DEZEMBER '92 DM 4,00

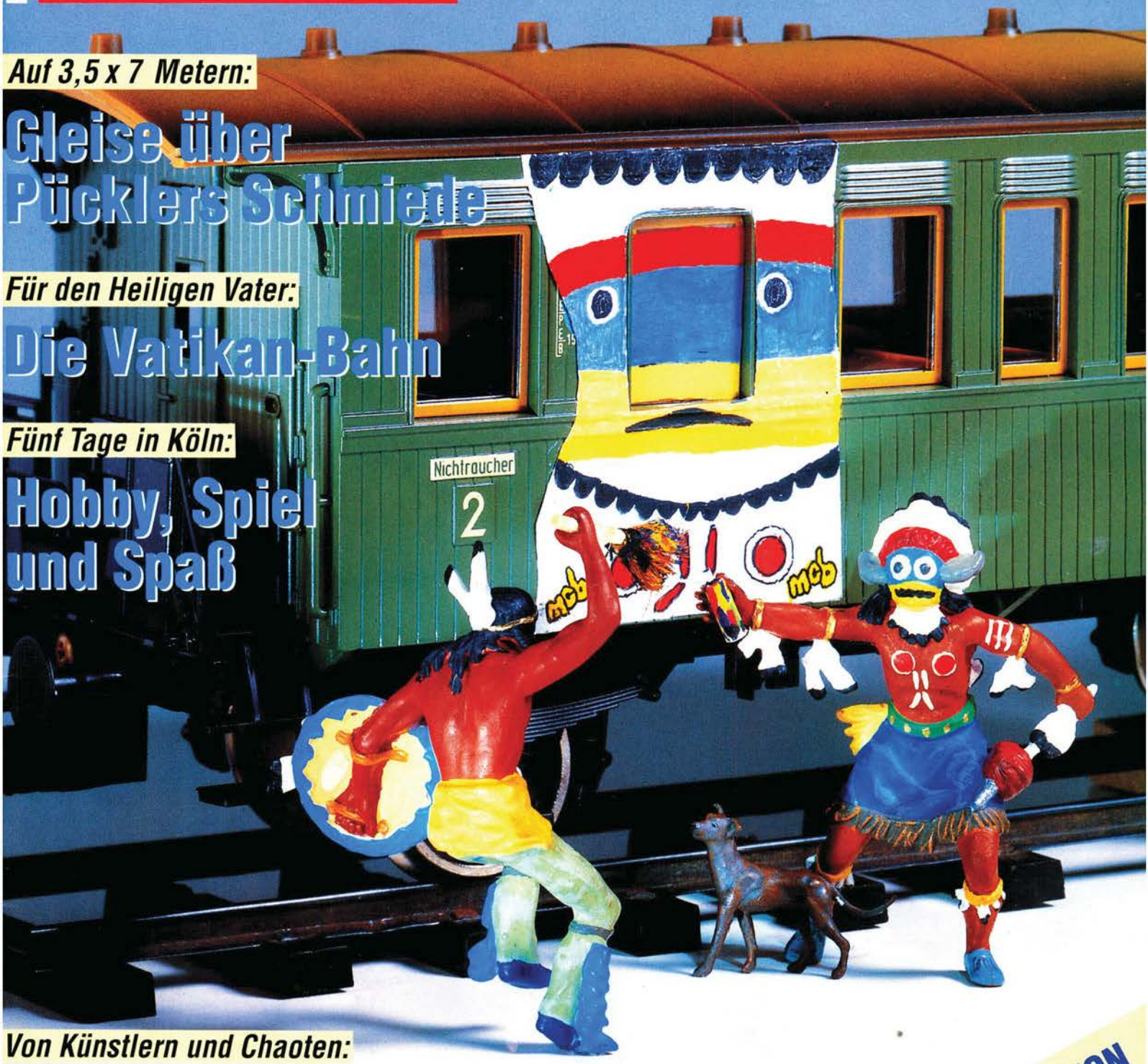
Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422
2A 11059 E
12/92 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

HAG: Re 4/4" von Bourett

Modell Eisen Bahner TEST

Fleischmann: 78 510 in H0



Auf 3,5 x 7 Metern:

Gleise über Pücklers Schmiede

Für den Heiligen Vater:

Die Vatikan-Bahn

Fünf Tage in Köln:

Hobby, Spiel und Spaß

Von Künstlern und Chaoten:

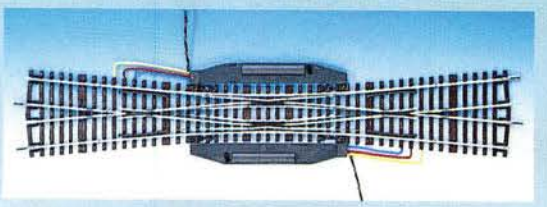
GRAFFITIS

WIEDER MIT MEB-LEXIKON

Da fährt die Eisenbahn drüber!

Wenn ROCO LINE ein Schaltgleis bringt, dürfen Sie mit Recht eine ausgereifte Lösung erwarten.
Das neue Schaltgleis 42518 (nur in Ausführung mit Bettung erhältlich) – Länge 115 mm/ G 1/2 – wird richtungsunabhängig, durch die Spurkränze der darüberrollenden Fahrzeuge betätigt.
Besonders wichtig für sensible elektronische Schaltungen: Jeder Radsatz löst exakt einen Impuls aus. Prellfrei, potentialfrei, bis 800 mA belastbar, unempfindlich gegenüber Verschmutzungen durch Staub oder Oxydation und damit absolut zuverlässig: „Da fährt die Eisenbahn drüber!"
Abzweigwinkel 10°, Abzweigradius 995 mm – das sind die geometrischen Eckdaten der zweiten ROCO LINE Neuheit, die in diesen Tagen zur Auslieferung gelangt: 10° Doppelkreuzungsweiche englischer Bauart Art.-Nr. 42496 (ohne Schotterbett). Die Ausführung mit Schotterbett folgt im Frühjahr 1993.
Lesen Sie mehr über die Einsatzmöglichkeiten dieser neuen Gleisstükke im ROCO REPORT 27 – bei Ihrem Fachhändler!

ROCO LINE – auf diesen Schienen läuft Ihr Hobby!



ROCO LINE DKW 10°, Art.-Nr. 42496. Lieferung ohne Antriebe!

