

Chronologischer Bericht

über

10 Jahre Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V.

23. Februar 1987 - 22. Februar 1997

"Sehr geehrter Modellbahnfreund! Ein Modell-Eisenbahn-Club Helmstedt besteht noch nicht. Es wird aber überlegt, ob er gegründet werden kann."

So lauteten die ersten Zeilen eines Werbeblattes, das zwei begeisterte Modelleisenbahner, die sich lange kannten, im Herbst 1986 bei Firma Gerlach in Helmstedt auslegten. Es waren Horst Schrader und Adolf Nebel, welche die Initiative zur Gründung eines Eisenbahnclubs ergriffen. Es gab viele Rückmeldungen und daraufhin eine Einladung zu einer "ersten Zusammenkunft Interessierten" am Montag, dem 23. Februar 1987. Dieses Treffen fand im Gemeindehaus St. Thomas in Helmstedt statt. Manchen der Angesprochenen gefiel das gar nicht, und sie fürchteten, dass hier ein frommer Verein gegründet werden sollte. Jedenfalls fragten Sie, was denn die Kirche damit zu tun habe.

Wer deswegen in Sorge war, konnte aber schnell beruhigt werden. Es ging tatsächlich nur um den Versammlungsraum, der hier ohne große Kosten zur Verfügung stand. An diesem Abend wurde der Verein gegründet. Die Anwesenheitsliste wurde zur ersten Mitgliederliste. Zehn der damaligen Gründungsmitglieder gehören heute noch dem Verein an. Die Mitgliederzahl stieg dann langsam bis zur Höchstzahl von 48 Mitgliedern im Juli 1993. Heute sind es 38 Mitglieder. An jenem Abend wurden auch die Grundzüge einer ersten Satzung geboren.

An diesem Gründungsabend stellte sich heraus, dass nicht nur Modelleisenbahner der verschiedensten Systeme und Spurweiten gekommen waren, sondern auch solche, die sich vorwiegend für das große Vorbild interessierten. Deshalb gab sich der Verein den Namen "Eisenbahnfreunde Helmstedt", der alle Gruppen von Eisenbahnfans umfasste.

In einer zweiten Werbe-Info stand u.a. folgendes: "Wir diskutieren über die verschiedenen Spurweiten und Systeme, sprechen über Neuheiten auf dem Modellbahnsektor, über Elektronik und Digitalisierung, geben Erfahrungsberichte und Tipps (nicht jeder kann auf allen Gebieten gut Bescheid wissen), sehen uns Bilder und Filme von der großen Eisenbahn an, planen gemeinsame Eisenbahnfahrten usw. Außerdem ist der Bau einer gemeinsamen Anlage in Modulbauweise ins Auge gefasst". - Später gab es noch eine dritte Werbe-Info, die bei uns im Schaukasten hängt.

Schon damals trafen wir uns jeden 4. Montag im Monat und bezahlten DM 5,— Monatsbeitrag. Vier Mitglieder bildeten den Vorstand: Horst Schrader, Frank Brunner, Günter Krebs und Adolf Nebel.

Mitte August 1987 ergab sich plötzlich die Möglichkeit, das ehemalige BW-Sozialgebäude von der Bundesbahn als Vereinsheim zur Nutzung zu erhalten. Es gab ziemlich viel Schriftwechsel darum, dann ein Treffen der Eisenbahn-

freunde vor Ort am 10. Oktober zwecks Besichtigung und schließlich den Mietvertrag im Dezember 1987. Ab November 1987 wurde uns das Gebäude für zunächst 10 Jahre mietfrei überlassen.

Nun wurde gewerkelt, geklopft, gesägt, gemauert, genäht und gemalt - und am 11. Mai 1988 fand die offizielle Feier der Inbetriebnahme des Heimes statt. Stühle wurden von einem ehemaligen Café günstig erworben. Weiteres Mobiliar wurde gestiftet.

Das neue Domizil brachte uns auf allen Ebenen neue Impulse. Es gab Änderungen in der Zusammensetzung des Vorstandes, die Beiträge mussten erhöht werden, Pflichtarbeitsstunden für das Heim wurden beschlossen, und die Arbeit an den schon vorhandenen Modulen wurde vorangetrieben.

