen, um Mathematik zu studieren. Darüber hinaus befasste er sich mit Chemie und Architektur, wobei er auch die damals bekannten Grundlagen der Statik kennen gelernt haben dürfte. Mit dieser Ausbildung bestand er vier Jahre später in München die Prüfung für den bayerischen Baudienst. Bald darauf setzte man große Hoffnungen in Pauli. Viele sahen in ihm einen geeigneten Nachfolger für den bedeutenden Physiker Joseph von Fraun-

Grosshesseloher Brücke mit oberliegender Fahrbahn und dem von Pauli erfundenen eisernen Unterbau als Linsen- oder Fischbauch-Tragwerk. Dieses ermöglicht große Spannweiten zu überbrücken.
Zeitgenössische Zeichnung von 1860 auf [wikimedia.org](#)



hofer (1787-1826), der u. a. durch die Entdeckung der Spektrallinien international bekannt geworden war. Nach Fraunhofers Tod entschied sich Pauli jedoch endgültig für das Bauwesen. Sein Werdegang zeigt deutlich, wie wenig reglementiert das naturwissenschaftlich-technische Bildungswesen zu dieser Zeit noch war. Der Übergang von der Mathematik über die Optik zum Bauwesen gelang noch ohne Schwierigkeiten.

1841 wurde Pauli zum Mitglied der Königlich Bayerischen Eisenbahnbau-Commission in Nürnberg berufen. Auf der Ludwig-Süd-Nord-Bahn war er für den Abschnitt Augsburg–Nürnberg zuständig, sein Kollege Paul Camille Denis für den Abschnitt von Nürnberg bis Hof. Am 1. Juli 1841 nahmen sie die Arbeit auf. Unüberbrückbare Meinungsverschiedenheiten zwischen Pauli und Denis führten aber eineinhalb Jahre später dazu, dass Pauli die technische Leitung der gesamten Ludwig-Süd-Nord-Bahn übertragen bekam. Eine seiner herausragenden Leistungen war die weitgehend geradlinige Trassenführung, die heute zwischen Erlangen und Lichtenfels eine Geschwindigkeit von

200 km/h zulässt. Die Überwindung der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast und die zweigleisige Streckenplanung waren weitere vorausschauende Pionierleistungen. Die Überwindung des Fichtelgebirges stellte Pauli hier vor die größte Herausforderung seiner Laufbahn. Bereits Friedrich List, Vordenker eines europäischen Eisenbahnnetzes, sah an dieser Stelle seine Pläne scheitern. Nach intensiver Geländeerforschung und Abwägung aller technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten entschied sich Pauli zur Überwindung des Gebirges mit unkonventionellen Mitteln. Wegen der zahlreichen Stützmauern, Einschnitte und Steindämme gilt sie als technische Meisterleistung ihrer Zeit. Eine zunächst geplante Steilstrecke mit stärkerer Neigung und dem Einsatz von stationären Dampfmaschinen wurde zugunsten einer gestreckten, flacheren Trassierung geändert. Die Rampe überwindet auf knapp sieben Kilometern 157,7 Höhenmeter mit einer Steigung von bis zu 25 Promille. Pauli erkannte bald, dass die vorherrschenden Lokomotiven englischer Bauart nicht die notwendige Leistung für diese Schiefe

Ebene erbringen konnten und legte dem zuständigen Bayerischen Ministerium des Innern 1846 ein Programm zur Herstellung eigener Lokomotiven vor. Dank seiner frühen Studien in Mechanik und Physik konnte er auch hier Lösungen aufzeigen. Sie wurden anerkannt und realisiert. Der erste bayerische Dreikupppler, die Baureihe C I aus dem Jahr 1847, wurde speziell für den Einsatz als Vorspann- bzw. Schiebelok auf der Schiefen Ebene entwickelt.

Pauli bekam den bayerischen Verdienstorden und wurde 1847 in den Adelsstand erhoben.

Nach und nach übertrug man von Pauli auch die technische Leitung der Strecken Bamberg–Aschaffenburg (Ludwigs-Westbahn), Augsburg–Ulm und München–Salzburg (Maximiliansbahn). Selbst beim Bau der Göltzschtalbrücke im sächsischen Vogtland zog man ihn zu Rate. Am 11. November 1852 dankte ihm der bayerische Staatsminister Ludwig von der Pfordten brieflich für die Vollendung der Ludwigs-Westbahn bis Schweinfurt und ernannte ihn zum Regierungsdirektor. 1853-1857 konstruierte von Pauli die berühmte Großhesseloher Brücke. Bauleiter derselben war Heinrich Gerber.

1856 wurde von Pauli zusätzlich die Leitung der Obersten Bayerischen Baubehör-

de übertragen. Mit 70 Jahren, am 3. Februar 1872, ging er in den Ruhestand und lebte fortan in Leutstetten am Starnberger See. Im Winter 1878 verfasste er seine Memoiren mit dem Titel „Vertrauliche Mitteilungen aus meinem Leben“. Am 26. Juni 1883 starb der Schöpfer der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen und wurde auf eigenen Wunsch in Bad Kissingen beigesetzt. In Osthofen gibt es heute eine Friedrich-August-von-Pauli-Straße und die besagte Stele vor dem Bahnhof.

Die Großhesseloher Brücke liegt auf Bahnstrecke München-Holzkirchen und überspannt bei km 10,8 die Isar auf 258 Metern. Die drei 30 Meter hohen Pfeiler machten sie bei der Eröffnung zur zweithöchsten Eisenbahnbrücke der Welt. Die Gründungsarbeiten begannen 1852, doch die Vollendung zog sich bis zum Oktober 1857 hin. Da sich die Verkehrslasten erhöhten, wurde 1908 der Unterbau durch genietete Halbparabelträger ersetzt. Als deren Reparaturen zu aufwendig wurden, riss man die alte Brücke ab und baute sie 1983-85 völlig neu.

„Wahre Freiheit ist nicht die Willkür, zu denken und zu tun, was man mag, sondern der Gehorsam gegen das, was uns im Innersten verpflichtet.“

Friedrich August von Pauli



Der Neubau der Großhesseloher Brücke als stählerne Fachwerkbrücke im Jahr 2009
Quelle: München-Wiki

Die Tunnelfahrt der „Sixtinischen Madonna“

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

1942 wurde es gefährlich in Deutschland, auch für Kunstschatze aller Art. Selbst die bestgesicherten Museen boten keinen Schutz vor Luftangriffen. Auch die Dresdner Gemäldegalerie suchte in der Nähe nach sicheren Depots. Zuerst entschied man sich für Schlösser und Burgen. Doch später, als die Bombenangriffe auf Dresden immer wahrscheinlicher wurden, bevorzugte man Tunnel und Steinbrüche. Eines dieser „Verstecke“ war der Cottaer Tunnel. Er liegt am Ende der regelspurigen Nebenbahnstrecke Pirna–Großcotta (sächsisch PGc-Linie). Diese zweigte kurz hinter Pirna von der Gottliebatalbahn ab. Sie war 1893/94 ursächlich für den Abtransport des gefragten Cottaer Sandsteins gebaut worden. Um die Steinbrüche im Lohmgrund zu erreichen, musste hinter dem Endbahnhof Großcotta (bei km 8,6) ein 256 Meter langer und vier Meter breiter Tunnel abgeteuft werden. Das Portal wurde direkt aus dem Fels herausgearbeitet und erhielt ein eingeschränktes Lichtraumprofil. Damit durften keine gedeckten Güterwagen mit Bremserhäuschen den Tunnel befahren.

Ab Mitte Dezember 1893 war Großcotta auf der Schiene erreichbar. Doch erst am 21. März 1894 – nach der Vollenendung des Cottaer Tunnels – wurde die Strecke offiziell eröffnet. Alle Züge endeten im Bahnhof Großcotta. Die leeren Güterwagen schob man durch den Tunnel 700 Meter weiter bis zum jeweiligen Anschlussgleis im Steinbruch. Allein hier im Lohmgrund gab es 37 Abbaustellen mit ca. 800 Arbeitern.

Die Strecke war gerade noch rechtzeitig in Betrieb gegangen, denn der laufende Umbau der Dresdner Bahnanlagen erforderte Unmengen von Baumaterial. Allein von dem hochwertigen, feinkörnigen Sandstein des Lohmgrundes wurden in der Saison 1895 (Mai bis Oktober) 327 Wagen mit insgesamt 4 555 Kubikmetern abgefahren. Täglich verkehrten mehrere Personen- und Güterzüge.

Der Personenverkehr spielte stets nur eine Nebenrolle. Er brachte hauptsächlich die Arbeiter zu den Steinbrüchen. Ab den 1920er Jahren stellten die neu eingerichteten Kraftwagenlinien eine ernsthafte Konkurrenz dar. So kam es am 16. Mai 1935 hier zur ersten (größte-

Fahrplan 1894

Quelle: www.sachsenschiene.de

69a Pirna - Grosscotta											
(Vom 1. Mai 1894)											
1 1723	2 1754	3 1756	4 1758	km	(Sächsische Staats-Eisenbahn)			5 1753	6 1754	7 1755	8 1756
6:57 ...	9:20 ...	1:48 ...	5:15	6,0	Ab	Pirna H. 69. 70. 71.	An	8:45 ...	12:55 ...	5:46 ...	8:14
7:22 ...	9:39 ...	2: 7 ...	7 1	3,9	I	Zehista	↑	8:32 ...	12:39 ...	5:24 ...	7 15
7:35 ...	9:52 ...	2:20 ...	7 10	6,1	Y	Dohna	↑	8:19 ...	12:26 ...	5:11 ...	7 43
7:43 ...	10: 0 ...	2:28 ...	7 13	8,2	An	Grosscotta	Ab	8: 8 ...	12:15 ...	5: 0 ...	7 33

ren) Stilllegung im sächsischen Schienen-Personenverkehr. Der Abtransport des Sandsteins ging jedoch weiter, bis der Cottaer Tunnel Ende 1943 zweckentfremdet wurde. Hier lagerte man einen Teil der Bilder aus der Dresdner Gemäldegalerie „Alte Meister“ ein, um sie vor Luftangriffen zu schützen. Zwischen der Sächsischen Landesregierung, der Deutschen Reichsbahn und der Gemeinde Pirna-Rottwerndorf gab es einen Nutzungsvertrag für das spezielle Objekt „T“ (Tunnel). Seitens der Deutschen Reichsbahn zeichnete ein Reichsbahnrat Köhler verantwortlich. Die ersten Bilder kamen Anfang Dezember 1943 im Tunnel an. Eines der wertvollsten Gemälde, die „Sixtinische Madonna“ von Raffael, wurde am 15.

Dezember 1943 in einer maßgeschneiderten, doppelt verschlossenen Holzkiste vom Zwischendepot auf der Meißner Albrechtsburg in den Cottaer Tunnel gebracht und in einen bereitstehenden „Bergungswaggon“ eingelagert. Am 20. Dezember 1943 folgte ein Transport mit weiteren 300 Bildern. Verantwortlicher Restaurator der Dresdner Gemäldegalerie für die Einlagerung war Alfred Unger. Er überprüfte regelmäßig die klimatischen Bedingungen und den Zustand der Gemälde. Er bemängelte die zu hohe Luftfeuchtigkeit und dass es bei einzelnen Bildern zu Schimmelansätzen gekommen sei.

Im Gegensatz zu anderen Auslagerungsorten wurde der Cottaer-Tunnel streng bewacht. Im Tunnel entstanden

Eine Trophäenbrigade 1945 im Pillnitzer Schlossgarten

Quelle: www.kulturstiftung.de





Russisches Filmplakat von 1960 von „Fünf Tage – Fünf Nächte, in den Hauptrollen Annekatriin Bürger und Heinz-Dieter Knaup
Quelle: Progress Film Programm 37/61

eine 32 Meter lange Baracke für die Wachmannschaft und eine elektrische Wärme- und Belüftungsanlage. Dennoch sollen die Tunnelportale mit einfachen Holztüren verschlossen gewesen sein, damit niemand auf den Gedanken kommen sollte, dass sich hier etwas Wertvolles befindet. Anfang Mai 1945 fiel der Strom für die Beleuchtung und Belüftung aus, und die Wachmannschaft verflüchtigte sich. Damit waren die Gemälde der Feuchte und Kälte des Tunnels ausgesetzt und auch vor Diebstahl nicht mehr sicher.