RO CO Roco

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-8228 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

Modell Eisen Bahner

INHALT 12'92

Der Minister und das Geld
Die Trasse zwischen Ducherow und Swinemünde bleib weitgehend erhalten,ein Planfeststellungsverfahren auf deutscher Seite erübrigt sich. Das weiß auch Minister Krause, der sich im Sommer d. J. vor Ort sachkundig machte 12

Zum Titelbild:
Wenn als eine der Quellen von Graffitis in unserer Titelgeschichte die amerikanischen schwarzen-Ghettos genannt werden, kann man die Körperbemalung von Naturvölkern nicht außer acht lassen. Unsere Titelbildgestalter benutzten handelsübliche Preiserfiguren und einen Wagen in Spur 1 von Märklin, um die Szene zu gestalten.
Foto: KLAWIAN

VORBILD

Von Künstlern und Chaoten
Sind Sprayer und tag-Setzer Kriminelle? 6

Brückenwechsel
Sage und schreibe 154 Jahre tat sie ihren Dienst 10

Die Insel, der Minister und das Geld
Die Insel Usedom könnte autofrei werden 12

MITROPA-Spuren
Das MITROPA-Ausbesserungswerk Gotha 14

Ungewohnte Kürzel: HBS und NE
Die Meterspurbahnen des Harzes sind privat 17

Eisenbahndenkmale
Sind Telegrafenleitungen denkmalwürdig? 18

Die Eisenbahn im Vatikan
Der Bahnhof in der Papststadt 20

Fünfmal lang - fünfmal kurz
Unsere Bahngeschichte. 64

Verkehrshaus Luzern
Das größte Verkehrsmuseum der Schweiz 67

MODELL

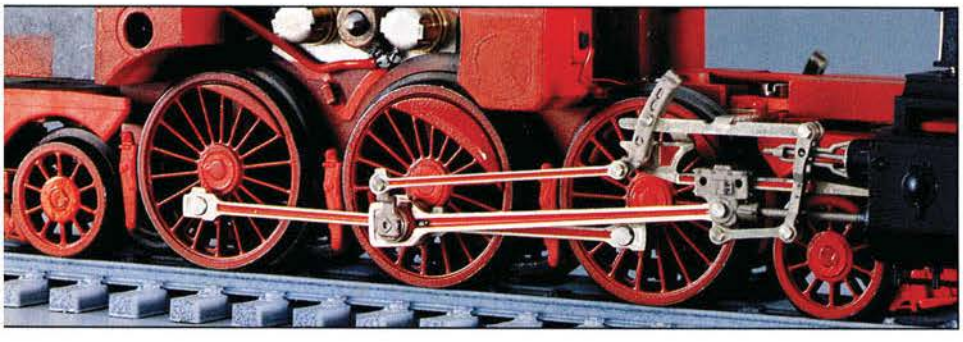
Hobby, Spiel und Spaß
Fünf Tage dauerte die Modellbahnausstellung in Köln 40

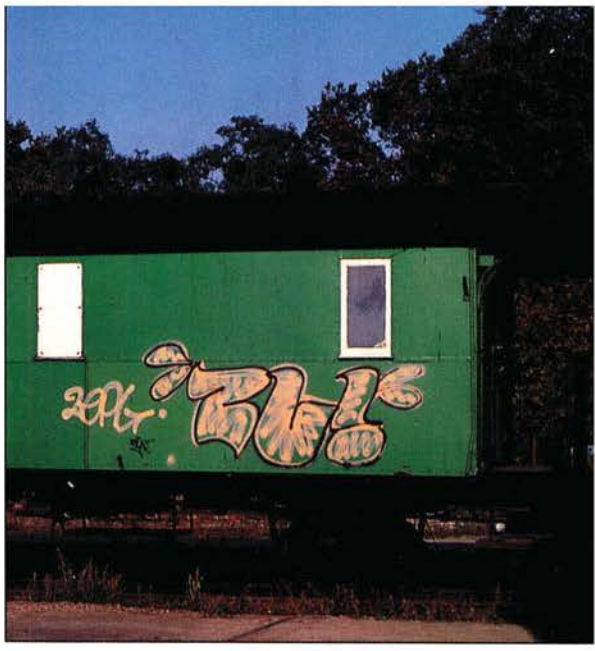
Pücklers Schmiede
Dreißig Quadratmeter Anlage 44

MEB-Test:
Re 4/4 á la Bourret von HAG
78 510 von Fleischmann
Beide Fahrzeuge in H0 54

SPREEWALDGUSTE
Fortsetzung und Schluß aus Heft 11/92 60

Phantasie auf die Anlage
Hundertwasser-Bauten als Anlagenvorbilder 62





Graffitits
Sie setzen ihre„tags", wo auch immer sich eine Fläche bietet: Hier einen Baudienstwagen in Berlin-Grunewald, der einst zum Bestand einer Kleinbahn gehörte 6

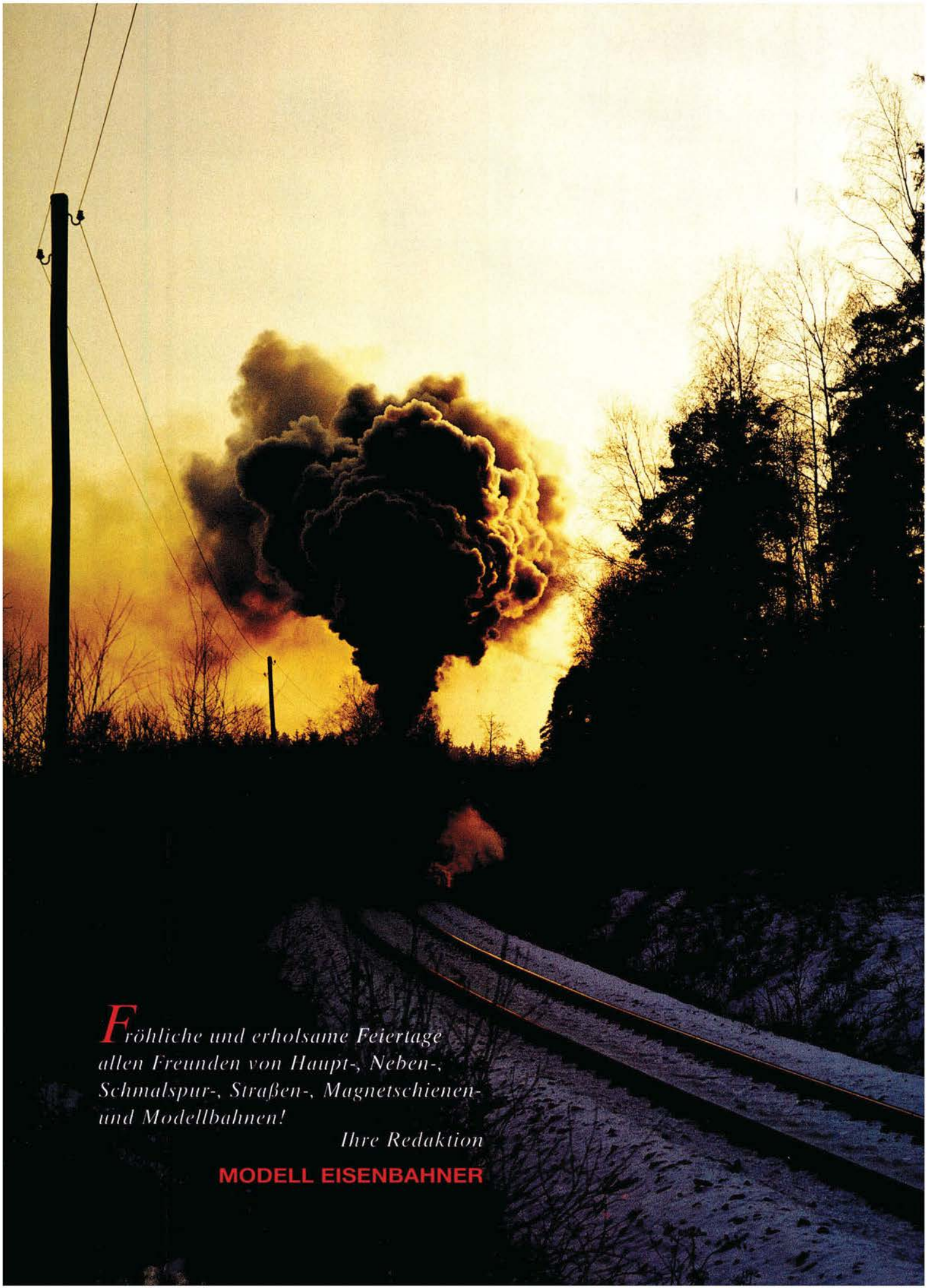
RUBRIKEN

Prellbock	5
Fahrplan	5
Drehscheibe	24
Güterschuppen	29
MEB-Fahrzeug-Lexikon	35
Modelldrehscheibe	48
Tips & Tricks	61
Auskunft	65
Bahnpost	66
Vorschau	70