Seit 22. Februar 1988 ist Gerhard Kraul 1. Vorsitzender. Nach dem Tod von Herrn Jersch wurde Hans-Heinrich Thiemann Finanzminister, und Günter Keuneke wurde "Chef des Hauses".

Bereits im Juni 1987 waren vom Modelleisenbahnclub Barsinghausen mehrere Kopfstücke des sogenannten "Nordmoduls" nebst Bauanleitung geliefert worden. Mit ihnen sollten mehrere Module für eine variable Modellbahnanlage in HO gebaut werden. Sie hatten eine einheitliche Breite von 50 cm bei einer variablen Länge von 1 bis 2 Metern. Die Idee einer solchen Modulanlage war zur Zeit entstanden, als uns noch kein Heim zur Verfügung stand und hatte anfänglich durchaus Sinn. Die Möglichkeiten, die ein festes Quartier boten, hatten dann aber Einfluss auf den Fortgang.

Die Fertigstellung der Module verzögerte sich immer wieder und musste fortwährend angemahnt werden. Schließlich kam es zum Streit, weil die Module zu wenig aufeinander abgestimmt waren, sich vor allem aber für die Gestaltung des Eisenbahnumfeldes zu wenige Möglichkeiten boten, also für Gelände, Gebäude, eisenbahntechnische Anlagen usw. Das Modulprojekt wurde deshalb abgesetzt. Auch Kompromissvorschläge, in welche die wenigen fertigen Module mit einbezogen werden konnten, fanden keine Gegenliebe.

Die Probleme der HO-Anlage beschäftigten den Verein jahrelang. Eine Zeit des Herumprobierens und Experimentierens begann. Es ging hin und her. Was die Einen heute bauten, rissen die Anderen morgen wieder ab. Es gab viel Ärger darum. Etwa vier Jahre, für uns kein Ruhmesblatt, gingen uns ebenso verloren, wie ein Teil der eingesetzten Gelder.

Erst im November 1991 stellte die inzwischen gebildete HO-Gruppe einen neuen Gleis- und Bauplan vor, auf den sie sich geeinigt hatte. Die bisher vorhandenen Anlagenteile wurden "rückgebaut" und der neue Plan seitdem Zug um Zug realisiert. Nur die Gleichstromer guckten in die Röhre: Die Anlage konnte nur für das Märklinsystem genutzt werden. Die N-Anlage gedieh dafür zurzeit stillschweigend und ohne Lärm prächtig.

Im ehemaligen Magazin unseres Heimes wurde von den "Häuslebauern" ein 1. Klasse D-Zug-Abteil eingebaut. Ab Frühjahr 1990 steht es für kleinere Gruppen zu Gesprächen zur Verfügung. Waldemar Warnecke sorgte für eine Videoanlage. Auch sonst erfolgten viele Instandsetzungs- und Verbesserungsarbeiten. Das Gebäude war von der Bahn eigentlich zum Abbruch vorgesehen.

Das Jahr 1990 brachte dann einen besonderen Höhepunkt des Vereinslebens, der die Eisenbahnfreunde Helmstedt weit über die Stadt hinaus bekannt machte: Die Dampflokschau an den Pfingsttagen, 2. - 4. Juni 1990. Sie war eine Frucht der sogenannten "Wende", d.h. des Zusammenbruches der bisherigen DDR im Oktober 1989 und der nachfolgenden Vereinigung der beiden deutschen Staaten.

Der Bahnhofsvorstand von Marienborn besuchte uns gemeinsam mit dem Reichsbahnhaupttrat Jochen Heine der RBD Magdeburg und anderen Vertretern von "drüben" und schlug eine Ausstellung von Dampfloks und anderen Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn auf dem Helmstedter Bahnhof vor. Jetzt gab es Arbeit, denn es wurde ein Riesenspektakel. Weil das Unternehmen für uns allein jedoch eine Nummer zu groß war, schlossen wir mit dem VBV (Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde) einen Kooperationsvertrag und traten mit ihm zusammen als Veranstalter auf. Wir übernahmen Organisation, Werbung, Information, Ordnerdienste, Kasse, Beköstigung durch Imbiss- und Getränkestände, Verkaufsbuden und eine Fotoausstellung über die Harzbahnen. Der VBV stellte seinen Oldtimerzug zu Fahrten zwischen Helmstedt und Wefensleben. Die ursprüngliche Planung Helmstedt - Schöningen oder Helmstedt - Grasleben scheiterte an den Mietforderungen der Bundesbahn. Die Fahrten nach Wefensleben mussten in den regulären Fahrplan der Bahngesellschaften eingefädelt werden, was einiger Verhandlungskünste bedurfte.