Am 4. Dezember 1944 hatte die RBD Dresden sogar noch eine Steckenerweiterung für eine Fa. Kohl & Co. aus Hallesleben b. Magdeburg genehmigt. Es war der Deckname für ein Projekt der Organisation Todt. Als Zweck gab man

die "vorübergehende Lagerung von Gegenständen der besonderen Art" an. Ab dem 15. Februar 1945 entstand hinter Großcotta ein über 300 Meter langes Abstellgleis, das sich in zwei Bögen in einen aufgelassenen Steinbruch schlängelte. Noch am 30. April 1945 wurde es abgenommen und trotz der noch fehlenden Sicherungseinrichtungen fanden in den letzten Kriegstagen noch Transporte statt, bei denen allerlei Material in den Steinbrüchen eingelagert wurde. Am 28. Januar 1946 beschlagnahmte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) das Gleis, und in den Monaten März und April 1947 baute die Bahnmeisterei Pirna die Anschlussweiche und die Gleise wieder ab.

Nach der deutschen Kapitulation am 8. Mai 1945 suchte der Trophäendienst

der Roten Armee nach den Bildern der Dresdner Gemäldegalerie. Speziell nach der „Sixtina“ wurde fieberhaft geforscht. Das 164. Bataillon der „1. Ukrainischen Front“ unter Bataillonskommandeur Major Perewostschikow war mit dem Aufspüren und Zusammentragen der Bilder beauftragt. Als deutsche Restauratoren auf den Cottaer Tunnel hingewiesen, kam am 14. Mai 1945 der russische Unterleutnant Leonid Rabinowitsch (Chefbühnenmaler der Kiewer Oper) und erkannte sofort die „Sixtina“. Die Rote Armee stellte Wachtposten vor dem Tunnel auf und schickte ein Telegramm an das Komitee für Kunstangelegenheiten in Moskau: „Die Galerie ist gefunden, entsendet eine Brigade von Experten.“ Bereits Ende Mai 1945 reisten fünf russische Offiziere an, um die Kunstschätze zu inspizieren und abzutransportieren. Es waren: Oberst A. Rototajew, Leiter der Brigade und Mitarbeiter des Komitees für Kunstangelegenheiten, Major S. Grigolow (Kunstwissenschaftler), Kapitän S. Tschurakow (Maler und Restaurator), die Oberleutnante Michail Wolodin (Maler und Mitglied der Sonderkommission zu Rettung der Dresdner Galerie) und N. Ponomarjow (junger Kunstmaler und Absolvent des Surilow-Institutes).

Michail Wolodin sagte 1975 in einem Interview mit der DDR-Zeitschrift „Freie Welt“: „Im Tunnel von Großcotta blickten wir in einen Eisenbahnwaggon. An dessen Seitenwänden waren Bilder gelehnt. Im schwachen Licht elektrischer Lampen blinkte das Gold der alten Rahmen, und der Firnis auf den Leinwänden glänzte. Von einer Leinwand herab lächelte im glücklichen Rausch

Rembrandt mit Saskia auf dem Schoß, in seiner Hand ein Festpokal. Bilder von Tizian, Rubens, Watteau – alle strahlten Freude und Lebensfülle aus. Die Gemälde waren alle unverpackt, nur eines befand sich in einer riesigen Holzkiste, die „Sixtinische Madonna“.

Alle Gemälde, auch die „Sixtina“, wurden am 22. Mai 1945 ins Schloss Pillnitz gebracht. Zwei Monate später transportierte man sie streng bewacht in die Sowjetunion. Am 31. Juli 1945 verließ ein erster Zug mit 30 Waggons Dresden, begleitet von 50 MPi-Schützen. Er traf am 10. August 1945 in der Sowjetunion ein und wurde auf das Puschkin-Museum in Moskau, auf das Kiewer Museum und auf die Leningrader Eremitage verteilt. Dort begannen eilige Notreparaturen. Im Oktober 1955 gab die russische Seite 1 240 Gemälde mit viel Öffentlichkeit an die DDR zurück. Es war ein kulturpolitisches Signal, um den jungen zweiten deutschen Staat international aufzuwerten und die unverbrüchliche Freundschaft mit der Sowjetunion zu demonstrieren. Die Gemälde waren zunächst für sechs Monate in der Berliner Nationalgalerie sehen, bis sie am 3. Juni 1956 in die wieder aufgebaute Dresdener Gemäldegalerie zurückkehren konnten. 500 weitere Bilder sind bis heute vermisst.

Auf russischer Seite erschienen später heroische „Augenzeugenberichte“, die sich teilweise widersprachen. 1960 drehen die DEFA und Mosfilm gemeinsam den Spielfilm „Fünf Tage – Fünf Nächte“, der die Rettung der Dresdner Gemäldegalerie behandelte. Die Filmmusik dazu komponierte kein Geringerer als Dmitri Schostakowitsch, der im Vorfeld in die



Trasse von Großcotta mit Tunnelportal (km 8,3) am 12. Februar 2001

Quelle: www.sachsenschiene.de

Sächsische Schweiz eingeladen wurde, um sich hier inspirieren zu lassen. Später in Moskau entstand sein 8. Streichquartett (op. 110), das als op. 111 teilweise in die Filmmusik einging.

Auf der Bahnstrecke Pirna–Großcotta fahren ab dem 22. Juni 1945 wieder Personen- und Güterzüge. Die für 1951 anvisierte Stilllegung kam nicht zustande, da die Straßenfahrzeuge für die umfangreichen Sandsteintransporte fehlten. Das Hochwasser von 1957 führte am 23. Juli zur Einstellung des Personenverkehrs, doch das DR-Kursbuch wies noch 1960 Schienenersatzverkehr für Berufspendler aus. Erst nach einer Lokentgleisung wurde 1963 auch der Güterverkehr eingestellt. Der Rückbau der Gleise begann im Sommer 1978 und endete im

November 1979. Restgleise blieben auf Straßenübergängen und im Tunnel erhalten. Die Tunnel-Portale wurden erst Anfang der 1990er Jahre zugemauert. Über einen nichtöffentlichen Seiteneinstieg kann der Tunnel noch heute begangen werden.

Literatur:

- "Sonderbeauftragter des Führers – Der Kunsthistoriker und Museums- mann Hermann Voss (1884-1969)", Kathrin Iselt, Böhlau Verlag Köln Weimar Wien, 2010
- Einführungsvortrag zu den 1. Schostakowitsch-Tagen in Gohrisch am 19. September 2010 von Bernd Feuchtnr

Der Wagen von Compiègne

Günter Walter, Gotha – Eisenbahn-Veteran und ehem. stellv. Hauptmechaniker im Weichenwerk Gotha

Er war einer von drei Wagen im Sonderzug des französischen Marschalls Foch, in dem vor 100 Jahren der Erste Weltkrieg zu Ende ging. Am 11. November, um 5.20 Uhr, zwangen die siegreichen Alliierten das unterlegene Deutschland im Konferenzwagen N° 2439 D den Waffenstillstand zu ihren Bedingungen zu unterzeichnen.

Der Schnellzug-Wagen mit blinkendem Kupferdach und Teakholz-Ausstattung war 1914 bei der Compagnie Générale de Construction in Saint-Denis für die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (deutsch: Internationale Schlafwagen-Gesellschaft) als Speisewagen gebaut worden. Bis Oktober 1918 war er zu einem Konferenzwagen umge-

baut, in einen größeren und einen kleineren Saal aufgeteilt und in den Befehlszug von Marschall Foch eingestellt worden. Der Zug bestand, außer dem Konferenzwagen 2439 D, aus einem Schlafwagen und einem Salonwagen. Als Schutzwagen gegen Sprengfallen im Gleis war an den Zugenden noch je ein Packwagen eingestellt. Der Sonderzug mit diesem Wagen erwartete die Deutschen, die ebenfalls in einem Zug kamen, auf einem Parallelgleis im Walde von Compiègne, 80 Kilometer nördlich von Paris. Die beiden Züge trafen sich auf Gleisen im Wald, auf denen sonst Eisenbahngeschütze standen. In Compiègne befand sich auch das Hauptquartier der französischen Armee.

Im Wald von Compiègne am Tag der Unterzeichnung des Waffenstillstands, am 11. Nov. 1918, links der Zug der französischen Delegation, rechts der deutsche Zug. Sammlung www.eisenbahn.tv





Am 20. Juni 1940 wird der Wagen aus dem französischen Museum in Compiègne „befreit“.
Quelle „Die Wehrmacht 1940“

Der französische Marschall Ferdinand Foch, flankiert vom französischen Stabschef General Weygand, dem ersten Lord der britischen Admiralität Sir Rosslyn Wemyss, und dem englischen Konteradmiral Sir George Hope, diktierte der deutschen Delegation die Bedingungen. Die Unterschrift auf deutscher Seite leistete der Staatssekretär im Auswärtigen Amt Matthias Erzberger von der Zentrums-Partei. Zur deutsche Delegation gehörten weiterhin: Alfred Graf von Oberndorf (Diplomat), Detlef Sigismund von Winterfeldt (Militärattaché an der deutschen Botschaft in Paris) und Ernst Vanselow (Staatsrechtler/Kapitän zur See). Das besiegte deutsche Kaiserreich, in dem zwei Tage zuvor am 9. November 1918 die Revolution ausgebrochen war, hatte keine

Wahl. Es musste unterschreiben und in kurzer Frist u. a. 5 000 betriebsfähige Lokomotiven und 150 000 Waggons übergeben. Dieser Waffenstillstand besiegelte nur das Ende der Kampfhandlungen. Den Kriegszustand beendete erst der Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919.

Der Konferenzwagen, in dem große Geschichte geschrieben wurde, blieb zunächst zur Verfügung des Marschalls Foch. Nach Kriegsende erfüllte er dann wieder brav seinen Liniendienst mit den anderen 22 identischen Modellen seines Bauloses. Im September 1919 bot ihn die Eisenbahngesellschaft dem französischen Staat als Geschenk an, und so diente er im Regierungszug des französischen Staatspräsidenten als Speisewagen. Mit

Teilung Frankreichs 1940 Zeichnung: Eric Gaba

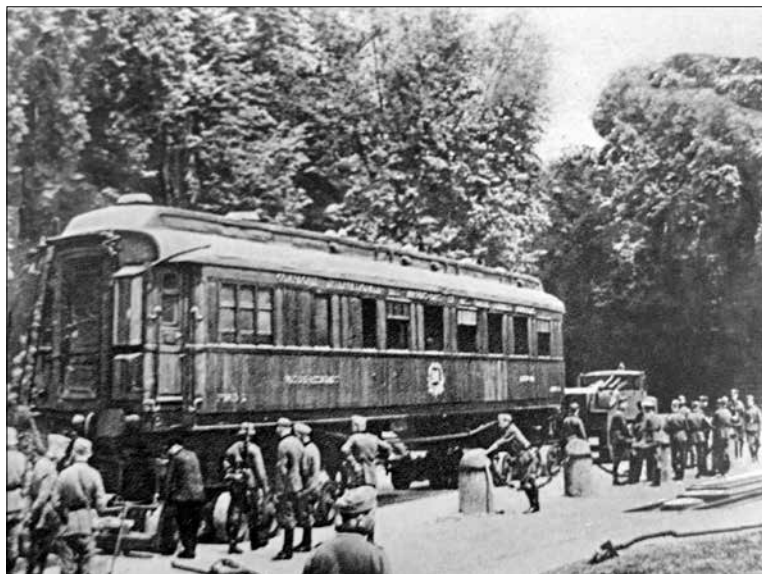


wachsendem Abstand vom Kriegsgeschehen wuchs seine Bedeutung als historisches Erinnerungsstück. Der Wagen wurde renoviert und ab April 1921 im Ehrenhof des Pariser Invalidendoms (Grabmal von Napoleon) als Symbol des Sieges über Deutschland ausgestellt. Am 11. November 1927 schließlich kehrte er als nationale Reliquie an den Ort zurück, an dem er historische Bedeutung erlangt hatte – in den Wald von Compiègne. Finanziert von einem reichen, frankophilen Amerikaner, entstand hier 1929 ein Museumsgebäude, in das man den Wagen nun schob, um ruhmreich die Zeit zu überdauern.