Fäßchenvoll
Ein 0-Wagen voller Fässer, doch nur die obere Schicht ist echt. Wie dieser Trick gelingt und weitere Tips auf Seite 61

Modell Eisen Bahner TEST

Das Triebwerk des Fleischmann-Modells 78 510: Die Testergebnisse rechtfertigen ein positives Urteil 54



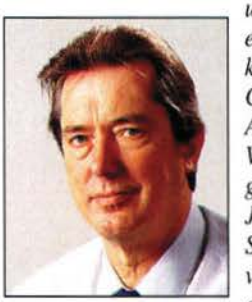
Fröhliche und erholsame Feiertage allen Freunden von Haupt-, Neben-, Schmalspur-, Straßen-, Magnetschienen- und Modellbahnen!

Ihre Redaktion

MODELL EISENBAHNER

Quo vadis? Wohin gehst Du? Dieses Motto hatte nicht nur eine Gesprächsrunde aus Vertretern von Industrie, Verbänden und Presse während der Modellbahnausstellung Anfang November in Köln zusammengeführt, sondern es bewegt mittlerweile die gesamte Szene des Modellbahnwesens in vielerlei Hinsicht. Da war in jüngerer Vergangenheit die Selbstauflösung des DMV, des Modellbahnverbandes der DDR. Seit Jahrzehnten zentral geführt, sahen sich plötzlich hunderte Vereine und tausende Modelleisenbahner allein gelassen, mit nie gekannten Raumsorgen konfrontiert, vor unüberwindbaren Kostenbergen. just zur nämlichen Zeit, da er eine Berater- und Auffangfunktion hätte wahrnehmen sollen, brach beim BDEF eine schon länger schwelende Führungskrise aus, die auf dem Verbandstag in Passau zur Neubesetzung einer Reihe von Vorstandsfunktionen führte. Damit nicht genug, beginnt sich der BDEF in den Nachwehen dieser Krise zu spalten. Auf der Fachtagung der Museumseisenbahner Ende Oktober bei Kassel beschlossen mehrere mitglieder- und finanzstarke Vereine, den Dachverband zu verlassen und eine eigene Organisation zu bilden. Überdies ist im Gesamtbereich eine Kostenentwicklung zu beobachten, die es junge Leute immer schwerer werden läßt, sich von den preisgünstigen Computerspielen ab- und einer weitaus intelligenteren Freizeitbeschäftigung, der Modellbahnerei, zuzuwenden. Großveranstaltungen wie BDEF- und MOROP-Jahrestagungen zeigen in ihrer Zusammensetzung eine zunehmende Tendenz der Überalterung.

Stehen wir vor einer Krise des Modellbahnwesens? Wohl nur dann, wenn wir uns weiterhin darin erschöpfen, über Probleme zu reden – oder noch schlimmer: sie zu verschweigen. So war es z.B. nicht möglich, bis zum Redaktionsschluß dieser Ausgabe eine Stellungnahme des BDEF-Vorsitzenden zur Beratung der Museumseisenbahner zu erhalten. Und es scheint mir einfach nicht damit getan, wenn auf der ersten Regionaltagung Ost im Raw Berlin-Schöneweide Freund Sethe eingehend an die versammelten BDEF-Mitglieder appelliert, doch dem Dachverband beizutreten, weil man vereint stärker sei, und im selben Atemzug vorsorglich abwiegelt, daß man Hilfe nicht erwarten dürfe, da der BDEF keine finanziellen Möglichkeiten habe.



In Köln gab es einen Vorschlag, der auch schon auf der MOROP-Generalversammlung als einer der Kernpunkte erkannt worden war und dessen Realisierung kaum etwas kostet: Mehr Öffentlichkeit! Die Vereine sollten alle Chancen wahrnehmen, ihre Arbeiten zu zeigen. Dazu sind Vestibüle von Banken genau so geeignet wie Schaufenster von Juwelier- oder Bäckerläden. Sich nicht im Clubraum zu verstecken, sondern sich mit den Fachhändlern verbünden und den Nachwuchs animieren heißt die Devise – und niemandem bricht ein Zacken aus der Krone, wenn dabei das Element des Spielens etwas stärker zum Tragen kommt als das der absoluten Vorbildtreue.

Für den Nachwuchs muß man sorgen – er gedeiht nicht von allein.

F. Borchert

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

2., 9., 16., 23.12. Modellbahnausstellungen
Tannenbergstraße 56a, W-5600 Wuppertal-Elberfeld, jeweils von 18 bis 21 Uhr, Eintritt frei. Info: Modell-Eisenbahn-Club Wuppertal e.V., Tel: 02 02/47 40 43.

4.-13.12. Modellbahnausstellung
in der Diesterweg-Oberschule, O-9412 Schneeberg. Öffnungszeiten: 4.; 7.-11.12. von 16 bis 18 Uhr; 5., 6., 11 und 12.12. von 10 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr. Info: Peter Lorenz, Forststr. 13, O-9412 Schneeberg, Tel: 0 37 72/80 10.

5.12. Tauschmarkt
in der Gaststätte „Rosengarten", von 10 bis 15 Uhr. Tischbestellungen/Info: Manfred Littich, Ortstr. 19, O-6841 Langenorla, Tel: 036 41/4 45 07 ab 19 Uhr.

5./6.12. Modellbahnausstellung
im Ludwigsluster Freizeitzentrum, Kanalstraße 28, O-2800 Ludwigslust, von 10 bis 16 Uhr. Info: Hans-Heinz Ott, Lindenstraße 45, O-2800 Ludwigslust.

5./6. 12. Modellbahnausstellung
im Speisesaal der Schule für Körperbehinderte, Robert-Blum-Str., O-2000 Neubrandenburg, von 10 bis 18 Uhr. Info: Eisenbahnclub Neubrandenburg e.V., B. Wustemann, Neustrelitzer Straße 53, O-2000 Neubrandenburg.

5./6., 12./13., 19./20.12. Modellbahnausstellung
in der Webergasse 5 (parallel zur Fußgängerzone Rietstr.), W-7730 Villingen. Öffnungszeiten: samstags von 13 bis 18 Uhr, sonntags 10 bis 18 Uhr. Info: Villinger Eisenbahnclub e.V., Anschrift wie angegeben.