Gefahren wurde als Pendelzug. Um das Umsetzen der Lok zu vermeiden, wurde er beiderseits mit Dampfloks bespannt, nämlich mit einer 41er und einer 50er. Diese Zugfahrten, die jedes Mal restlos ausverkauft waren, stellten etwas ganz Besonderes dar: Es waren die allerersten Personenzüge überhaupt, die nach der Wende ohne Personenkontrollen über die bisherige Grenze fuhren! Die eigentliche Ausstellung umfasste knapp 20 Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, von der Dampfloks über die Schneeschleuder bis zur neuesten E-Lok, der BR 243. Im Bahnhofsbereich pendelte eine Dampfloks zur Führerstandsmittelfahrt.

Es waren drei Tage, an denen über dem Helmstedter Bahnhof herrliche Dampf- und Rauchwolken schwebten, wie in seinen besten Zeiten. Tausende Besucher waren gekommen. Sie verhielten sich diszipliniert, es gab keinen Unfall und keinen großen Streit. Die einzige Enttäuschung lieferte leider unsere Bundesbahn, die sich von Anfang an "zickig" angestellt hatte und lediglich eine "Limburger Zigarre" (ETA 176) stellte.

Der Reinerlös der Veranstaltung wurde zur Erhaltung der Harzquer- und Brockenbahn bestimmt, speziell zur Rekonstruktion des Motortriebwagens NWE T 3. Da die meisten Fahrzeuge der Schau aus Staßfurt gekommen waren und die Staßfurter BW-Mitarbeiter für ihre liebevolle Pflege der Loks bekannt sind, erhielten sie von uns als Anerkennung einen Hochdruckreiniger, ein Sandstrahlgerät und eine Farbspritzeanlage. Die unter Dampf stehenden Loks übernachteten in Eilsleben, wo sie auch restauriert wurden. Der interessante Rundschuppen, zu dieser Zeit noch voll in Betrieb, mit allem, was dazu gehört, liegt heute still und tot da, dem Verfall preisgegeben. Schade!

Ende 1992 erhielt die "Harzer Schmalspurbahnen GmbH" von uns einen Scheck über rd. DM 35 000,— für den oben genannten Zweck. Im Oktober 1995 wurde dann der Vorstand unseres Vereines zur Einweihungsfahrt mit dem T 3 eingeladen. Leider war die Organisation dieser Fahrt miserabel, und auch unsere, nicht ganz kleine, Beteiligung an den Kosten der Rekonstruktion blieb höflich unerwähnt.

Um bei den Verhandlungen für die große Dampflokschau mit etwas mehr Reputation auftreten zu können, beschlossen wir am 23. April 1990 die Umwandlung des Vereines in einen eingetragenen Verein. Vorangegangen war eine schier endlose Debatte über das Für und Wider, weil mit erheblichen Kosten und Auflagen zu rechnen war usw. Heute mutet uns das wie Theaterdonner an, und wir stellen im Nachhinein fest, dass die Entscheidung für den "e.V." richtig war. Im Vorstand des nun eingetragenen Vereines waren Gerhard Kraul, Detlef Baake, Hans-Heinrich-Thiemann, Günter Keuneke und Adolf Nebel. Gleichzeitig wurde die Satzung - es war die dritte - den neuen Bedingungen angepasst.