Dann kam der Zweite Weltkrieg und die französische Niederlage im Blitzkrieg von 1940. Frankreich musste nun seinerseits im Wagen von Compiègne den Waffenstillstand unterschreiben. Am 20. Juni 1940 herrschte hektische Betriebsamkeit. Pioniere der Wehrmacht durchbrachen

die Stirnwand des Museumsgebäudes und schoben den Wagen über die noch vorhandenen Gleise genau an die Stelle, wo er am 11. November 1918 gestanden hatte, als hier die Deutschen ihre Niederlage besiegeln mussten.

Am 21. Juni 1940 inspizierte Adolf Hitler den Wagen und nahm am großen Kartentisch Platz. Hier wollte er die Schmach des Ersten Weltkriegs getilgt wissen, d. h. Frankreich musste seine Kapitulation vor Nazideutschland am selben Tisch unterzeichnen wie umgekehrt 1918. Die Generäle Wilhelm Keitel auf deutscher und Charles Huntziger auf französischer Seite leisteten am 22. Juni die Unterschriften. Am 25. Juni 1940 trat die Waffenruhe ein, und die deutsche Wehrmacht besetzte zwei Drittel des französischen Mutterlandes einschließlich der gesamten Kanal- und Atlantik-Küste, alle großen Industriegebiete, Elsass-Lothringen und natürlich Paris. Alle



Ende Juni 1940
– Der Wagen N°
2439 D wird in
Compiègne auf
einen Tieflader
verladen und
anschließend
mit einer Zugma-
schine (rechts)
zum nächsten
Bahnhof gezo-
gen.
Quelle „Die
Wehrmacht
1940“

französischen Kriegsgefangenen blieben als Zwangsarbeiter in Deutschland.

Das unbesetzte südliche Rumpffrankreich unter Marschall Pétain (in Vichy) behielt ein kleines Freiwilligenheer, eine kleine Luftwaffe und eine Flotte mit beschränkter Verfügungsgewalt. Solchermaßen amputiert, war es nur noch ein Schatten der einstigen europäischen Großmacht. Im November 1942, nach Einmarsch der Alliierten in Nordafrika, besetzte Deutschland ganz Frankreich.

Zum „Tag der Wehrmacht“ am 24. März 1941 wurde der Wagen von Compiègne nach Berlin geholt und eine Woche lang im Lustgarten am Berliner Dom ausgestellt. Dann setzte man ihn auf ein Nebengleis des Anhalter Bahnhofs, wo er mit der Zeit ein wenig in Vergessenheit geriet. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde lange behauptet, der Waggon sei dort bei einem der vielen Luftangriffe ausgebrannt. Doch heute steht fest: Der

Wagen wurde noch 1944 von Berlin nach Thüringen gebracht, wohl weil man ihn hier sicher vor Luftangriffen glaubte. Anfang 1945 stand er in Ruhla, dann kam er über Ohrdruf nach Gotha. Auf Gleis 46 unter eine überdachte Außenrampe, mit Tarnnetzen geschützt und bewacht, konnte man ihn noch besichtigen. In der ersten Märzwoche 1945 aber war er verschwunden. Endstation soll das Jonastal bei Crawinkel im Thüringer Wald gewesen sein. Dort soll der Wagen, wie ältere Bewohner von Crawinkel nach der Wende aussagten, im Frühjahr 1945 kurz vor Eintreffen amerikanischer Truppen von einem SS-Sonderkommando angezündet oder gesprengt worden sein. Galt es doch für die deutsche Seite um jeden Preis zu verhindern, ein weiteres Mal in diesem Wagen eine bedingungslose Kapitulation unterschreiben zu müssen.

Es wurden handfeste Beweise dafür gefunden, dass die letzte Station des Wa-

Der Sonderzug mit dem Wagen von Compiègne (erster hinter der Lok) Ende Juni 1940 auf der Fahrt nach Berlin bei der Durchfahrt auf dem Bahnhof Rothenfelde-Wolfsburg. Sammlung Nauke



gens ein Nebengleis links der heutigen B 88 zwischen Ohrdruf und Crawinkel war, in der Gegend bekannt als Erlebachs Wiesen. Es fanden sich nicht nur Zeugen, sondern auch Überreste des Wagens. Lokführer Gerhard K. überführte im Sommer 1945 den Unterbau des Wagens von Crawinkel nach Gotha. Hier wurde er im Schadwagenpark des Reichsbahnausbesserungswerkes (Raw) auf der Südseite im „Loch“ abgestellt und später umgebaut. Es entstand ein schlichter Werkswagen für den Transport von Sauerstoffflaschen. Nachdem 1960 das Raw Gotha ein Landmaschinenbetrieb, später ein Traktoren- und Fahrzeugachsenwerk, geworden war, wurde der Wagen nicht mehr gebraucht. Er wanderte wieder ins „Loch“, da ihn die Deutsche Reichsbahn wegen möglicher Rechte ausländischer Bahnverwaltungen nicht verschrotten wollte. In den Achslagerdeckeln fand man fremde eingegossenen Buchstaben, die damals niemand deuten konnte. Der Wagen wurde später mit neuen Querträgern und Planken versehen, im Traktorenwerk gereinigt und in den benachbarten Mitropa-Werkstätten lackiert. Er durfte laut Staatlicher Bau-

aufsicht nur auf Werksgleisen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h verkehren. Wegen seiner weichen Federung und der durchgebogenen Längsträger (sicher vom Brand) erhielt der jetzige Werkswagen N° 17 den Spitznamen „Kanapee“. Mitte der 1980er Jahre brach einer dieser Längsträger. Das war das endgültige Aus für das Fahrzeug. Auch das letzte Stück des berühmten Wagens von Compiègne wurde 1986 im Weichenwerk Gotha verschrottet. Das Ausmusterungsprotokoll habe ich in Vertretung des Hauptmechanikers persönlich ausgefertigt.

Kurz danach erschien in einem Arnstädter Heft für Heimatgeschichte der erste Beitrag, der sich mit dem Wagen von Compiègne ernsthaft beschäftigte. Doch erst die Wende machte die Aufarbeitung des bisherigen Tabu-Themas wirklich möglich. Heute erinnern in Crawinkel ein Gleisstück mit Prellbock und ein Gedenkstein mit Plakette an den letzten Standort dieser Eisenbahn-Trophäe beiderseitigen Triumphes.

Gleichwohl steht der Waffenstillstandswagen von 1918 und 1940 seit dem 16. September 1950 wieder an seinem

Platz im Museumsgebäude auf der großen Lichtung im Wald von Compiègne. So glauben es wohl die meisten der Touristen, die alljährlich diese historische Stätte besuchen. Aber es ist nur ein Zwillingssbruder des Originals aus der baugleichen Produktionsserie mit der N° 2419 D.

Zusatz der Redaktion:

Im Französischen werden beide Waffentillstände „Armistice de Rethondes“ genannt, nach dem nächsten, drei Kilometer entfernten Dorf Rethondes. Die große Lichtung im Wald von Compiègne heißt „Clairière de l'Armistice“. Auf dieser Lichtung steht neben einem Denkmal von Marschall Foch auch ein Denkmal zur deutschen Niederlage von 1918, ein den deutschen Adler zerschlagendes Schwert. Einige Einzelteile des Original-Wagens fanden Thüringer Hobby-Historiker und überließen sie der Gedenkstätte im Wald von Compiègne. Gegenüber dem Foch-Denkmal wächst seit 1994 als Zeichen der Verbundenheit zwischen Deutschland

und Frankreich eine Eiche aus dem Wald von Crawinkel. Thüringen und die Picardie sind heute Partnerregionen und der 11. November ist in Frankreich ein Feiertag.

Die Stadt Compiègne ist eigentlich aus anderen Gründen bekannt in Frankreich. Hier gibt es eine berühmte Kirche aus dem 13. Jahrhundert. Ludwig XV ließ im 18. Jahrhundert ein riesiges klassizistisches Schloss errichten, das vielen nachfolgenden Herrschern als Zweitresidenz diente. Das Schloss Compiègne gehört neben Versailles und Fontainebleau zu den bedeutendsten Châteaux und Palais in ganz Frankreich. Der Wald vom Compiègne war und ist ein beliebtes Jagdrevier, worauf Verzierungen mit Jagdmotiven an vielen Häusern giebeln hinweisen. In Compiègne unterhielten die Nazis ein Kriegsgefangenenlager (Frontstalag 122), das von Ende 1941 bis August 1944 als „Haftlager der deutschen Polizei“ fungierte. Hier, in einer Transitabteilung, wurden auch Häftlingstransporte nach Auschwitz zusammengestellt.



Der heutige Wagen 2419 D in Compiègne, ein Ebenbild des Originals
Sammlung: Blog-der-Republik

Berühmte Züge

Die schicken Expresszüge der Bauart „Görlitz“

Redaktion

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse im März 1963 löste der neue VT 18.16.01 „Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz“ großes Erstaunen aus. Dabei hatte die Endabnahme noch nicht einmal stattgefunden. Sie erfolgte erst am 15. Mai 1963. Schnellfahrversuche bis 178 km/h, kleine Umbauten und Personalschulungen zogen sich noch bis zum 15. April 1964 hin. Dann übernahm die Deutsche Reichsbahn den ersten Baumusterzug, bestehend aus Triebwagen, Mittelwagen, Mittelwagen, Triebwagen. 1965 folgte der zweite und 1966 der dritte Zug.

Bis 1968 wurden insgesamt acht vierteilige Triebzüge gebaut und als VT 18.16.01 bis 08 bezeichnet. Weiterhin beschaffte man zwei Reservetriebwagen (VT 18.16.09a und 10a) sowie sechs weitere Mittelwagen (VMe 18.16.01 bis 06) zur Verstärkung der Züge. Wie schon bei den Vorkriegs-SVT wurden die einzelnen Wagen eines Zuges mit Buchstaben unterschieden (a+b=Triebwagen, c=Sitz-/Speisewagen, d=Mittelwagen). Am Beispiel des ersten Baumusterzuges sah die Zugreihung also so aus: VT 18.16.01a + VMc 18.16.01 + VMd 18.16.01 + VT 18.16.01b.

Der VT 18.16.05 „Neptun-Express“ ist am 21. Mai 1968 auf der Rückfahrt nach Berlin und drückt gerade in Trelleborg/Schweden auf das Fährschiff Warnemünde.
Foto: Elke Sommer





Diesel-Schnelltriebwagen VT 18.16.02 Bauart Görlitz in Originallackierung als „Vindobona“ Berlin–Prag–Wien Aufnahme: 1968 Hans-Joachim Kirsche

Jeder Triebwagen hatte einen Großraum 2. Klasse mit 28 Sitzplätzen. Dazu kam ein kombinierter Mittelwagen mit 1. Klasse-Abteilen (36 Plätze) und 2. Klasse-Abteilen (18 Plätze) sowie ein kombinierter Mittelwagen mit 2. Klasse-Abteilen (24 Plätze) und einem großen Speiseabteil mit 23 Plätzen. Ein vierteiliger Zug verfügte somit über 134 Sitzplätze (36x 1. Klasse, 98x 2. Klasse und 23x Speiseabteil).

Der Baumusterzug VT 18.16.01 unterschied sich in einigen Details von den Zügen der Serie (andere Raumaufteilung in den Zwischenwagen, Schiebetüren als Außentüren, anderer Anstrich). Ab VT 18.16.03 waren zwei 1 000 PS-Motoren in jeden Triebkopf eingebaut (anstatt 900 PS) und ab VT 18.16.04 gab es eine glasfaserverstärkte Kunststoffkanzel. Alle Triebwagen hatten vorn an der Schnauze eine Scharfenberg-Kupplung und demzufolge keine Puffer.

Die neuen dieselhydraulischen Triebzüge verkörperten die junge, aufstrebende DDR wie kein anderes Fahrzeug. Sie boten einen

gehobenen Komfort, der sie besonders für den internationalen Verkehr empfahl. Um einen ausländischen Lotsen an Bord nehmen zu können, war im Führerstand extra ein dritter Platz vorgesehen. Im Gegensatz zu den Beschäftigten in den D-Zügen der Deutschen Reichsbahn war das Personal auf dem VT 18.16 nicht nur anders gekleidet – auch die Bezeichnungen der Mitarbeiter wichen von der DDR-Norm ab. Beim Lokführer sprach man bereits vom Piloten, und die Zugbegleiter hießen Stewards und Stewardessen. Wie im Flugzeug ging es auch in dem Großraumabteil der Triebwagen zu. Hinter der Rückenlehne der Sitze gab es Klapptische für die nächste Sitzreihe, und die 2er-Bestuhlung ließ sich durch das Zugpersonal in Fahrtrichtung drehen.