5.-13.12. Modellbahnausstellung
im Kulturraum Bahnhof Merseburg. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30 Uhr bis 18 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10 bis 18 Uhr. Info: Merseburger Modellbahnclub e.V., Ronald Hartmann, Klobigkauer Straße 32, O-4200 Merseburg.

6. und 13.12. Modellbahnausstellung
in den Clubräumen des MEC Münster im Hauptbahnhof Münster von 10 bis 16 Uhr. Info: Modelleisenbahnclub Münster, Klaus Wienker, Jüdefelder Str. 27, W-4400 Münster.

11. - 13.12. Modellbahnausstellung
im Kreiskulturhaus, A.-Bartel Str., O-3700 Wernigerode. Öffnungszeiten: 11.12. von 14 bis 19 Uhr; 12.12. von 10 bis 19 Uhr; 13.12. von 10 bis 18 Uhr. Eintritt: Erw. 2.–, Kinder 1.– DM. Info: MEC Harzquer- u. Brockenbahn e.V., Norbert Jakobasch, Hospitalstr. 26, O-3720 Blankenburg /Harz

12.12. Tauschmarkt
im Kulturraum Bahnhof Schönebeck (Elbe), Salzer Str., Eingang neben Eisdiele Caberletto von 10 bis 14 Uhr. Tischbestellungen/Info: Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: 03 92 98/245.

12./13.12. Weihnachtsmarkt
der Berliner Eisenbahn-Freunde im S-Bahnhof Lichterfelde West am 12.12. von 12 bis 18 Uhr, am 13.12. von 10 bis 17 Uhr.

12./13. und 19./20. 12. Modellbahnausstellung
im Saal der ehemaligen Tanzgaststätte Asmus, Landsberger Str. 3, O-1298 Werneuchen. Öffnungszeiten: 10 bis 18 Uhr, Eintritt: Erw. 2.–, Kinder 1.– DM. Info: W. Karrasch, Wiecker Str. 93, O-1093 Berlin.

12.12. - 4.1.93. Modellbahnausstellung
im Autohaus Brockmann, Marienstr. 1, O-2860 Lübz. Info: Karow-Lübzer Modellbahnclub e.V., Wolfgang Priebe, Am Webermoor 13, O-2861 Karow.

19./20.12. Modellbahnausstellung
in der Steinhalle Emmendingen (nähe Stadttor) von 10 bis 18 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Breisgau – Rebenbummler, Escholzstr. 40, W-7800 Freiburg, Tel.: 076 64/52 30.

26.–31.12. Insel Usedom
Plandampf mit den Loks 86 1001, 86 1333 mit Windleitblechen, 64 491 und V 36 027 mit VB 197 808-9. Reise- und Güterverkehr. Teilnehmerpreis: 250,- DM, pro Tag 80,- DM. Zusatzprogramm: Silvester-Sonderfahrt Heringsdorf – Wolgaster Fähre mit Doppeltraktion 40,- DM. Anmeldungen: Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V., Birkenstraße 8, O-2100 Pasewalk. Überweisungen auf Konto 44014400 (Sparkasse Pasewalk, BLZ 15051642).

3.1. Feldbahndampf und Glühwein
von 10 bis 17 Uhr auf dem Gelände am Rebstock. Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt (M) 90, Tel: 069/70 92 92.

Anläßlich der 30. Leipziger Modellbahn-Ausstellung vom 5. bis 20. Dezember im Messehaus am Markt lädt die Redaktion MODELL EISENBAHNER zu einem zwanglosen Leser-Gespräch am Runden Tisch ein. Wir wollen uns am Sonnabend, dem 12. Dezember, vormittags 10.30 Uhr im Ausstellungsraum zusammensetzen. Ihre Redaktion MEB

Von Künstlern und

Den Ruhm, die ersten „richtigen" Graffiti im deutschen Osten fabriziert zu haben, darf wohl der Berliner Grafiker Manfred Butzmann für sich in Anspruch nehmen. Ein paar Tage nachdem die Grenze fiel, bemalte er gemeinsam mit Künstlerfreunden unter den Augen der ratlosen Grenzer ein Stück Mauer (deren Rückseite schon seit vielen Jahren als die längste Galerie der Welt galt) in der Nähe des Potsdamer Platzes. Das Werk hielt allerdings nur ein paar Stunden. Ein hoher Offizier ließ es übertünchen. Mochte der antifaschistische Schutzwall über Nacht zur Bedeutungslosigkeit verkommen sein, mochten die Mauerspechte drüben schon dran hämmern, sauber sollte er bleiben bis zum Schluß!

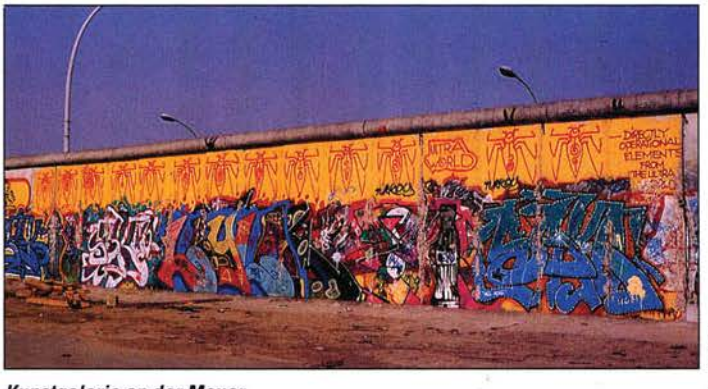
Als ein paar Wochen später die Veteranen aus Kreuzberg über die jungfräulichen Ost-Berliner Häuserwände, Mauern und Bretterzäune herfielen und in den Kids vom Prenzlauer Berg eifrige Nachahmer fanden, als die erste Ost-S-Bahn (der auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide abgestellte Baumusterzug der BR 270) ein neues, schrilles Farbkleid erhalten hatte, da tauchte in einer Berliner Zeitung der erste Leserbrief auf, dessen verschreckter Verfasser den antifaschistischen Schutzwall wiederhaben wollte.

Öffentliche Orte gehören seit jeher zu den bevorzugten Objekten der „Graffiti"[1], wie man die Sprayer und ihre Produkte landläufig bezeichnet.

Daß anonyme Schöpfer viele Leute mit ihren Texten oder Zeichnungen erfreuen, provozieren oder verängstigen wollen, ist beileibe kein Phänomen des 20. Jahrhunderts. Graffiti, gekratzt oder gezeichnet, fanden sich in den Bordellen des antiken Griechenland ebenso wie in den Toiletten des alten Rom. Es gab sie zu allen Zeiten.

So, wie wir sie heute kennen, entstanden sie vor etwa 20 Jahren in den USA: Anschriften auf Bussen und Bahnen als Botschaften aus den Ghettos der Farbigen. Die Graffiti an den New Yorker U-Bahnen wurden weltweit bekannt.

[1] Der Begriff kommt nicht etwa – wie oft vermutet wird und wovon die vielfach anzutreffende falsche Schreibweise „Graffity" und „Graffities" zeugt – aus dem Amerikanischen, sondern aus dem Italienischen: „graffiare" heißt dort „kratzen".



