

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Lokálka Group und Bayerischer Localbahn Verein e.V.

- Vergleich eines tschechischen und bayerischen

Eisenbahnvereins

Kateřina Svobodová

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra germanistiky

Studijní program Filologie

Studijní obor Cizí jazyky pro komerční praxi

Kombinace angličtina - němčina

Bakalářská práce

Lokálka Group und Bayerischer Localbahn Verein e.V.

- Vergleich eines tschechischen und bayerischen

Eisenbahnvereins

Kateřina Svobodová

Vedoucí práce:

Mgr. Andrea Königsmarková

Katedra germanistiky

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literatury.

Plzeň, duben 2013

.....

Kateřina Svobodová

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat panu Svobodovi, předsedovi železničního spolku Lokálka Group, a panu Sapperovi, zástupci železničního spolku Bayerischer Localbahn Verein, především za vstřícný přístup a za neocenitelné informace, které mi poskytli pro vypracování této bakalářské práce. Také bych chtěla poděkovat mé vedoucí práce Mgr. Andree Königsmarkové za užitečné rady.

Dankschreiben

An dieser Stelle möchte ich mich bei Herrn Svoboda, Vorsitzendem des Eisenbahnvereins Lokálka Group, und bei Herrn Sapper, Vertreter des Eisenbahnvereins Bayerischer Localbahn Verein, insbesondere für die hilfsbereite Einstellung und für wertvolle Informationen bedanken, die mir während der Vorbereitung dieser Bachelorarbeit geleistet wurden. Ich möchte mich auch meiner Arbeitsleiterin Frau Andrea Königsmarková für nützliche Ratschläge bedanken.

INHALT

1 EINLEITUNG	7
2 BESCHREIBUNGEN DER GEWÄHLTEN VEREINE	8
2.1 Eisenbahnverein Lokálka Group	8
2.1.1 Geschichte des Vereinslebens	8
2.1.2 Gegenwart	11
2.2 Bayerischer Localbahn Verein e.V.	13
2.2.1 Beginn des Vereins	13
2.2.2 Gegenwart	15
3 ARTEN DER PRÄSENTATIONEN	17
3.1 Online Präsentation	17
3.1.1 Webseiten	17
3.1.1.1 www.lokalkagroup.cz	18
3.1.1.2 www.localbahnverein.de	19
3.1.2 Facebook	20
3.2 Gedruckte Präsentationen	20
3.2.1 Broschüren	21
3.2.1.1 120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice	22
3.2.1.2 Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein	23
3.2.2 Flugblätter	24
3.2.2.1 LG und seine Flugblätter	25
3.2.2.2 BLV und seine Flugblätter	26
3.3 Veranstaltungen der Vereine	26
3.3.1 Hamerník Express	27
3.3.2 Bayerische Dampfwoche	28
3.4 Eisenbahntradition	29
3.4.1 Fahrzeuge der Vereine	30
3.4.1.1 Dieseltriebwagen M 131.1386	30
3.4.1.2 Dampflokomotive 70 083	32

3.4.2 Bayerisches Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein	33
3.4.2.1 Wie das Localbahnmuseum entstand	34
3.4.2.2 Museumbesichtigung	35
4 ZUSAMMENARBEIT DIESER VEREINE	38
5 ABSCHLUSS	41
LITERATURVERZEICHNIS	42
RESUMÉ	44
RESÜMEE	45
ANHANG	46

1 EINLEITUNG

Lokálka Group und Bayerischer Localbahn Verein sind zwei Eisenbahnvereine, die Sonderzüge betreiben. In dieser Arbeit wollte ich die Vereine vorstellen, zum Beispiel die Tätigkeit der Vereine, der Hauptgrund der Vereinsgründung, die Arten ihrer Präsentationen und ich wollte ihre Unterschiede anzeigen. Weiter analysierte ich kurz die Zusammenarbeit der Vereine, mit welchem Verein sie zusammenarbeiten und warum sie mit den Vereinen der entgegengesetzten Staaten nicht zusammenarbeiten.