Ab 31. Mai 1964 verkehrte der erste durchgehende Zug Berlin–Kopenhagen. Die DR nutzte diesen Anlass, um den Prototyp, den vierteiligen Paradezug VT 18.16.01, in seinen ersten Auslandseinsatz zu schicken. Er fuhr als "Neptun Express" und nutzte über die Ostsee die

Führerstand eines VT 18.16

Foto: Hans-Joachim Kirsche



Fährverbindung Warnemünde–Gedser. Zug und Zugpersonal verließen morgens Berlin, kamen am Nachmittag in Kopenhagen an, übernachteten im Kopenhagener Eisenbahn-Depot „Helgoland“ und fuhren am nächsten Morgen zurück nach Berlin. Der VT 18.16 konnte aber nur mit dem DR-Fährschiff FS Warnemünde transportiert werden. Das dänische Fährschiff FS Danmark war zu klein. Wenn es an der

Reihe war, fuhr als „Neptun“ der SVT 137 Bauart Hamburg. Vom Sommerfahrplan 1968 bis zum Winterfahrplan 1970/71 wechselte die Triebwagengestellung täglich zwischen Deutscher Reichsbahn (VT 18.16) und Dänischer Staatsbahn (DSR Lyntog). Danach fuhr nur noch die Dänische Staatsbahn mit dem Triebwagenzug Lyntog. Ab Winterfahrplan 1973/74 verkehrten wieder lokbespannte Züge.

Diesellokomotive VT 18.16.01 (Bauart Görlitz) als Expresszug „Vindobona“ in Berlin-Wuhlheide Abzw Og. Im Mai 1967

Foto: Hans-Joachim Kirsche





Die Abteile im VT 18.16 – oben 1. Klasse, unten 2. Klasse, waren sehr komfortabel
Sammlung B. Neddermeyer



Bei Indienststellung des VT 18.16 hatte die DDR noch keine diplomatischen Beziehungen zu den westlichen Zielländern. Der schicke Triebwagenzug fuhr somit auch

als Sympathieträger bzw. als vorgezogener Botschafter. Erst ab Dezember 1972, nach Unterzeichnung des Grundlagenvertrages, wurde die DDR nach und nach von den westlichen Staaten anerkannt, von Schweden 1972, von Dänemark 1973 und von Österreich 1975.

Ab Mitte 1966 kam der VT 18.16 auch beim „Vindobona-Express“ nach Wien und ab 1968 beim „Berlinaren-Express“ nach Malmö (über Ostseefähre Saßnitz–Trelleborg) zum Einsatz. Für die Strecke Berlin–Prag–Wien (737 km) benötigte der „Vindobona“ ca. zwölf Stunden. Um teure Devisen zu sparen und nicht im Ausland tanken zu müssen, rüstete man jetzt auch die antriebslosen Mittelwagen (VMe) mit zusätzlichen Diesel-Tanks aus. Nach langen Strecken konnte so Dieseltreibstoff von den Mittelwagen auf die Triebwagen umgepumpt werden.

Der „Berlinaren-Express“ fuhr zwei Jahre ausschließlich mit dem VT 18.16. Dann munkelte man, dass der Schwedischen Staatsbahn (SJ) die Ausgleichszahlungen zu teuer wurden und deshalb wieder auf „Normalwagen“ mit schwedischer Beteiligung umgestellt wurde. Im offiziellen Sprachgebrauch wurde dies mit Anpassungsschwierigkeiten des VT 18.16 auf den Fährschiffen begründet.

Ab Winterfahrplan 1969 (nachdem die DR nicht mehr den Vindobona-Train stellte) gingen die freien Garnituren des VT 18.16 auf den „KARLEX“ Berlin–Leipzig–Karlový Vary über. Extra dafür wurde er wieder zum „Ext“ hochgestuft. Im Sommerfahrplan verkehrte eine fünfteilige und im Winterfahrplan eine vierteilige Triebwagen-Garnitur. 1972-1979 verkehrte der „VINDOBONA“ nochmals mit VT 18.16-Garnituren. Danach reichte es für



Diesel-Schnelltriebwagen SVT 175 019-9 Bauart Görlitz als Ex 2 Berlin–Leipzig bei Einfahrt in Leipzig Hauptbahnhof, Aufnahme 1970
Hans-Joachim Kirsche

den „KARLEX“ zwischen Berlin und Plauen sogar zur Doppeltraktion. Der „VINDOBONA“ fuhr ab 1979 wieder als lokbespannter Zug, da das Sitzplatzangebot des VT 18.16, auch als sechsteilige Einheit, inzwischen zu gering war.

Weitere VT 18.16-Neubauten ermöglichten ab der Herbstmesse 1969 auch zwei exklusive Inland-Zugpaare zwischen Berlin und Leipzig (Ex 2/3 und Ex 6/7).

Dann kam das Jahr 1970 mit neuen EDV-Nummern. Alle Fahrzeuge VT 18.16, egal ob Trieb- oder Mittelwagen, wurden zur BR 175 umgezeichnet. Die a-Triebwagen (einschließlich der beiden Reservetriebwagen) erhielten ungerade Ordnungsnummern von 001 bis 019, die b-Triebwagen gerade Ordnungsnummern von 002 bis 016. Die c-Wagen bekamen die ungeraden Ordnungsnummern 301 bis 315, die d-Wagen 401 bis 415 und die

e-Wagen 501 bis 511. Somit entstand die Besonderheit, dass es nur bei den Triebwagen gerade Ordnungsnummern gab.

Ende der 1970er Jahre reichte beim SVT 175 die Platzkapazität allgemein nicht mehr aus, sodass die meisten dieser internationalen Express-Züge wieder auf lokbespannte Garnituren umgestellt wurden. Die letzten Planeinsätze der schmucken Triebwagenzüge waren der „Sorben-Express“ nach Bautzen, der Zubringerzug Berlin–Saßnitz (Personen weiter mit der Fähre nach Rønne/Bornholm) und der Messesonderzug Berlin Zoologischer Garten–Leipzig Hbf und zurück. 1985 nahm die DR den VT 18.16 aus dem planmäßigen Verkehr. 1991 feierte er sein Comeback als Nostalgiezug. 1992 bekam er noch die BR 675 zugeordnet

Am 24. September 1995 verkehrte das Fährschiff "Warnemünde" letztmalig zwi-

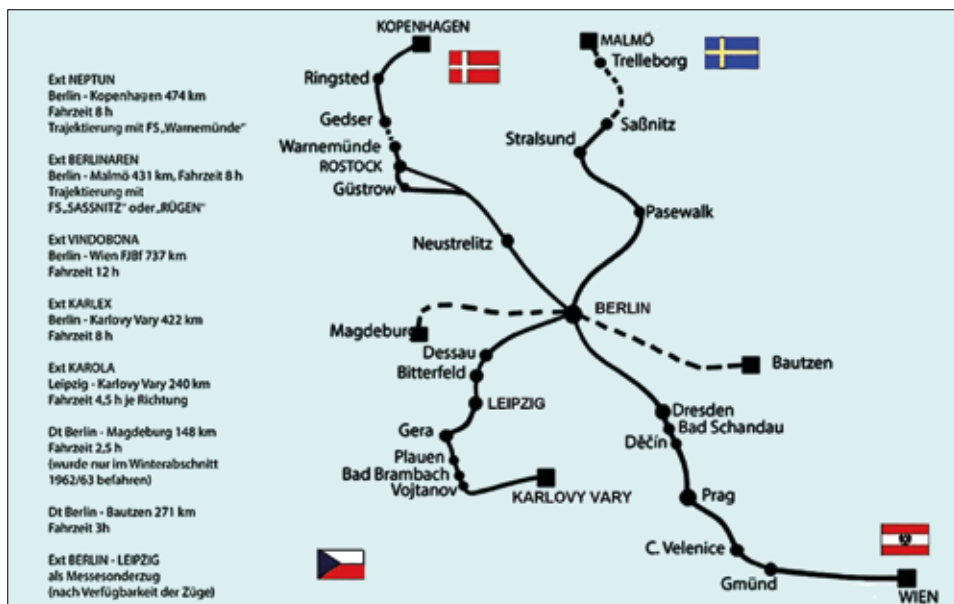
Expresszüge mit VT 18.16 / SVT 175 / BR 675:

Name	Relation	Zug-Nummer	Verkehrszeitraum
NEPTUN	Berlin–Kopenhagen		
	mit Trajekt Warnemünde–Gedser	D 320/321	Mai 1964-Mai 1971
(ohne)	Berlin–Prag	Ex 352/353	27.09.1964-29.05.1965
VINDOBONA	Berlin–Prag–Wien	Ex 54/55	Juli 1966-Aug.1969
		Ex 71/70	Mai 1972-Mai 1979
BERLINAREN	Berlin–Malmö	Ex 121/122	Mai 1968-Sept. 1970
	mit Trajekt Sassnitz–Trelleborg		
KARLEX	Berlin–Karlovy Vary	Ex 147/148	01.09.1969-26.09.1981
(ohne)	Berlin–Leipzig	Ex 2/3, Ex 6/7	Sept. 1969-Mai 1978
(ohne)	Berlin–Rostock	D 313/314	Mai 1971-Mai 1972
(ohne)	Berlin–Magdeburg	D 178/171	Mai 1971-Mai 1972
KAROLA	Leipzig–Karlovy Vary	Ex 347/348	Mai 1972-26.09.1981
		später Ex 68/69	
(ohne)	Berlin–Bautzen		Mai 1982-Sept. 1985
Messesonderzug	Berlin Zoo–Leipzig		1983-1985
(ohne)	Berlin–Saßnitz (Bornholm)		1985-1989
Sonderfahrten			1985-1989, 1995
Sonderfahrt	Berlin–Lüttich		30.11.2002
Abschiedsfahrten	Berlin–Zittau		15.02. und 22.03.2003
Abschiedsfahrt	Berlin–Leipzig–Adorf (KARLEX)		29.03.2003
Abschiedsfahrt	Berlin–Oberhof		01.03.2003
Abschiedsfahrt	Berlin–Malmö–Berlin		05.-07.04.2003
	mit Trajekt Sassnitz–Trelleborg		
Abschiedsfahrt	Berlin–Prag (VINDOBONA)		12.04.2003 (Fristablauf)

schen Warnemünde und Gedser. Zu dessen Abschiedsfahrt kam noch einmal BR 675 zwischen Berlin und Kopenhagen zum Einsatz. Es folgten noch einige Sonderfahrten, u. a. am 30. November 2002 als Nostalgie-Express nach Lüttich, aus Anlass des Jubiläums 150 Jahre Eisenbahnverbindung Rheydt–Mönchengladbach–Herzogenrath.

Im Februar, März und April 2003 absolvierte die BR 675 (VT 18.16.10) eine eigene, nun schon nostalgische Abschiedstour. Die Fahrten waren von Berlin aus so gewählt, dass der DR-Paradezug einen

großen Teil seiner ehemaligen Einsatzstrecken noch einmal streifte. So erinnerten die Fahrten am 15. Februar und 22. März 2003 nach Zittau und am 1. März 2003 nach Oberhof an seine Inlandseinsätze. Seine Zeit als „KARLEX“ und „KAROLA“ wurde wach, als er am 29. März 2003 über Leipzig bis nach Adorf ins Vogtland fuhr. Die spektakulärste Abschiedstour war ohne Zweifel die vom 5. bis 7. April 2003 nach Malmö/Schweden (s. Bahn&Modell, Heft 10, Seite 4 ff). Der 12. April 2003 war der allerletzte Einsatz-



Laufwege der VT 18.16/SVT 175

Zeichnung: NOCH GmbH

tag. Die Reise ging noch einmal in die goldene Stadt Prag und zurück nach Berlin. Am 13. April 2003 erlosch die Betriebs-erlaubnis für immer.