Kunstgalerie an der Mauer.

Foto: MS

Zunehmend großflächiger

Am 26. September 1991 schrieb der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Werner Remmert, seinem Chef, dem Vorstandsvorsitzer Heinz Dürr, einen ungewöhnlich langen Brief. Thema: „Ordnung und Sicherheit auf der Berliner S-Bahn". Remmert zeich-

Chaoten

Irgendwann im Herbst 1989 waren sie plötzlich da im Osten Deutschlands. Wo eben noch die Losungen zum 40. Jahrestag der Deutschen Demokratischen Republik hingen, prangten plötzlich Zeichnungen und Sprüche ganz neuer Art: geistvolle und primitive, witzige und erschreckende, politische und obszöne.

Foto: M. Niedt

nete darin ein düsteres Bild: „In zunehmendem Maße haben unsere Fahrgäste unter Belästigungen, Pöbeleien und Übergriffen von Gewalttätern zu leiden. Sachbeschädigungen, Körperverletzungen und andere Straftaten haben ein erschreckendes Ausmaß angenommen. Die Erscheinungen des Vandalismus sind hauptsächlich auf den Berliner Fernreisebahnhöfen und insbesondere auf den Berliner S-Bahnhöfen und -zügen zu verzeichnen. ...Immer mehr Fahrgäste meiden inzwischen die S-Bahn außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Es ist ein Rückgang an Fahrgästen im Vergleich zu den Monaten des Vorjahres von ca. 4 % festzustellen, was einem Einahmeverlust von 840 000 DM ...entspricht." Besonderen Anlaß zur Sorge gaben die Graffiti oder – wie es in dem zitierten Brief im gewundenen Amtsdeutsch hieß – die „zunehmende Tendenz besonders bei großflächigen Farbbesprühungen". Der Bundesgrenzschutz (BGS) habe eigens deshalb eine Sonderkommission gebildet. Die jährlichen Kosten durch mutwillige Sachbeschädigungen in und an S-Bahn-Zügen bezifferte Remmert auf 2,8 Millionen DM. Er bat Dürr, etwas gegen die katastrophale Unterbesetzung des BGS zu tun, den Einsatz privater Wachschutzunternehmen zuzulassen und ihm, Remmert, gegenüber dem Land Berlin den Rücken zu stärken. Dessen Senat übertrug einen Teil der Sicherheitsprobleme auf die Bahn.

Knapp ein Jahr später bilanzierte die Reichsbahndirektion Berlin in ihrem internen „Sicherheitslagebericht für das 1. Halbjahr 1992 im gleichstrombetriebenen S-Bahnbereich (DR)" erste Erfolge. Unter den knapp 500 Personen, die bei Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten auf frischer Tat erwischt wurden, waren 83 Sprayer. Angesichts des unerhört großen Aufwandes mochte rechte Genugtuung darüber allerdings nicht aufkommen. Neben 23 Eisenbahnern des neugebildeten „Mobilen Ordnungstrupps" waren nämlich 60 Mitarbeiter einer privaten Wachschutzfirma auf Bahnhöfen und in Zügen eingesetzt, patroullierten drei Mobil-Streifen durch die Kehr- und Abstellanlagen der S-Bahn. Die Personalkosten für die insgesamt knapp hundert Aufpasser lagen in sechs Monaten bei 2,2 Millionen DM. Die Deutsche Reichsbahn, die dieses Geld letztlich für die Sicherheit der Berliner Bürger ausgab, drängte vergebens auf die finanzielle Beteiligung des Landes. „Bislang", so eine Sprecherin der Rbd Berlin, „haben wir vom Senat nicht eine müde Mark gesehen."

Die beachtliche Streitmacht vermochte im übrigen nicht zu verhindern, daß die S-Bahn im ersten Halbjahr 1992 über 3 Millionen DM zum Beseitigen von Graffiti in und an Fahrzeugen und 121 000 DM für das Reinigen von Bahnhöfen ausgeben mußte.

Von Graffiti lebt mittlerweile eine ganze Branche. Beim Berliner Malermeister Neumann, der selbst ein angeblich umweltverträgliches „Wundermittel" zur Entfernung von Graffiti erfunden und dessen Firma sich auf dieses Geschäft spezialisiert hat, sind 23 Mann in zwei Schichten ausschließlich für die S-Bahn gebucht. Einen Viertelzug der S-Bahn mit reichlich 100 m² Außenfläche abzuwaschen, kostet rund 4 000 DM. Ebensoviel verlangt Neumann, wenn er einen S-Bahnhof von Graffitis und wilder Plakatierung befreit.

Foto: Sammlung MEB

U-Bahn-Zug des Typs A 3 am Halleschen Ufer.

Foto: MS

Besprühter S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 275.

Foto: MS

Vandalismus. S-Bahn-Wagen der Baureihe 275 (heute 475).

Die Sprayer frustrieren

Graffiti ist kein Berliner Phänomen. Alle westeuropäischen Großstädte, und hier eben besonders Eisenbahn und Nahverkehr, schlagen sich damit herum. So werden in den alten Bundesländern monatlich etwa 900 solcher „Sachbeschädigungen zum Schaden der DB" bekannt. Graffiti-Hochburgen sind die Direktionsbezirke Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln und München. Die Anschläge aus den

Spraydosen kosten die Bundesbahn zwischen 5 und 7 Millionen Mark im Jahr. Auch in vier westdeutschen Ballungsgebieten fahnden Sonderkommissionen des Bundesgrenzschutzes nach den Tätern. „Meistens sind es Jugendliche ohne eigenes Einkommen", weiß Fridolin Schell, Sprecher der DB-Hauptverwaltung. „Das Jugendstrafrecht bietet nur geringe Möglichkeiten, gegen sie vorzugehen. Auf dem zivilrechtlichen Wege machten wir in Einzelfällen schon bis zu 200 000 DM Schadenersatz geltend. Da können übrigens auch die Eltern herangezogen werden."

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben die Schmiereien an ihren Fahrzeugen einigermaßen erfolgreich zurückgedrängt, seitdem sie besprühte Lokomotiven und Wagen sofort aussetzen und reinigen. Das kostet allein bei der Zürcher S-Bahn jährlich weit über eine Million Franken. Felix Feurer, bei der SBB-Kreisdirektion Zürich für die S-Bahn zuständig, meint, dieser Weg sei noch immer der billigste: „Der Sprayer setzt ein Zeichen, und es ist seine Genugtuung, daß dieses Zeichen durch die Landschaft fährt und von vielen Leuten wahrgenommen wird. Also müssen wir dieses Zeichen gleich tilgen, um den Sprayer zu frustrieren. Außerdem verlocken wir so niemanden zum Nachahmen."

Für einen hohen Beamten der Bundesbahndirektion Essen ist das graue Theorie: „Alles aussetzen? Da müßte ich ja den ganzen Nahverkehr dichtmachen." Im rheinisch-westfälischen Industrierevier hat die Eisenbahn den Kampf längst aufgegeben. Die Bahnbetriebswerke beschränken sich mitunter darauf, die betriebswichtigen Anschriften der Wagen freizulegen.