Das Thema wählte ich mich selbst auf, weil ich ein Mitglied des Vereins Lokálka Group bin. Ich wollte die Arbeit des Eisenbahnvereins vorstellen, was alles eingehalten werden muss, damit diese Arbeit gemacht werden konnte. Ich wollte auch den Verein mit dem deutschen Verein vergleichen, weil jeder Staat etwas andere Bedingungen hat.

Ich wählte ein paar Weisen, wie die Materialien zu gewinnen. Eine der wichtigsten Methode sind meine persönlichen Erfahrungen mit dieser Arbeit im Verein und mein Besuch des Localbahnmuseums in Bayerisch Eisenstein. Weiter benutzte ich zwei Broschüren *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice* und *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*. In diesen Broschüren fand ich die meisten Informationen. Ich suchte auch die Informationen auf ihrer Webseiten und ihrer Facebook-Seiten. Die wichtigste Methode war die elektronische Korrespondenz mit den Vertretern der Vereine. Über den tschechischen Verein erhielt ich Informationen vom Vorsitzenden des Vereins, Herrn Ing. Jiří Svoboda und über den bayerischen Verein bekam ich Informationen vom Dipl. Ing. Jörg Sapper.

2 BESCHREIBUNGEN DER GEWÄHLTEN VEREINE

Dieses Kapitel beschreibt zwei erwähnte Eisenbahnvereine. Jeder Verein wird in zwei Kapitel unterteilt. Das erste Kapitel beschreibt ihre Anfänge und Verlauf ihrer Existenz. Das zweite Kapitel befasst sich mit der Gegenwart, das heißt, wo die Vereine ihren Sitz haben, welche Rechtsnormen sie einhalten müssen, wo sie die Finanzmittel für ihre Tätigkeit bekommen usw.

2.1 Eisenbahnverein Lokálka Group¹

In den folgenden zwei Kapiteln lernt man den tschechischen Eisenbahnverein Lokálka Group kennen.

2.1.1 Geschichte des Vereinslebens

Wie es alles begann? Im Jahr 1992 entschied sich eine Gruppe von Eisenbahnfreunden, ihren eigenen Verein zu gründen. Der Anlass der Gründung war, zuerst nur die Feier des Jubiläums der Bahnstrecke Rokycany - Nezvěstice (auch als "Mirošovka" bekannt) im nächsten Jahr zu veranstalten.

Am 8. Februar 1993 wurde eingetragener Verein Lokálka Group (Lokálka oder LG) beim Innenministerium² registriert. Dann erfolgte die Mitgliederversammlung, nach der die Mitglieder mit der Vorbereitungen begannen, damit die Feierlichkeiten zum 110. Jubiläum der Bahnstrecke³ am 7. August 1993 realisiert werden konnten, zu denen auch die einen

¹ Logo des Vereins: Anhang 1

² tschechischer Name: Ministerstvo vnitra ČR

³ Die Feierlichkeit der Bahnstrecke Rokycany - Nezvěstice, Sonderzüge von einer ausgeliehenen Dampflokomotive 434.2186 gezogen, BJ 1917

kurzen Überblick über die Geschichte der Lokalbahn enthaltende Publikation herausgegeben wurde. Danach war notwendig zu entscheiden, ob man den Verein weiterentwickeln wird, oder nicht. Alle Mitglieder wollten weiterarbeiten.

Für die vollwertige Tätigkeit des Vereins war jedoch notwendig, ein eigenes Fahrzeug zu beschaffen. Nachdem der Verein den Beiwagen der Reihe C1m zu der Renovierung gewonnen hatte, brauchte er noch ein Triebfahrzeug. Damals wurde die Möglichkeit der Vermietung des historischen Triebwagens M 131.1386 angeboten, der nach dem Abschluss des regulären Betriebs auf einem Sockel neben dem Bahnhof in Bezdrůžice stand.