Der 3. Oktober wird bekanntlich als "Tag der deutschen Einheit" begangen. Am 2./3. Oktober 1990 nahm unser Verein mit Hunderten von anderen Menschen und Gruppen aus Helmstedt und Umgebung am mitternächtlichen Treffen der Bevölkerung an der ehemaligen innerdeutschen Grenze bei Harbke zur Feier der Vereinigung der beiden deutschen Staaten teil. Auch aus dem Osten waren Massen von Menschen gekommen. Es war schon ein eindrucksvolles Geschehen mit Musik, den üblichen Ansprachen und einem Feuerwerk nebst einschlägigen Brandlöchern in der Kleidung, Später waren wir froh, dass es nur Brandlöcher waren. Wer wusste zu diesem Zeitpunkt, dass im Niemandsland noch viele Erdminen lagen!

Das Jahr 1991 brachte uns den ersten "echten" Eisenbahnwagen. Es ist der G 10, den wir vom VBV für DM 2 500,— kauften. Er wurde von uns aufgearbeitet und wird als Lagerraum genutzt. Der zweite Wagen, ein Militärbegleitzugwagen der US-Army aus der Zweistaatenzeit, wurde jedoch zu einem Kuckucksei. Hier muss daran erinnert werden, dass wir uns zunächst sehr bemüht hatten, ihn zu bekommen. Es gab viele Interessenten dafür. Schließlich konnte ihn der Landkreis Helmstedt für das Zonengrenzmuseum erwerben und uns als Leihgabe überlassen. Am Heim wurde er im Frühjahr 1992 aufgestellt. Er brauchte dringend eine Aufarbeitung oder wenigstens einen neuen Anstrich. Das aber hätte Unsummen verschlungen, die der Landkreis als Eigentümer z. Zt. nicht hat. Auch ein Leihvertrag zwischen dem Landkreis und unserem Verein scheiterte immer wieder an rechtlichen Fragen. So rostet er still vor sich hin. Immerhin bietet er uns die Möglichkeit, unsere Uniformsammlung darin unterzubringen, die langsam wächst. Auch anderes historisches Eisenbahnmateriale sammelt sich im und am Heim langsam an.

Allmählich wurde die Frage dringend, was nach Ablauf der zehnjährigen Mietzeit des Heimes, also ab 1997, werden sollte. Erhebliche Werte stecken bereits darin. Druck gab es auch durch größere Reparaturen, die anstanden, vor allem am Dach und an der Heizung. Diese hat z. Z. das ganze ehemalige Helmstedter BW mit beheizt, ist also viel zu groß und überdies total veraltet. Also das Gebäude kaufen? Im März 1993 erging deshalb eine entsprechende Anfrage an die DB. Diese aber hüllte sich monatelang in Schweigen, so dass wir fürchteten, dass sie unser Grundstück mit dem Heim anderweitig verschern wollte, möglicherweise an die Stadt, die schon andere große Teile des ehemaligen Bahnhofsgeländes von der Bahn erworben hatte.

Endlich erhielten wir im September 1994, nach 1 ½ Jahren, das erwartete Angebot der Bahn (sie war inzwischen zur Aktiengesellschaft geworden) zu erträglichen Bedingungen. Am 7. Februar 1995 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen, ab 1. März 1995 gehört das Grundstück uns. Die vorangegangene Vermessung brachte klare Grenzen. Die grässlichen Pappeln gehören zwar noch uns, aber nicht mehr der Zaun, der Graben und der Bürgersteig an der Schöninger Straße. Inzwischen sind wir auch ordnungsgemäß im Grundbuch als Eigentümer eingetragen.

Die Verantwortung für das neue Eigentum erzwang Änderungen der Beiträge, der Satzung und der bislang mehr großzügig gehandhabten Pflege und Reinigung des Heimes. Der Jahresbeitrag beträgt nun DM 180,—. Die Abgeltung der monatlichen Pflichtstunden blieb mit DM 10,- jedoch erhalten. Für die Satzungsänderung wurde ein Entwurf vorgelegt, der lebhaft diskutiert wurde. Besonders die Frage erwies sich als schwierig, wer bei einer eventuellen Auflösung das ganze Vermögen bekommen würde. Einige Mitglieder sahen die Gefahr, dass sich die Letzten den Rest teilen würden. Ein Stück Zukunft wird aber

immer offen bleiben, und auch eine anscheinend wasserdichte Regelung kann sich als falsch erweisen. Das Beste wäre doch wohl, dass wir neue und auch jüngere Mitglieder werben, um die Zukunft des Vereines zu festigen. Die Fassung des Entwurfes dieses Paragraphen wurde schließlich mit 20 gegen 10 Stimmen, die ganze Satzung aber danach einstimmig, angenommen.