Ein Standard-Reinigungsmittel gibt es übrigens noch nicht; man behilft sich mit verschiedenartigen Mixturen. In Berliner Boulevardblättern war kürzlich von einem ominösen „Erfinder" und seinem „Geheimrezept" die Rede. „Wie er welche Farbe abkriegt, weiß jeder Anstreicher", meint dazu ein Chemiker von der Technischen Universität Dresden. „Das ganze Geheimnis ist: ohne ein bißchen Gift geht es nicht. Und bei großen Flächen ist es dann halt ein bißchen viel Gift." Die Bundesbahn testet gegenwärtig verschiedene Substanzen auf ihre Umwelt- und Gesunheitsverträglichkeit sowie ihre Wirkung auf das Abwasser. Mittlerweile sind auch teure Verfahren bekannt, Oberflächen so zu versiegeln, daß heißes Wasser zum Abwaschen von Farben genügt. Doch gegen die neueste Tendenz helfen alle Reinigungsmittel nicht. Jetzt kratzt man nämlich seine Botschaft in die Scheiben. Beim Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) etwa müssen inzwischen einmal pro Woche Scheiben in zahlreichen Bussen und Bahnen ausgetauscht werden.

Foto: Sammlung MEB

Ein „Gemisch": Graffiti und „tags".

Die mit dem Tod tanzen

Die Bahn bucht Sprayereien ebenso wie aufgeschlitzte Sitze, eingeschlagene Fensterscheiben oder zerbrochene Armlehnen unter „Vandalismusschäden". Wer sind sie, die „Vandalen"[2]?

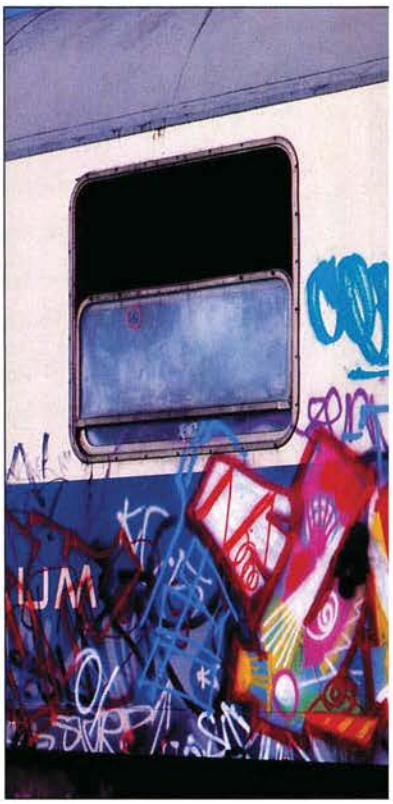
Schauen wir uns zunächst die Inschriften an den Wänden und auf den Sitzbänken eines ganz gewöhnlichen S-Bahn-Wagens an. Klaus läßt da alle Welt wissen, daß er Heidi liebt. „Spartakus" ruft die Arbeiterklasse auf, sich von imperialistischen Joch zu befreien: „Weltrevolution – jetzt!" Dem Schmunzeln folgt schieres Erschrecken bei der Lektüre faschistischer und rassistischer Parolen und den oft nicht minder menschenverachtenden Antworten der „Autonomen". Jemand – der Schrift nach ein Mädchen – wünscht sich ganz einfach „Frieden!", und ein Witzbold schlägt dazu vor: „Schwerter zu Pflugscharen – Gummiknüppel zu Vibratoren". Wirrköpfe, Idealisten und Kinder haben da ihre Langeweile, ihre Gefährlichkeit, ihre Ängste oder schlicht ihre Dummheit öffentlich gemacht. Die einen ersticken am Überfluß in ihrem Leben, die anderen suchen die Leere auszufüllen. Die Eisenbahn zieht für jede dieser Kritzeleien die Schublade „Vandalismus" auf. Doch ist jeder der Schmierer ein Gewalttäter? Und wie weit ist der Weg, anstelle von Polstern Menschen aufzuschlitzen? „Wann werden statt Scheiben Gesichter eingeschlagen? Wird einer, der Armlehnen zerbricht, ebenso gern Knochen zerbrechen?

Bleiben wir bei den „richtigen" Graffitis – jenen, die im großen Stile mit Farbe um sich sprühen. Es scheint, als seien sie weniger für andere Leute eine Gefahr als für sich selbst. Organisierte Randalierer aus dem rechten Spektrum entwickeln „Mut" und Aggressivität in der Horde; auf sich allein gestelltt, entpuppen sich die meisten als verklemmte Feiglinge. Anders die Graffitis, die Anerkennung durch Alleingänge und „echte" Mutproben suchen.

Die meisten von ihnen sind jung, sehr jung: 14, 15, 16 Jahre. Sie „surfen" mit der S-Bahn, geistern des Nachts über Abstellbahnhöfe, fahren mit gestohlenen Autos herum, bis der Tank leer ist oder ein Baum sie aufhält: Hiphoper, Crash-Kids. Sie berauschen sich an der natürlichsten aller Drogen: Adrenalin. Das ist jener Stoff, den der Körper in den Momenten größter Gefahr oder Angst ausschüttet, jener Stoff, der ungeahnte Kräfte oder Fähigkeiten freisetzt, der einen über sich selbst hinauswachsen läßt. Manche nennen sich denn auch Adrenalin-Junkies.

Spätestens dann, wenn zum Adrenalin eine zweite Droge, der Alkohol, kommt, kann der Trip tödlich enden. Einige sind beim Sprayen von Zügen erfaßt worden oder bei der Flucht über die Gleise unter die Räder geraten. Sehr viel mehr bezahlen ihre Lust am S-Bahn-Surfen mit dem Leben. Im ersten Halbjahr 1992 waren es allein in Berlin deren elf.

Von den Hiphopern stammen die sonderbar verschlungenen Initialen an den Eisenbahnwagen, die tags[3], wie sie im Jargon heißen. Jeder hat seine – für den Eingeweihten unverwechselbare – Signatur. Mirko (15) aus Berlin-Hohenschönhausen gibt an, selbst „bloß 'n bißchen mit'm Edding[4] 'rumzumachen", doch



er weiß erstaunlich gut Bescheid über die Stationen der Sucht: „Es fängt an auf dem leeren Bahnsteig, du setzt im Vorbeigehen deinen *tag*. Dann is' der Bahnsteig voll. Später gehst du dabei absichtlich in die Nähe der Bullen. Oder steigst nachts über den Zaun, machst auf dem Abstellgleis ganz große Dinger. Und irgendwann surfst du. Gehst ganz cool zur Tür raus, setzt draußen deine *tags* und kommst zum Fenster wieder rein. Und

[2] Der Begriff „Vandalismus" ist 200 Jahre alt. Der Theologe Henri Gregoiré bezeichnete so den Haß und die Gewalt in der französischen Revolution. Er verglich die Revolutionäre mit den Vandalen, einem germanischen Stamm, dessen Krieger im Jahre 455 nach Rom einbrachen und dort mordeten und brandschatzten.

[3] „tags" sind regelrechte Reviermarkierungen. Sie bedeuten nichts anderes als „ich war hier". Die Phantasienamen entstammen meist der Hip-Hop- oder Football-Sprache. Und weil „tags" so einfach angebracht werden, finden sie mehr Nachahmer als das aufwendigere und obendrein teure Bildersprayen.