Im Eisenbahn-Museum Chemnitz, in Berlin-Lichtenberg und auf dem Bahnhof Ketzin haben insgesamt 14 von 40 jemals gebauten Einzelfahrzeugen „überlebt, Kein schlechter Schnitt für die Zukunft, wenn man sich dauerhaft für deren Erhalt einsetzt. Diese Einsicht hat Anfang 2018 auch das DB Museum Nürnberg wieder-gewonnen und ließ den letzten rollfähigen VT 18.16. am 17. April 2018 von Ketzin nach Wustermark und am 19. April 2018 von Wustermark nach Lichtenfels überführen. Diese Überführungen betreute die BSW-Gruppe vom DB Museum Koblenz:
Do, 19.04.18 Lr 91340 Wustermark Rbf – Lichtenfels:

Zugbildung: E40 128 + 212 372 + VTa 18.16.10, VMc 18.16.07, VMe 18.16.06, VMe 18.16.05, VMd 18.16.07 und VTb 18.16.07 + 3 Reisezugwagen

Laufweg: Wustermark Rbf ab 09:19h – Lienenwitz 10:06h – Bad Belzig an 10:35h/ ab 10:50h – Dessau Hbf 11:26h – Bitterfeld 12:05h – Halle (Saale) Gbf an 12:32h/ ab 13:02h – Naumburg 14:08h – Jena 14:50h – Probstzella 15:56h – Lichtenfels an 17:01h

In Lichtenfels wurden nur der VTa 18.16.10 und VMc 18.16.07 von Graffiti gereinigt und aufgearbeitet. Seit 26. Juli 2018 steht der Halbzug auf dem Freige-lände des DB Museum Nürnberg. Dort ist er Teil der neuen Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“ (s. Bei-trag Seite xx). Der Verbleib der restlichen VT 18.16-Einheiten ist unklar.



VT 18.16.07 auf Abschiedsfahrt 2003 im Bf Malmö/Schweden

Foto: Frederik Tellerup

Überführung des VT 18.16.07/10 am 19. April 2018 nach Lichtenfels, hier als Lr 91340 bei Großkorbetha

Foto: BahnFan84



Vorbildmodellbahnanlagen:

Blankenheim (Trennungsbf) beim MEC Bw Dresden

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Bw Dresden

Das Vorbild

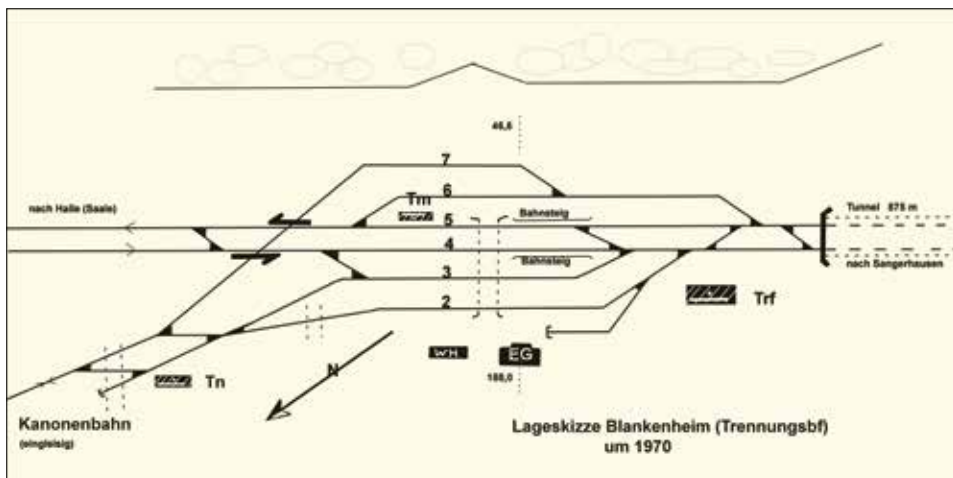
Unsere Modelleisenbahnanlage hat Blankenheim (Trennungsbf) im Landkreis Mansfeld-Südharz als Vorbild. Dieser Bahnhof liegt bei Kilometer 46,6 an der Strecke Halle (Saale)–Hann. Münden, die auf der Hannoverschen Südbahn bis Kassel weiterführt. Deshalb wurde die Strecke auch kurz Halle–Kasseler Bahn genannt. Bereits 1844 lagen erste Planungen für diese Strecke von Halle (Saale) über Blankenheim–Sangerhausen–Nordhausen nach Arendshausen vor. Trotz mehrerer Trassen-Änderungen war der Blankenheimer Tunnel nicht zu vermeiden. Er führt kerzengerade durch den Sandsteinfelsen

des Hornberger Sattels. Mitten im Tunnel liegt der Brechpunkt der Strecke. 1862 vollzog die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (MLE) den ersten Spatenstich, und am 1. September 1865 ging die Teilstrecke zwischen Halle (Saale) und Sangerhausen mit dem 875 Meter langen Tunnel bei Blankenheim in Betrieb. Nach viel Streit mit Preußen verlängerte die MLE die Strecke 1869 bis Hann. Münden.

Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71, bei dem das Militär Probleme mit dem Nachschub hatte, kam es zur Planung der sogenannten Kanonenbahn Berlin–Metz über Blankenheim.

Lageplan 1970

Zeichnung L. Kuhne





Modellbahnanlage: Bf Blankenheim (Tr) Blick vom Ostportal des Tunnels, vorn Stellwerk „Trf“

Fotos: J. Rohrlapper

Der ca. 188 Kilometer lange Abschnitt Berlin–Blankenheim (Trennungsbf) war der erste Teilabschnitt dieser Strecke und wurde bis 1879 zum Teil mit französischen Reparationsgeldern finanziert und gebaut. Die Strecke war zweigleisig. Die Züge der Richtung Sangerhausen–Berlin zweigten unmittelbar hinter dem Ostportal des Blankenheimer Tunnels nach rechts ab und überquerten am östlichen Bahnhofsende auf einem Überschneidungsbauwerk die Halle–Kasseler Bahn. Das Gleis aus Richtung Berlin mündete kurz vor dem Ostportal in das Gleis Richtung Sangerhausen ein. Ein Überholungsgleis neben dem durchgehenden Hauptgleis Halle–Hann. Münden ermöglichte auch Ein- und Ausfahrten auf die Kanonenbahn. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs mussten zur Begleichung der Reparationen an die Sowjetunion alle zweiten Gleise abgebaut werden. Tragik der Geschichte: Mit

Reparationsmitteln erbaut, als Reparationsleistung abgebaut! Trotz mehrfacher Anläufe blieb diese Eingleisigkeit auf der Kanonenbahn bis heute bestehen.

Blankenheim (Trennungsbf), versteckt zwischen den Wäldern, blieb ohne öffentlichen Personenverkehr. Lediglich einige Dienstpersonenzüge hielten an den zwei Interimsbahnsteigen. Diesen Betriebsbahnhof wählten wir Anfang der 1980er Jahre als Vorbild für unsere HO-Anlage. Dargestellt ist die Zeit um 1970; mit einer deutlichen Abweichung vom Vorbild: Unsere Kanonenbahn ist noch zweigleisig. Und während wir im Modell die Zeit konserviert haben, ist die Entwicklung am Vorbild weitergegangen. In den letzten Jahren der DDR begann die Elektrifizierung der Strecke von Halle (Saale) in Richtung Sangerhausen. Da das Überschneidungsbauwerk in Blankenheim (Trennungsbf) keine ausreichende lichte Höhe für die

Oberleitung hatte, wurde es kurz vor der Wende ausgebaut, um die Widerlager zu erhöhen. Nach der Wende schrumpfte der Güterverkehr und man verzichtete auf die niveaufreie Ausbündung in Richtung Berlin. Heute besteht der stark geschrumpfte Trennungsbahnhof aus den beiden Streckengleisen der Halle-Kasseler Bahn mit einem Überholungsgleis (3) und dem einmündenden Gleis der Kanonenbahn. Die Gleise 6 und 7 sind ebenso verschwunden wie die Verbindung vom Überholungsgleis zur Strecke in Richtung Berlin. Von ehemals 17 Weichen blieben nur sieben erhalten. Die Halle-Kasseler Gleise wurden mit Oberleitung überspannt und die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt. Doch der zweigleisige Tunnel wartet nach 150 Jahren immer noch auf eine Frischekur. Da ist einerseits sein altersbedingter Zustand, andererseits der geringe Gleisabstand von 3,5 Metern, der speziell bei Lademaßüberschreitungen zu Behinderungen führt. Bereits in den 1970er Jahren gab es Planungen, eine zweite Tunnelröhre zu graben. Damit hätte man sowohl das Problem der Sanierung des alten Tunnels als auch das Problem des Gleisabstandes lösen können. Eine Realisierung steht bis heute aus.

Die Züge

Zur Dampflokezeit verkehrten die zahlreichen Güterzüge häufig bespannt mit den ölgefeuerten Dampfloks der BR 44 aus den Bahnbetriebswerken Sangerhausen und Nordhausen. Da die schweren Güterzüge auf der Riestädter Rampe zwischen Sangerhausen und Blankenheim auch mit der BR 44 nachgeschoben wurden, war Blankenheim

bis zur Einstellung des Dampfbetriebes ein beliebtes Ziel für Eisenbahnfotografen. Natürlich fehlten auch die Dampflokomotiven der BR 50 und 52 vor den Güterzügen nicht.

Im Reisezugdienst verkehrten auf der Kursbuchstrecke 650 Magdeburg–Güsten–Blankenheim–Sangerhausen–Erfurt werktags drei Eil- und drei Personenzugpaare. Auf der Kursbuchstrecke 660 Halle (Saale)–Sangerhausen–Nordhausen–Arenshausen waren es vier Eil- und immerhin 13 Personenzugpaare. Vor diesen Reisezügen traf man auf die BR 03, 41 und 65, und hin und wieder kamen vor den Eilzügen nach Nordhausen auch die "Rennpferde" 18 201 oder 18 314 der VES M Halle (Saale) zum Einsatz. Natürlich verkehrten um 1970 auch schon viele Züge mit Diesellokomotiven. Die V 100, die V 180 und auch die "Taigatrommel" V 200 waren nicht zu überhören. Ein paar spektakuläre Reisezüge gab es auf der Kanonenbahn, so z. B. die "Russenzüge" Brest–Erfurt (D 407/408) für die Sowjetarmee. Ende der 1960er Jahre fuhr dort noch ein Zugpaar ganz anderer Dimension; der D 5/6 von Berlin-Friedrichstraße nach Frankfurt (Main) mit Kurswagen nach Rom Termini. Nicht nur Eisenbahnfans wären da sicher gern mitgefahren.

Zwei spezielle Nahgüterzüge sollten hier noch erwähnt werden. Zwischen Röblingen (Halle-Kasseler Bahn) und Hettstedt (Kanonenbahn) verkehrte täglich der sogenannte „Röblinger“. Er fuhr in Blankenheim (Trennungsbf) ins Überholungsgleis (3) ein; die Zuglok machte Kopf, und weiter ging es auf der Kanonenbahn. In Hettstedt wurde der Zug aufgelöst und die Waggons in die



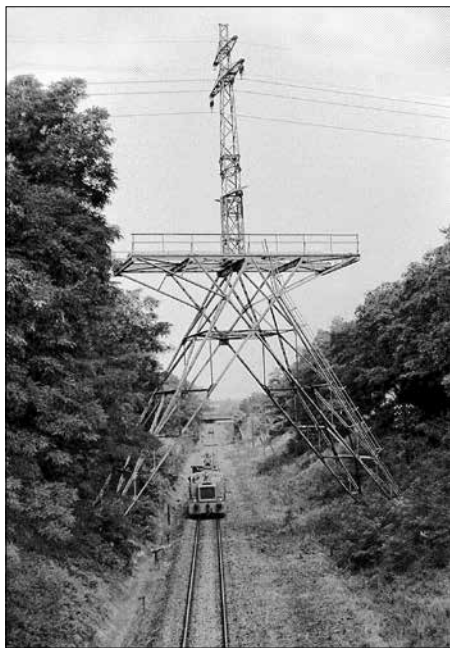
Modellbahnanlage: Bf Blankenheim (Tr) Überschneidungsbauwerk mit drei Zügen, rechts Stellwerk „Tm“
Fotos: J. Rohrlapper

zahlreichen Anschlüsse des VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck und in die Ortsgüteranlagen verteilt. Ausschließlich für das Mansfeld Kombinat war der sogenannte "Rohsteiner" unterwegs. Er transportierte in offenen, vierachsigen OO-Güterwagen das Kupfererz (Rohstein) aus dem Sangerhäuser Revier zur August-Bebel-Hütte nach Helbra. Diese Relation sollte eigentlich eine Seilbahn übernehmen. Die Masten dieser Trasse standen schon, doch im Osten gab es nicht die erforderlichen Tragseile und der Westen praktizierte Embargo. Über der Kanonenbahn, kurz vor der Einfahrt in Blankenheim (Trennungsbhf), war dabei ein Kuriosum zu bewundern. Ein Mast überspannte mit gespreizten Füßen das Gleis. Eine Schutzbühne am Mast sollte das Abstürzen von Rohsteinbrocken verhindern. Über mehrere Jahrzehnte wurde diese Trasse dann für eine Hochspannungsleitung genutzt und der son-

derbare, überdimensionierte Mast blieb erhalten. Er stellt noch heute für viele ein Rätsel dar