Auch die Arbeiten an Dach und Heizung kamen endlich voran. Noch 1995 wurde die alte Ölheizung aus- und eine neue Gasheizung eingebaut. Sogar die Reinigung des Hauses scheint zu klappen. Der neue Dienstplan dafür hat zwar hier und da Verstimmungen hervorgerufen. Auf's Ganze aber funktioniert er.

Schließlich ist es nun wirklich unser Heim, gewissermaßen "Volkseigentum", und wir wollen uns darin wohl fühlen. Unsere Damen werden ein Auge darauf richten, dass wir Männer es uns nicht zu "gemütlich" machen. Dem Wohlbefinden dienen nicht nur die Schweine-, Pferde- oder Krakauer Würstchen, von Günter Keuneke und Otto Ryll liebevoll serviert, sondern auch die Biere und anderen trinkbaren Flüssigkeiten. Der Getränkeüberschuss 1995 betrug immerhin DM 1960,- und man möchte sagen: "Leute trinkt! Wir müssen noch einen Zaun bauen!" Auch das seit Oktober 1989 geltende Rauchverbot bei Versammlungen dient den Nichtrauchern zum Wohl. Der Anlagenraum ist nie eine rauchfreie Zone geworden - trotz vieler Bemühungen.

Hier ist nun auch die ganze Bandbreite der Geselligkeit zu erwähnen: Die Club-abende, Braunkohlwanderungen, Grillfeten, Radausflüge, Frühschoppen an Feiertagen, die Weihnachtsfeiern an wechselnden Orten und nicht zuletzt die Teilnahme an den Sonderfahrten die Günter Krebs organisiert.

Nachzutragen ist noch, dass bei der langen Debatte über die neue Satzung die Neuwahl des Vorstandes völlig vergessen wurde. So musste kurzerhand die Amtszeit des Vorstandes, zu dem seit August 1991 Horst Knigge gehört, um 1 Jahr verlängert werden. Ausnahmen bestätigen halt die Regel.

Der z. Zt. letzte große und gemeinsame Einsatz der Mitglieder war Ende November 1996 die Beseitigung der Pappeln auf unserem Grundstück, deren vom Wind abgerissene Zweige immer wieder unser Dach beschädigten. Klassischer Zusammenarbeit, vor allem aber der Initiative von Karl-Heinz Buchka, ist der schnelle Abschluss dieses Unternehmens zu verdanken.

Wenn wir das 10jährige Bestehen unseres Vereines feiern, denken wir auch an viele, die nicht mehr dabei sind. Das sind zunächst alle, die in diesen Jahren verstorben sind, nämlich

Walter Jersch	verstorben 1988
Arwed von Cederstolpe	verstorben 1989
Bernhard Becker	verstorben 1992
Jürgen Matthies	verstorben 1993
Dieter Johr	verstorben 1994
Alfred Fischer	verstorben 1994
Heinz Bohne	verstorben 1996

Wir wollen sie nicht vergessen.

Aber auch an die anderen sollten wir denken, die aus beruflichen, aus alters- und gesundheitsbedingten Gründen oder schließlich aus Verärgerung oder Enttäuschung aus unseren Verein ausgetreten sind. Sicher ist das schade. Wir dürfen nicht übersehen, dass da, wo viele eine gemeinsame Sache betreiben, unterschiedliche Meinungen unvermeidbar sind. Etwas mehr Toleranz wäre schon ganz gut, wenn wir keinen "Einheitsbrei" wollen.

Zehn Jahre "Eisenbahnfreunde Helmstedt"! Ein frecher Spruch sagt: "Es gibt viel zu tun - hauen wir ab!" Er stammt nicht von einem unserer Mitglieder. Dieser Bericht zeigt ja, was wir alles erreichen konnten, wenn wir uns einig waren und gemeinsam eine Aufgabe angefasst haben. So gehen wir in die nächste Runde und sagen uns: „Es gibt viel zu tun - kommt, packen wir es an“.

Adolf Nebel