[4] Markenname; dicke, wasserfeste Filzstifte.

eines Tages bleibst du draußen." Bis auf ein paar Codewörter beherrscht Mirko kaum Englisch, aber er zählt sich zur *lost generation*: „Irgendwie is' mir alles egal. Ob ich die Schule schaffe. Ob ich abkratze und wo." Besondere Interessen außer *fun* hat er nicht. Und Vertraute auch keine, abgesehen von den Kumpels in der *gang*: „Die Alten jubelten dem Honecker zu und dann dem Kohl. Jetzt sitzen sie ohne Job zu Hause und kotzen auf beide. Die Pauker, früher haben die sich für uns Junge Pioniere 'Elf gute Taten zum XI. Parteitag' ausgedacht. Jetzt quatschen sie von Marktwirtschaft und Motivation und

Foto: Hafner

Im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Rummelsburg Abstellbahnhof.

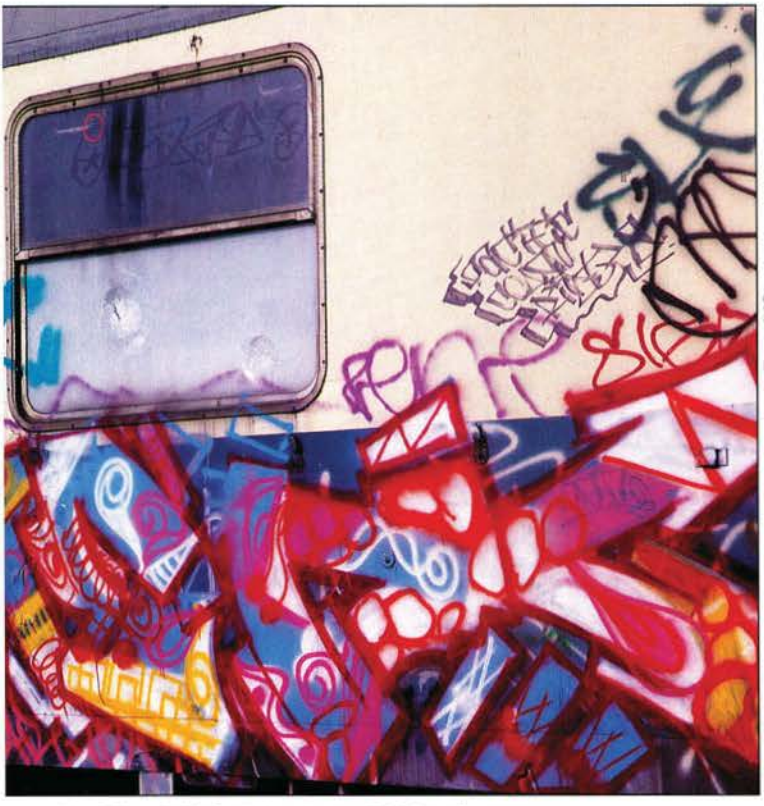


Foto: M. Niedt

Als „Träger" für Graffiti und tags: DB-Schnellzugwagen.

scheißen sich ein, wenn sie jemand an die elf guten Taten erinnert. Weil sie schneller von der Schule fliegen als wir."

Aber wie immer, wenn Familien, Gesellschaft und staatliche Fürsorge versagt haben, werden leise Fragen nach den Ursachen übertönt vom Ruf nach mehr Uniformen, nach Gummiknüppeln und härteren Strafen. Und so mancher brave Bürger, von rechten Politikern eifrig sekundiert, denkt laut nach über die segensreiche Wirkung von „Arbeitslagern". Mirko und den anderen aus seiner *gang* schrecken solche Sprüche nicht. Aber: „Arbeit, also 'n richtiger Job, wär' schon nicht schlecht."

Vom Bürgerschreck zum Trendsetter?

Obwohl auch er „ein paar Dutzend Hänger" vollgesprüht hat, empfindet Roy (26) aus Aachen für „solche Chaoten" wie Mirko vor allem Abscheu. Ein wenig leid tun sie ihm auch: „Weil, eigentlich sind's arme Schweine. Graffiti, das war 'mal eine große Idee. Wir wollten Farbe und Überraschung in den Alltag bringen, dorthin, wo er am grauesten, am stumpfsinnigsten ist. Die Chaoten haben alles kaputtgemacht." Enttäuscht vom Unverständnis der Öffentlichkeit, die zwischen Kunst und Schmiererei nicht unterscheiden konnte oder wollte, zog sich Roy vor zwei Jahren aus der Szene zurück. Zum Abschied schrieb er in großen Lettern auf einen DB-Silberling: „Guten Morgen, Ihr Heinis. Viel Spaß bei der Arbeit! Roy." Und das so sorgfältig und planvoll wie stets.

Roy, der eigentlich Jürgen Kropp[5] heißt, wählte sein Pseudonym aus Verehrung für Roy Lichtenstein, einen der prägendsten Vertreter der Pop Art in Amerika. Lichtenstein hatte Anfang der 60er Jahre die platten Stilelemente von Comics und Reklame in die bildende Kunst geholt und damit überaus präzis den ebenso platten Zeitgeist beschrieben. Ähnliches schwebte Roy vor, als er 1986 begann, des Nachts abgestellte S-Bahn-Wagen vollzusprayen. Denn Roy sprühte nie einfach drauflos. Auf Übersichtszeichnungen der Wagen entwickelte er seine Motive und Farblayouts, bevor er sich mit einem Sack voller Sprühflaschen und einer ausziehbaren Aluminiumleiter auf den Weg zum Bahnhof machte. Erst sprayte er überdimensionale Gebrauchsgegenstände oder Körperteile auf die Nirosta-Wände und schrieb ihre Bezeichnung noch einmal groß daneben, als wäre das Dargestellte nicht schon unverkennbar: Klodeckel, Zahnbürste, Titte, Fuß. „Die Bundesbahn hat mich draufgebracht. Sie fing doch an, ihre Züge mit Werbung vollzuleimen! Dieser Mist schrie geradezu nach der Karikatur!" Später kopierte er die Monster von den Kinoplakaten, aber leicht entstellt: „King Kong als Schoßhündchen. Oder die doofen Schwarzwaldklinik-Typen als Vampire, die den Leuten das letzte Gehirnschmalz aus den Köpfen saugen."

Adrenalin, diese wundersame Droge, spielte auch für Roy eine große Rolle: „Für mich war das Aktionskunst. Die Gefahr, entdeckt zu werden und der enorme Zeitdruck beim Arbeiten, gaben mir den richtigen Kick. Sie trieb mich zu Bildern, die ich im Atelier so nie hingekriegt hätte."

Einmal lud die Bundesbahn zum Sprayen ein. Auf Plakatwände durfte jeder, der wollte, sprühen, was er wollte. Zwei Bahnpolizeibeamte schauten zu. Angeblich waren sie zum Schutz der Aktion abgestellt. Die DB stellte sogar ein paar Farbflaschen zur Verfügung. „Der totale Witz. Abgesehen davon, daß da keiner so bescheuert war, sich durch seine Original-Motive zu verraten, fehlte halt der Reiz des Verbotenen", erinnert sich Roy. Für den Unterschied zwischen der behördlich konzessionierten Plakatwand und einem Wagen auf dem nächtlichen Abstellbahnhof hat er diesen drastischen Vergleich: „Wer gibt sich mit 'ner Beate-Uhse-Puppe ab, wenn er ein dampfendes Weib haben kann?"