Zweimal Bf Blankenheim nebeneinander

Dass ein Ort mit reichlich 1 000 Einwohnern zwei Bahnhöfe hat, die nur durch einen Tunnel getrennt sind, ist sicher eine Besonderheit. Östlich des Blankenheimer Tunnels liegt Blankenheim (Trennungsbhf), westlich davon bei km 48,4 der Bf Blankenheim (Krs. Sangerhausen). Nur dort halten Personenzüge. Beide Bahnhöfe waren früher getrennte Dienststellen. Der geringe Bahnhof-Abstand von 1,8 Kilometern und der Tunnel erzwangen Kompromisse bei der Anordnung der Weichen und Signale. Die erste Weichenverbindung des Trennungsbahnhofs aus Richtung Sangerhausen begann bereits einige Meter vor Tunnelende am Ostportal. Das Einfahrsignal stand erst hinter dieser Weichenverbindung in Höhe



Ehemaliger Seilbahnmast mit Hochspannungsleitung über der eingleisigen Kanonnenbahn, 1976 mit Bauzug (von der Brücke am Hp Hergisdorf (km 184,8) aufgenommen)

Foto: K.-P. Schmidt

der nächsten Weiche, ca. 75 Meter vom Ostportal entfernt. Diese kuriosen Signalstandorte, die so in keiner Vorschrift, in keinem Regelwerk zu finden waren, machten Blankenheim (Trennungsbf) bekannt und regten zu mancher Diskussion an. Auch der Hallenser Autor Karl-Ernst Maedel hatte diesen interessanten Bahnhof entdeckt und in seinen Eisenbahnbüchern mehrfach erwähnt. In seinem Buch "Bekenntnisse eines Eisenbahnarren" hat er Blankenheim (Trennungsbf) ein ganzes Kapitel gewidmet *). Selbst der schwedische Buchautor Christer Brimalm hat 2016 die beiden Blankenheimer Bahnhöfe in seinem Buch "Pa jakt efter anglok" ("Auf der Suche nach Dampflokomotiven") verewigt, mit Text und einigen Fotos des Vorbildes und unserer Modellbahnanlage.

*) 1. Auflage 1964 in der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart, Ergänzungen und Fotos im LOK-Magazin 6 (1967) N° 27 - 1997 Neuauflage im Transpress-Verlag Stuttgart. ISBN 3-613-71051-X



Bf Blankenheim (Tr) am 14. April 1988 mit Reisezug Richtung Berlin auf Überschneidungsbauwerk
Foto: Dieselskutcher

Rezensionen

Vom Planzug 1 zum ICE 4 – Die 170-jährige Geschichte des Bahnhofs Gütersloh

Von Rudolf Herrmann; 148 Seiten; zahlreiche s/w und farbige Abbildungen, Hardcover, Format 30 x 21,5 cm, Selbstverlag Rudolf Herrmann; 1. Auflage Gütersloh 2017; 24,80 €

Immo Hoppe, Redaktion

Auf dem Redaktionstisch liegt, auf 148 Seiten dokumentiert, ein Abriss lokaler Eisenbahngeschichte des Bahnhofs Gütersloh. Recherchiert, zusammengestellt und aufgeschrieben von dem aus einer Eisenbahner-Familie stammenden Autor, der vom 5. Dezember 1944 bis zum 1. Mai 1988, zuletzt als Fahrdienstleiter, ebenda tätig war. Es ist ein sehr persönlicher Zeitzeugenbericht aus erster Hand, vor allem für die letzten gut 75 Jahre örtlicher Bahngeschichte der Mittelstadt in Nordrhein-Westfalen. Der nicht minder interessanten Eisenbahn-Vorgeschichte in Gütersloh wurde in akribischer Kleinarbeit in Stadt- und Landesarchiv nachgeforscht.

Die um 1830 beginnenden Eisenbahnära in Gütersloh bis zur Wende zum 20. Jahrhundert, die im Bahnanschluss der Stadt 1847 durch die private Cöln-Mindener Eisenbahn ihren ersten Höhepunkt fand, wird auf den ersten knapp 30 Buchseiten sehr anschaulich wiedergegeben. Mit vielen Zitaten aus zeitgenössischen Quellen und Plänen, Fotos und Stichen sowie Auszügen aus Dokumenten ist dieser Teil opulent illustriert.



Die folgenden 40 Seiten schildern wichtige Meilensteine der örtlichen Bahnhistorie der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bis 1944, dem Jahr, in dem Herrmanns Eisenbahnerlaufbahn ihren Anfang nahm. Eckpunkte sind die Verstaatlichung der Köln-Mindener Bahn 1879, der Bau der, noch heute privaten, Teutoburger Wald-Eisenbahn und die Zeit des ersten Weltkriegs. Ausführlich beleuchtet wird nachfolgend die Entwicklung des Bahnhofs, u.a. anhand der Erweiterung der Gleisanlagen, der Dokumentation der Leistungen der örtlichen Dienststellen wie etwa der Güterabfertigung, des Bahnbetriebs- und späteren Kraftwagenbetriebswerks und bedeutender Anschlussbahnen sowie der Bahnmeisterei. Dabei gelingt es dem Autor mit der wiederum üppig ausgefallenen Bebilderung durch den Gestalter (digital

bearbeitet) konturenscharfe zeitgenössische s/w-Fotografien aus den Archivbeständen die Zeitläufte im Wortsinne bildhaft erlebbar zu machen. Dabei hätte das eine oder andere Motiv eine Aufwertung in größerem Bildformat durchaus verdient.

Ab Seite 70 bekommt die Bahnhofsgeschichte ihre persönliche Note: Die Eisenbahner-Laufbahn des Autors begann Ende des zweiten Weltkriegs unspektakulär im Stückgutladebetrieb in der Güterabfertigung Gütersloh Rangierbahnhof. Auf den nächsten rund 30 Seiten schildert Herrmann das Kriegsende und die Nachkriegszeit aus der Perspektive des jungen Reichsbahnners. Das geschieht dokumentarisch, fachlich fundiert, aber auch historisch (be-)wertend und persönlich emotional gefärbt. Das unterscheidet übrigens in allen Kapiteln diese Bahnhofsbioographie deutlich von der üblichen Eisenbahnliteratur und wirkt wegen der persönlichen Darstellung der Vorgänge meines Erachtens sehr authentisch. Auch deshalb, weil die Arbeits- und Lebensumstände der Eisenbahner aus eigenem Erleben und mit Hilfe historischer Quellen nachvollziehbar begründet geschildert werden.

Bereichert wird die Darstellung der Bahnhofsgeschichte durch die ausführliche Berichterstattung „historischer Ereignisse“ verschiedenster Art. So fasziniert etwa die Schilderung der eisenbahntechnischen Abwicklung einer Sonderzugfahrt während des Staatsbesuchs Ihrer Majestät Königin Elisabeth II. von England 1965 in Deutschland. Für den geneigten Leser freilich nicht minder interessant sind die Dokumentation der Erprobungen auf der Schnellfahrversuchsstrecke Gütersloh–Neubeckum, beginnend mit baulichen Vorbereitungen von 1963 an bis zu den

ICE-Tests der 1980er Jahre bis schließlich zu den Prüfungen des ICE 4 in den letzten Jahren.

Im letzten Buchabschnitt wird die jüngere Eisenbahngeschichte Güterslohs dokumentiert, die von der Zeit der Pensionierung Herrmanns 1988 bis 2017 reicht. Diese jüngere Bahngeschichte mit ihren einschneidenden organisatorischen und betrieblichen Veränderungen in seiner Heimatregion, nunmehr aus der Position des interessierten Beobachters wiedergegeben, beschließt das durch und durch lokal gefärbte, historische Eisenbahngeschichts-Kaleidoskop. Verwoben mit der Schilderung des Arbeitslebens eines Eisenbahnners „von der Pike auf“ macht diese Mischung den Reiz der Lektüre aus.

Das Buch ist empfehlenswert für bahngeschichtlich interessierte Leser nicht nur, aber insbesondere aus Nordrhein-Westfalen.

Schienen verbinden Deutschland und Tschechien

Von Bernd Kuhlmann; 280 Seiten, 179 s/w und 336 Farbfotografien, 67 Zeichnungen (Gleispläne und Streckenkarten), 37 historische Ansichtskarten; Hardcover, Format 28,5 x 22,5 cm, Bildverlag Böttger GbR; 1. Auflage 2018; 34,80 €; ISBN 978-3-937496-80-1

Immo Hoppe, Redaktion

Die ersten knapp 80 Seiten bilden einen Abriss des Grenzverkehrs zwischen Deutschland und seinem Nachbarland im chronologischen Verlauf von Kaisers

Zeiten im 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart um 2010. Dabei gelingt es dem Autor gut, einerseits die Geschichte des Eisenbahngrenzverkehrs in den politisch-historischen Kontext einzubetten, als auch die Eisenbahnhistorie entsprechend den Lesererwartungen gebührend einzubeziehen. Nachfolgend beschreibt Kuhlmann auf fast 150 Druckseiten alle Grenzübergänge von den Bundesländern Sachsen und Bayern auf tschechisches Territorium ausführlich in Wort und Bild. Das geschieht je nach Quellenlage (?) mehr oder minder ausführlich und reich illustriert. Gestalterisch gewonnen hätte die Bebilderung meiner Meinung nach einerseits durch den Verzicht auf wenig aussagekräftige und technisch nicht perfekt umgesetzte Bilder und dafür die Präsentation sorgfältig ausgewählter Motive in größerem Format, etwa halbsseitig oder den ganzen Satzspiegel füllend. Überzeugt hat hingegen die bunte Mischung aus historischen Darstellungen, Plänen, Kursbuchauszügen und aktuellen Fotos, an denen Familie und Freunde als Lichtbildner fleißig mitwirkten. Sie sind Belege eifrig ausgeführter fotografischer Strecken- und Reisedokumentationen. Hübscher Gimmick ist die Wiedergabe historischer Schreiben in Schreibmaschinen-Typografie. Das zauberte dem Rezensenten ein Schmunzeln ins Gesicht.

Den abschließenden sehr ausführlichen Anlagenteil möchte ich lobend hervorheben. Selten ist so ein detailreicher und informativer Statistikteil in vergleichbaren Eisenbahngeschichtsbänden zu finden. Dass der Band für jüngere Bahnhistoriker, aber auch für reifere Eisenbahnfreunde ein brauchba-



res Kompendium ist, beweist der vier-einhalbseitige „Sprachteil“ mit doppelseitiger Gegenüberstellung deutscher und tschechischer Ortsnamen und Flurbezeichnungen. Gefolgt von einem kleinen Sprachführer und Aussprache-Tipps, der den Band als Reiseführer für Eisenbahnentdecker im Grenzfall geeignet erscheinen lässt, zumindest wenn man den gewichtigen Wälzer neben der Fotoausrüstung im Auto liegen hat. Denn Motivtipps zum Fotografieren bietet der Bildteil allemal genug. Das ist ein weiterer Vorzug des vorliegenden Bandes.

Das umfangreiche Quellenverzeichnis mit nahezu 150 Einträgen belegen die ausführlichen Recherchen des Autors eindrucksvoll. Das Buch ist sehr empfehlenswert für geschichtlich interessierte Eisenbahnfreunde, nicht nur aus den bayerisch-sächsischen Grenzlanden!

Das Eisenbahn-Gedicht

„Das Eisenbahn-Gleichnis“ von Erich Kästner – erstmals veröffentlicht 1932 im „Simplicissimus“

1. Wir sitzen alle im gleichen Zug
und reisen quer durch die Zeit.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir fahren alle im gleichen Zug
und keiner weiß, wie weit.
2. Ein Nachbar schläft; ein anderer klagt;
ein Dritter redet viel.
Stationen werden angesagt.
Der Zug, der durch die Jahre jagt,
kommt niemals an sein Ziel.
3. Wir packen aus, wir packen ein.
Wir finden keinen Sinn.
Wo werden wir wohl morgen sein.
Der Schaffner schaut zur Tür herein
und lächelt vor sich hin.
4. Auch er weiß nicht, wohin er will.
Er schweigt und geht hinaus.
Da heult die Zugsirene schrill.
Der Zug fährt langsam und hält still:
die Toten steigen aus.
5. Ein Kind steigt aus. Die Mutter schreit.
Die Toten stehen stumm
am Bahnsteig der Vergangenheit.
Der Zug fährt weiter, er jagt durch die Zeit.
Und niemand weiß, warum.
6. Die erste Klasse ist fast leer.
Ein feister Herr sitzt stolz
im roten Plüsch und atmet schwer.
Er ist allein und spürt das sehr.
Die Mehrheit sitzt auf Holz.
7. Wir reisen alle im gleichen Zug
zur Gegenwart in spe.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir sitzen alle im gleichen Zug
und viele im falschen Coupé!



Erich Kästner (1899–1974)

Ein Gleichnis (Fachausdruck: Parabel) veranschaulicht eine bestimmte Wahrheit, indem es einen Vorgang aus einem anderen Vorstellungsbereich darstellt. Es soll dazu anregen, über den Sinn des Lebens und über die Stellung des Einzelnen gegenüber seinen Mitmenschen nachzudenken. Kästner gibt hier den Zeitgeist des wirtschaftlichen Niedergangs um 1930 wider, aus dem der Nationalsozialismus entsprang. Das Gedicht besteht aus sieben Strophen, die jeweils in fünf Verse unterteilt sind. In der ersten Strophe vergleicht Kästner das Leben und die Situati-

on eines jeden Menschen mit der einer Eisenbahnfahrt. Die zweite Strophe verweist darauf, wie Menschen mit ihrem Schicksal umgehen. „Stationen werden angesagt“, d.h., dass das Leben aus verschiedenen Abschnitten besteht – beispielsweise die Geburt, die Hochzeit, die Geburtstage usw. In der dritten Strophe kommt der Schaffner. Aber auch er, eigentlich eine Autoritätsperson, weiß zu Beginn der vierten Strophe nicht wohin er will oder soll. „Der Zug fährt langsam und hält still. Die Toten steigen aus.“ Das Ende der vierten Strophe bedeutet, dass die Toten aus dem Leben aussteigen und sie nicht mehr mit dem Lebenszug weiterfahren. Die fünfte Strophe versinnbildet, dass mancher unter die Räder kommt und das Leben trotzdem weiter geht. Die sechste Strophe geht auf die sozialen Unterschiede zwischen arm und reich ein und symbolisiert, dass Reichtum nicht alles ist und oftmals Einsamkeit und schlechte Gesundheit mit sich bringt. In der siebenten und letzten Strophe weist Kästner nochmals auf die (vielleicht auch seine damalige) Lebensunzufriedenheit hin („Wir sahen genug.“).



„Abschied am Zug, manchmal für ein ganzes Leben“

Foto: Hist. Sammlung DB AG

Post an die Redaktion:

Eisenbahn-Sammlungen adé?

Adé ist eigentlich ein Abschiedsgruß. Adé mit Fragezeichen kann aber auch ein Hilferuf sein. Ein solcher traf Anfang des Jahres in unserer Redaktion ein. Es war ein später Hilferuf aus Eisenach. Otto Mayer, der Spiritus Rectus der BSW-Gruppe Historisches Bahnerbe Eisenach, führte aus: „Mit Erstaunen musste ich feststellen, dass das BSW kein Interesse mehr an der Dokumentierung und Erhaltung der Eisenbahntradition hat.“ Im Folgenden zitierte er ein Schreiben der BSW-Regionalleitung Ost vom 13. November 2017, in dem es u. a. hieß: „Wir haben als Sozialwerk keinen musealen Auftrag. Unser Stiftungszweck ist es, für die Menschen da zu sein als Ansprechpartner, Berater und Helfer in Notlagen.“

Daraus ergeben sich auch für die Redaktion einige Fragen. Die entscheidendste ist wohl: Was soll aus Eisenbahn-Preitosen werden, die nun einmal vorhanden und natürlich nicht für den Müll bestimmt sind? Und wem gehören diese, wenn das BSW die Räume kündigt?

Uns allen ist sicher klar, dass die Eisenbahn-Sammlungen und deren Räume nicht nur an wenigen Tagen genutzt werden können. Eine Mehrfach-Nutzung wie bei den nahenden Frauen im Bernburger Modellbahnclub wäre schon angesagt (s. Bahn&Modell, Heft 38, Seite 20). Insgesamt verlangt unser Anliegen aber mehr Empathie und Engagement von beiden Seiten.

Wir bieten hier Platz und Gelegenheit, um dieses Thema zu diskutieren.

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 und Schl.-Hostein**

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

Servicebüro Hamburg

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

Bad Schwartau

Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, Leiter: Martin Engelbrecht
0451-208963, 0172-5145005, efs.badschwartau@t-online.de,
www.efs-badschwartau.de

Cuxhaven	Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven, Leiter: Lars Meinhardt 04745-4324118, 0151-65196605, info@emc-cuxhaven.de, www.emc-cuxhaven.de
Glückstadt	Freunde der Marschbahn Glückstadt, Leiter: Jürgen Friesen 04124-3014, info@marschbahn-glueckstadt.de, www.marschbahn-glueckstadt.de
Rendsburg	Museumsstellwerk „Rn“, Leiter: Siegfried Weichert 04331-89820, sigiwei@gmx.de, www.museumsstellwerkrendsburg.de

Servicebüro Hannover

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

Braunschweig	VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954), René Hendschke 0151-19710320, rene.hendschke@vt08.de, www.vt08.de
Bremerhaven	Modell-Eisenbahn-Club Bremerhaven (MECB), Leiter: Bernd F. Hamann 0471-200877, info@mecbremerhaven.de, www.mecbremerhaven.de
Emmerthal	Eisenbahnfreunde Emmerthal, Leiter: Wolfgang Kappauf 05154-4397, kontakt@eisenbahnfreunde-emmerthal.de, www.eisenbahnfreunde-emmerthal.de
Hannover	Modell-Eisenbahn-Club Hannover, Leiter: Michael Kahler 05136-83814, 0160-3315648, kahler_michael@web.de, www.mec-hannover.de
Minden (Westf)	Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM), Leiter: Dieter Birnstein 05731-1531051, 0175-7130608, wilfried.rettig@gmx.de
Oldenburg (Oldb)	Modelleisenbahnclub Oldenburg (MECO), Leiter: Hans-Dieter Schultze 04402-83984, info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de
Stadtoldendorf	Fahrkartensammler – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles rund um die Fahrkarten, Leiter: Bernd Schmidtke, 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de

Region Ost

Regionaler Fachberater EBE/MEB: für Berlin, Brandenburg und MVP	Lutz Tannigel, Berlin 030-297 36638, 0160-97416843, lutz.tannigel@deutschebahn.com
Regionaler Fachberater EBE: für Sachsen	Alfred Hobl, Dresden 0351-4112185, alfredo.privat@gmx.de
Regionaler Fachberater MEB: für Sachsen	Hellfried Richter, Pirna 03501-441372, 0160-90835060, bsw-bb-richter@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)
0160-91574503, 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@stiftungsfamilie.de

Berlin

Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt
030-47484838, lauchardt@kabelmail.de, www.s-bahnstromgeschichten.de

Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin, Leiter: Lutz Tannigel,
030-297 36638, 0160-97416843, info@historischerfahrsimulatorberlin.de,
www.historischerfahrsimulatorberlin.de

Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz
0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de

Modellbahnclub 93 Berlin, Leiter: Jürgen Gräßler
0176-49382417, mc93-imbsw@alice.de

SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Leiter: Torsten Gentsch
0160-93206478, torsten.gentsch@arcor.de

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael Bahls
0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de

Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, Leiter: Holger Prestin
030-6311244, 0162-9294505, prestinausberlin@web.de

Bad Belzig

Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexgo.de

Bernau (b Berlin)

Modellbahn Bf Bernau (b. Bln), Leiter: Jürgen Wernicke
0172-3949903, bsw.modellbahn-bernau@gmx.de

Cottbus

Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
0355-471132, jens.balacz@deutschebahn.com

Frankfurt (Oder)

Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz
0335-527744, 0172-3256374, manfred-lorenz@arcor.de,
www.eisenbahnfreunde-ffo.de

Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann
0335-533780, 0160-97453212, ladeuwe@aol.com,
www.modellbahn-frankfurt-oder.de

Stralsund

Stralsunder Lokomotivführer, Kontakt: Wolf-Rüdiger Schulz, 03831-296617

- Waren (Müritz)** Warener Eisenbahnfreunde, Leiter: André Pawlik, 0177-5244703, info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de
- Warnemünde** Modellbahn Warnemünde, Leiter: Uwe Lindow, 0381-6861118, 0160-97482786, kt-uwe.lindow@deutschebahn.com, www.modellbahnschaft-rostock.de
- Wustermark** Stellwerk Rs IV Bahnhof Wustermark Rbf in Elstal, Leiter: Manuel Seidel 033234-89133, 0176-22095967, bsw.ortsgruppe.wustermark@gmx.de

Servicebüro Leipzig

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

- Arnsdorf (b. Dresden)** Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de
- Aschersleben** Eisenbahn Club Aschersleben, Leiter: Roman Neunherz 034741-73058, neuni1962@aol.com, www.eisenbahnclub-asl.de
- Aue (Sachs)** Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, 0172-3721238, dflath@t-online.de
- Bernburg** Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe 03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
- Bitterfeld-Wolfen** Eisenbahnfreunde Bitterfeld-Wolfen, Leiter: Siegfried Pfeiffer, 03493-69876, bahnsiggi@t-online.de
- Brandenburg** Modellbahnclub Bw Brandenburg, Leiter: Herbert Böhm, 03381-302975
- Dessau-Roßlau** Erster Modellbahnclub Dessau, Leiter: Danilo Mehnert, 034901-85613, focusfahrer65@t-online.de
- Döbeln** Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401 oder 03431-613887, hiltrud.daehne@web.de
- Dresden** IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Dieter Schlegel, 0351-4119070, 0171-30144729, an.dieterschlegel@web.de, www.igbwddresden-altstadt.de
- Modelleisenbahnclub Bw Dresden, Leiter: Joachim Rohrlapper, 0351-2819240, 0152-31762313, mec-bw-dresden@web.de, www.mec-dresden.de
- Modelleisenbahnclub Elbflorenz Dresden, Leiter: Matthias Hengst, 0351-4215959, 0173-3690401, matthias.hengst@ergo.de, www.mec-elbflorenz.de
- Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden, Leiter: Uwe Groth, jensm70@web.de, www.mec-weber-dresden.de

Eisenach	Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187
Falkenberg	Eisenbahnmuseum Falkenberg, Leiter: Heinz Welisch, 035365-2920, kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de
Freital (b Dresden)	IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291, ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de
Gera	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160-97465063 Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173-9955664
Glauchau (Sachs)	Eisenbahntradition Bw Glauchau – gebildet aus den Gruppen IG Traditions-lok 58 3047 und Eisenbahntradition Westsachsen, Leiter: Klaus Häusler, 03763-75463 oder 0171-7341480, haeusser.gc@arcor.de oder wolf1964meerane1@gmx.de, www.dampflok-glauchau.de IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Heiko Salzer, 03764-5395078, wolf-glauchau@t-online.de
Gotha	BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha: Bahnhofstraße 15, 99867 Gotha
Großvoigtsberg (Nossen)	Museumsbahnhof Großvoigtsberg / Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner 03731-1650534, mario.elsner@gmx.de, www.fv-zellwaldbahn.de
Halle (Saale)	Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB-Museum), Leiter: Thomas Kersten 0345-2495090, 0160-90965191, info@lokschuppen4.de, www.lokschuppen4.de Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling, 0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
Halberstadt	Traditionsgemeinschaft 50 3708, Leiter: Sebastian Pense, 03941-43485, 0160-8017859, vorstand@dampflok-halberstadt.de, www.dampflok-halberstadt.de
Köthen (Anhalt)	Köthener Modell- und Eisenbahnfreunde, Leiterin: Kathrin Dittmar, 03496-41230, kb.dittmar@t-online.de, www.mefkoethen.de
Langenau (Erzg.)	IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Leiter: Hans-Joachim Krohberger, 037322-41951; krohberger@gmx.de, www.eisenbahnverein-langenau.de
Leipzig	Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek, 0341-2516016, 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann, 0171-3387434, info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de Freunde der Eisenbahn Großpösna (FEG), Leiter: Jörg Hacker, 0341-2522394, cornelia-hacker@t-online.de, www.eisenbahnfreunde-grosspoesna.de