Roy versteht sich nicht nur als Künstler, er absolviert auch eine richtige akademische Ausbildung. Inzwischen beteiligt er sich vor allem an Performances, doch er hat auch Freude daran, im behüteten Malsaal Ölfarben auf Leinwände zu pinseln.

Vielleicht findet er nach Roy Lichtenstein in dem Schweizer Harald Naegeli ein weiteres Vorbild. In den späten 70er Jahren galt der „Sprayer von Zürich" in seinem Heimatland als Bürgerschreck Nummer Eins. Man setzte ihn auf die Fahndungsliste von Interpol. Nachdem Naegeli 1983 in der Bundesrepublik geschnappt worden war, sperrten ihn die Eidgenossen ins Hochsicherheitsgefängnis von Winterthur. Heute bevorzugt Naegeli feine Stifte und erlesene Chinapapiere und gilt als einer der bedeutendsten zeitgenössischen Zeichner. Wenn er dennoch hin und wieder zur Sprayflasche greift, dann meistens unter den Augen der Schickeria und von Galeristen teuer bezahlt.

Clemens Hahn

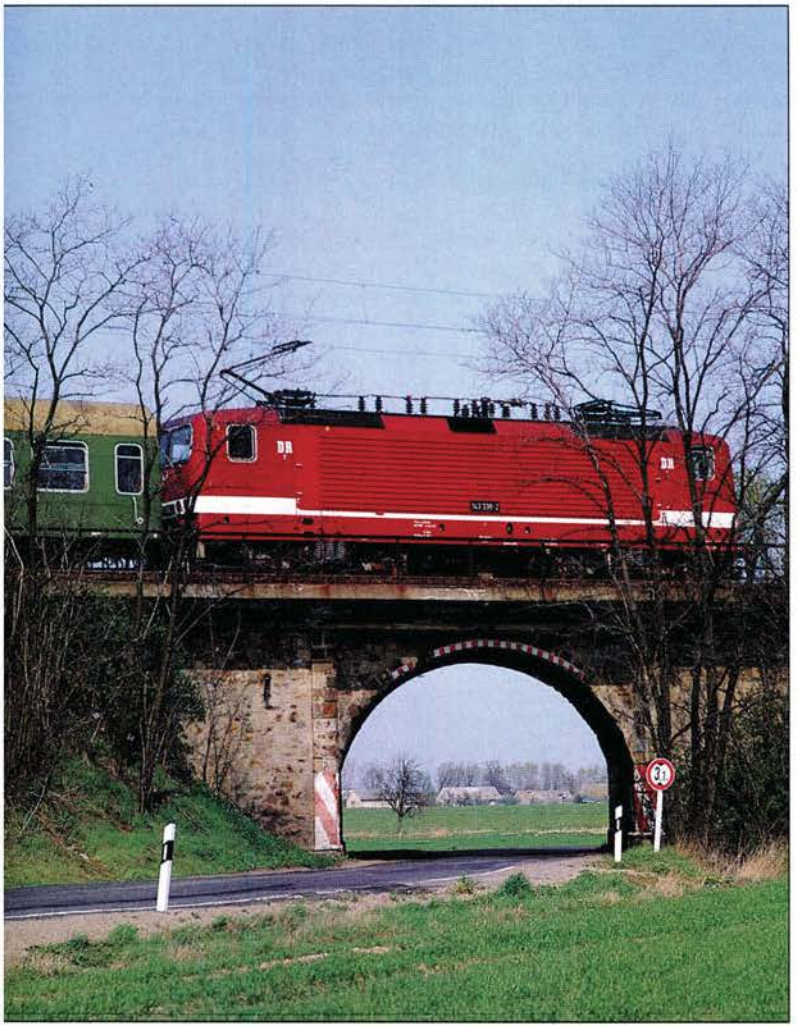
Foto: MS

Mit wenig Aufwand kann der Modelleisenbahner zum „Sprayer" werden. Doch am besten trägt man die „Farbtupfer" mit einem feinen Pinsel auf. Es empfiehlt sich, vorher an nicht mehr verwendbaren Wagenkästen zu üben.

[5] Name von der Redaktion geändert.

Brücken

Nicht so spektakulär wie der Bau des neuen Hetzdorfer Viaduktes verlief der Bau einer neuen Brücke bei Bornitz am km 57,191 der Strecke Leipzig–Dresden. Doch auch dieser Brückenbau hatte einige Besonderheiten aufzuweisen. Und: Er löste eine der ältesten deutschen Eisenbahnbrücken ab.



Noch ist die Welt um die Bornitzer Brücke in Ordnung. Deutlich ist die sehr unübersichtliche Straßenführung zu erkennen.

Erbaut im Jahre 1838, trug die Veteranin 154 Jahre lang in nahezu unveränderter Form zuverlässig die über sie hinwegrollenden Lasten. Erneuerungsarbeiten waren kaum nötig. Von 1921 bis 1923 mußten aus dem Brückenbogen herausgefallene Steine neu eingemauert werden. In den 30er Jahren wurde die Fahrbahn durch eine Stahlbetonplatte verstärkt. Ansonsten blieb alles beim alten.

Unlängst kam das altehrwürdige Bauwerk wieder ins Gespräch. Die Totalsanierung der Strecke Leipzig–Dresden für eine höhere Streckengeschwindigkeit und der damit erforderliche Gleismittenabstand zwangen an dieser Stelle zu einem Brückenneubau. So entstand, 38 m von der alten Bornitzer Brücke entfernt, das neue Bauwerk.

Vom 15. Mai 1992 an sah die 154jährige ihre Ablösung vor sich wachsen: Aus rund 100 Tonnen Bewehrungsstahl und 900 m³ Beton entstand der neue Brückenrahmen. Am 11. September 1992 rollte um 19.05 Uhr mit dem EC 59 Paris–Dresden der letzte Zug über die alte Steinbrücke. Jetzt galt es, jede Minute effektiv zu nutzen, sollte doch nach 48 Stunden Sperrpause der erste Zug über die neue Brücke fahren. Mit Trennschleifern wurden die Schienen zerschnitten und die Gleise auf einer Länge von 60 m ausgebaut. Die Oberleitung brauchte nicht demontiert zu werden; lediglich ein Mast war um 4 m zu versetzen. 250 kg Sprengstoff, verteilt auf etwa 200 Bohrlöcher mit einer Tiefe von 0,30 m bis 2,70 m, führten zu einer exakt berechneten Sprengung, die um 21.30 Uhr die Existenz des alten Bauwerkes beendete. In der Nacht und am darauffolgenden Tag mußten 6 000 m³ Erdmassen und Steine für die nötige Baufreiheit entfernt werden.

Exakt 38 m vor der alten Brücke entsteht Stück für Stück die neue.

Die neue Bornitzer Brücke steht zur Ablösung der alten bereit.