Lichtenstein (Sachs)	Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: Reiner Böhm, 037204-95646, www.modellbahnclub-lichtenstein.de
Löbau	Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989, 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de , www.osef.de
Lößnitz (Erzg.)	Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder, 03772-382540, www.mec-bahnhof-loessnitz.de
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Christoph Mertens, 03693-470819, 0160-97477951, meiningermodelleisenbahn@web.de
Radebeul Ost	Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Roland Ende, 0351-2134461, 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de , www.traditionsbahn-radebeul.de
Riesa	Modellbahn AG 52 Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495201, rudolfwkern@web.de
Schwarzenberg	Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de
St. Egidien	Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382 eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de , www.mecegidien.bplaced.net
Wernigerode	Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de , www.harzquerbahn-bsw.de
Wittenberg	BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Leiter: Michael Jungfer, 034921-21110 oder 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online.de , www.eisenbahnverein-wittenberg.de
Zeitz	Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 03441-216374, 0172-8718293, Pitti1975@aol.com
Zschopau	Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar, 03725-344434, 0179-9087434, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder mirko.caspar@dlr.de , www.gleisdreieck-erzgebirge.de
Zwickau (Sachs)	Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 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@stiftungsfamilie.de

Freiburg	Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam, 01577-3404326, marcus.hisam@icloud.com, www.freiburger-minidampfbahn.com
Haltingen	Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt 0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de
Offenburg	Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke, 0781-32825, 0151-52705252, dirkflackemecoog@web.de
Saarbrücken	Modelleisenbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Siggig Gottschall, 0681-41625328, siggigottschall@gmx.de
Weil am Rhein	Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409, 0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de

Servicebüro Nürnberg

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

Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
Bayreuth	Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenthaler, 09201-917211, 0160-97474227
Kronach	Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956, bernd.geiger@arcor.de
Lichtenfels	Historisches Bw Lichtenfels / Depot DB-Museum, Leiter: Oliver Agel 0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de, www.bw-lichtenfels.de E 44 119 Lichtenfels, Leiter: Dieter Ferlau 09571-88456, 0173-8445355, dieterferlau@web.de, www.e44119.de
Nürnberg	V 200 002 Nürnberg, Leiter: Martin Seibert, 0170-914 0990, martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Servicebüro München

Arnulfstraße 9 + 11, 80335 München – Tel.: 089-2488309-13, E-Mail: muenchen@stiftungsfamilie.de

Garmisch	E 69 Garmisch, Leiter: Sigmund Eckstein, 08841-2423
Kempten	Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel 0831-201828, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de/
Lindau	Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Manfred Aberle 08382-24681, 0170-4424930, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de

München

ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl, 0821-542236, werner.meisl@bahn.de, <http://www.glaesernerzug.de>

E 18 08 München, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508 andreas.eigl@web.de

Modellbahngruppe Bw München Hbf, Leiter: Hans Dohle, 089-8413819, Telefon im Clubheim: 089-576015, hansdohle@yahoo.de

Modellbaugruppe München West, Leiter: Pierre Heß, 08193-9906360, 01511-9709718, p.hess@mbg-muenchen-west.de, <https://mbg-muenchen-west.de>

Servicebüro Stuttgart

Friedrichstraße 11, 70174 Stuttgart – Tel.: 0711 222 48-268, E-Mail: stuttgart@stiftungsfamilie.de

Kirchheim unter Teck

Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, Leiter: Lothar Wissler, 07021-49653, wissler.lothar@t-online.de

Kornwestheim

Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil (E 94 279), Leiter: Marcus Herold 07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com, www.deutsches-krokodil.de

Neu-Ulm

Modellbahnfreunde Neu-Ulm, Leiter: Peter Domke, 0731-712588, peterdomke@gmx.de, www.schwabenrunde.de

Stuttgart

Modellbahn '65 Stuttgart, Leiter: Gerhard Hammrich, 0711-293750, 0163-8290331, mail@modellbahn65.de, www.modellbahn65.de

Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088, 0152-03788802, rainerbeer@arcor.de, www.fernmeldemuseum-stuttgart.de

Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1, Leiter: Rainer Koroknay, 07191-23120, 0170-9140684, rainerkoroknay@t-online.de

VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold, 07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com

Ulm

Historische Fahrzeuge Ulm, Leiter: Oliver Pfister, 07394-1318, 0170-8425567, o.pfister@online.de, www.ulmer-spatz.de

Villingen

Die Bügelfalte 110 488-4, Leiter: Marco Zimmermann, 07721-9929720, 0152-37548003, marco.zimmermann@gmx.de, www.die-buegelfalte-110.de

Waiblingen

Bahnerbe (Bf Neustadt-Hohenacker), 07195-52625

Region West

**Regionaler Fachberater EBE
für NRW u. Rheinland-Pfalz**

Werner Wölke, Wetter (Ruhr)
02335-680058, werner.woelke@arcor.de

**Regionaler Fachberater MEB
für NRW**

Karl Wecker, Paderborn
05251-407964, karlwecker@fluegelrad79.de

Servicebüro Duisburg

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

Arnsberg	Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Wilfried Schiwiek, 02937-1618, 0170-3442495, wilfried.schiwek@t-online.de , www.ef-obere-ruhrtalbahn.de
Dortmund	Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Martin Kohlhaas, 0231-512115, 01577-1567744, info@mec-dortmund.de , www.mec-dortmund.de
Düsseldorf	Modellbahn-Interessengemeinschaft Düsseldorf-Unterrath, Leiter: Gunter Hahn 0211-223940, 0160-97432402, gunterhahn@aol.com
Hagen	Museum für Stellwerktechnik Hagen, Leiter: Hans-Werner Fuest, 02331 75412, 0160-97441626, hansiwf@versanet.de , www.museumsstellwerk.de
Koblenz	Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz, Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com , www.dbmuseum-koblenz.de
Krefeld	Modellbahngruppe Krefeld, Leiter: Theo Nüsing, 02151-503229, t.nuesing@web.de , www.modellbahngruppe-krefeld.de
Lahnstein	Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: G. Lehmkuhler, 0261-77234, g.lehmkuehler@t-online.de
Münster (Westf.)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz, 0251-43729, joachim.spitz@mec-muenster.de , www.mec-muenster.de
Opladen	Modelleisenbahnclub AW Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurtgoerres@arcor.de
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker, 05251-1472376, 0177-7429603, karlwecker@fluegelrad79.de , www.emf-fluegelrad79.de
Witten	Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten, Leiter: Harald Zawadzki, 02335-680058, ef-witten@t-online.de , www.efwitten.de

Servicebüro Frankfurt/Main

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

Darmstadt	Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork, 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de , www.modellbahngruppe-darmstadt.de
------------------	---

Herborn	Modell-Eisenbahn-Club DILL, Leiter: Günter Staudt, 02479-1230, arminw.hemann@t-online.de
Korbach	Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lüer, 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Mainz	Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos, 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com
Offenbach (Main)	Miniaturbahnclub „Stellwerk“ Offenbach am Main, Leiter: Martin Bläß, 069-26547794 oder 06108-989195, 0171-338006, martin.blaess@deutschebahn.com oder info@stellwerk-offenbach.de, www.stellwerk-offenbach.de

Öffentliche Veranstaltungen unserer BSW-Gruppen 2018/2019

Baiersbronn	Modelleisenbahnclub Kirchheim unter Teck 17.-25. November 2018 Modellbauseminar (ausgebucht)
Berlin	Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600 (Parkeisenbahn) An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – Leiter: Michael Bahls, 0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de 15. September 2018 Lichterfahrt (mit Anmeldung) 31. Oktober 2018 Halloween-Fahrten 8.+ 9. Dez. 2018 Nikolaus-Fahrten (mit Anmeldung)
Dresden	MEC Elbflorenz Dresden Emerich-Ambros Ufer 52, 01157 Dresden, www.mecelbflorenz.de Kontakt über Matthias Hengst, 0173-3690401 17./18. Nov. + 21. Nov. + 24./25. Nov. 2018, jeweils 10-17 Uhr Modellbahnausstellung mit großer, 5,60 Meter langer H0-Anlage mit Hauptbahn, Schmalspurbahn, Straßenbahn und Feldbahn Für Freunde kleinerer Spurweiten gibt es eine 5 Meter lange TT-Anlage mit Haupt- Neben- und Schmalspurbahn sowie je eine kleine N- und Z-Anlage für Kinder.

Dresden	IG Bw Dresden-Altstadt (Eisenbahnmuseum) Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden – www.igbwddresden-altstadt.de Kontakt über Alfred Hobl, 0177-2847065, alfredo.privat@gmx.de 23. September 2018 Museumstag 13. + 14. Okt. 2018 Saisonabschluss, Lokmitfahrten, Depot-Öffnung 2. Dezember 2018 Advent im Eisenbahnmuseum 12.-14. April 2019 11. Dampfloktreffen
Halle (Saale)	Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB Museum) Volkmannstr. 39, 06112 Halle (Saale) – www.lokschuppen4.de Thomas Kersten, 0345-2495090 oder 0160-90965191; info@lokschuppen4.de 9. September 2018 Tag des offenen Denkmals im DB Museum 20.+ 21. Okt. 2018 Großes BSW-Treffen mit Modellbahnausstellung (s. Editorial Seite xx) 9. Dezember 2018 Nikolausfest im DB Museum 15. Dezember 2018 Dampfsonderfahrt zum Weihnachtsmarkt nach Wernigerode und Goslar
Mainz	Modellbahn-Club Mainz MCM 70 Weintorstr. 29, 55116 Mainz, www.mcm70.com Dominic Doos, 06131-2108598, d.doos@mcm70.com Adventsvorführung 2018: 15. Dezember 2018, 10-16 Uhr Neujahrsvorführung 2019: 06. Januar 2019, 10-16 Uhr
Oldenburg (Oldb)	Modelleisenbahnclub Oldenburg Donnerschweer Straße 4 a, 26121 Oldenburg, www.mec-oldenburg.de Hans-Dieter Schultze, 04402-83984, info@mec-oldenburg.de Öffentliche Advents-Ausstellungstermine 2018: 02. Dezember 2018, 10.00 Uhr-14.30 Uhr 09. Dezember 2018, 10.00 Uhr-14.30 Uhr 16. Dezember 2018, 10.00 Uhr-14.30 Uhr 23. Dezember 2018, 10.00 Uhr-13.00 Uhr

Vorschau Heft 41

Editorial	25 Jahre BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn
Berichte	BSW-Reise zum Brenner Basistunnel BSW-Festival 6.-9. September 2018 in Wels/Österreich Arbeitstagung unseres Kulturbereichs in Fulda am 13. Sept. 2018
Jubiläen	40 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ 10 Jahre Eisenbahnfreunde Emmerthal (unsere jüngste Gruppe)
Gruppenleben	Tag der offenen Tür aller unserer Gruppen im Sept. 2019 BSW-Projekt Sammlung hist. Eisenbahn-Dokumente Berlin (Region Ost)
Porträt:	Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe, Roland Kuhnert (Region Ost)
Bahnhistorie:	Ende des Steinkohlen-Zechenbahnbetriebs im Ruhrgebiet Rezensionen: Aus unserer Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN: Reichsbahndirektion Osten und Eisenbahndirektion Münster

Impressum

Bahn&Modell **www.bahn-und-modell.de**

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber: Stiftungsfamilie BSW+EWH, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)

Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Immo Hoppe

Arbeitsgruppen: AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Eisenbahndirektionen, AG Kooperation
DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, AG FISAIC

Kontakt:

Redaktion Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden

Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de

Layout/Versand Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin

E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de

Erscheinungsweise: 2 x jährlich

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Juli 2018

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

© Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucken, Kopieren oder Scannen für kommerzielle Zwecke nur mit Einwilligung der Redaktion. Dieses Fachblatt erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs kostenlos, alle anderen BSW-Förderer können ein oder mehrere Hefte für je 2,50 Euro + 1,50 Euro Porto direkt nach Hause bekommen. Schreiben Sie eine E-Mail mit Ihrer Adresse und BSW-Mitglieds-Nummer an eisenbahnerbemodelleisenbahn@stiftungsfamilie.de oder schicken Sie eine Postkarte an Stiftungsfamilie BSW+EWH, ZFB EBE/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.



Nächstes Heft: 41
Redaktionsschluss 15. Januar 2019
Auslieferung Anfang März 2019