Am 18. Mai 1996 organisierte Lokálka *"die Sonderfahrten anlässlich des 6. Jahrgangs von 'Hamernický den' in Dobřív mit der Unterstützung von der Region und den Tschechischen Bahnen"*⁴. Die Leute konnten den historischen Zug mit der Dampflokomotive 310.072⁵ bewundern. *"Diese Fahrten genannt als 'Hamerník Express', wurde zur unabdingbaren Tradition für die nächsten Jahre."*⁶

Am 20. November desselben Jahres erhielt der Verein eine Lizenz zum Betrieb des Eisenbahnverkehrs im Sinne des Eisenbahngesetzes und wurde zum unabhängigen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Jahr 1998 feierte Lokálka sein fünfjähriges Bestehen. In diesem Jahr wurde die erfolgreiche Ära der Ausflugszüge 'S Lokálkou po vlasti české' gestartet, die mit dem oben genannten Triebwagen M 131.1386 gezogen wurden. In folgenden Jahren wurden Privatfahrten aufgenommen, sowohl Hochzeiten, Geburtstagsfeiern als auch Schulausflüge⁷, die immer ein Lächeln auf Kindergesichtern hervorzauberten.⁸

⁴ übersetzt aus: Jiří Svoboda: *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice*, 2003, S. 64

⁵ Dampflokomotive 310.072 - das ausgeliehene Fahrzeug von Tschechischen Bahnen, BJ 1899

⁶ übersetzt aus: Jiří Svoboda: *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice*, 2003, S. 64

⁷ Fahrkarte aus dem Schulausflug: Anhang 5

⁸ Autors Anm.: Meine Klasse hat auch mehrmals teilgenommen.

Im Jahr 1999 kam Lokálka mit der Neuigkeit 'Putování po vlasti české' (Zugwanderung durch die tschechische Heimat). Es war ein wöchentlicher Urlaub für Mitglieder, ihre Familien und ihre Freunde. Insgesamt wurden sieben Jahrgänge gefahren und man besuchte unzählige interessante Orte im Land (chronologisch: Südböhmen, Nordböhmen, Ostböhmen, Südmähren, Nordmähren, Südböhmen, Böhmisches Mittelgebirge und Hochland). Im Jahr 2000 passierte am Ende der Zugwanderung ein Unfall, der die ganze Veranstaltung beeinflusste. Nach dem Zusammenstoß mit einem Pkw auf einem Bahnübergang ging der Achsantrieb des Triebwagens kaputt. Während der Reparatur wurde ein alternativer Triebwagen für einige Fahrten geborgt. Im Jahr 2003 fuhr der Triebwagen auch auf polnischen Schienen, als er während der Zugwanderung aus Jeseník nach Třemešná ve Slezsku durch polnische Station Glucholazy durchfuhr. Die letzte Wanderung fand im Jahr 2008 statt, nach einer dreijährigen Pause.

Ein anderes Phänomen des Vereins war 'Cykloputování' (Zugwanderung mit den Fahrrädern). Es ging um die Privatfahrten einer Gruppe der Radfahrer. Diese Fahrten wurden in acht Jahren unternommen.

Am Anfang des Jahres 2000 kam der Radfahrervertreter zu dem Vorsitzenden, ob es möglich wäre, die Sonderfahrten für ihn und seine Freunde zu realisieren, und auch mit den Fahrrädern. Das war kein grundlegendes Problem. Ein Gepäckwagen, genannt 'Hüttelwagen', wurde hinter den Triebwagen angekuppelt. In dem wurden dann Fahrräder transportiert. Einige Lokálka-Mitglieder nahmen an diesen Veranstaltungen teil. Während dieser Fahrten besuchten die Teilnehmer viele mit dem Fahrrad zugängliche interessante Orte im Land.

In folgenden Jahren nimmt Lokálka an vielen Veranstaltungen teil. Es ist sowohl eigene Veranstaltungen als auch Veranstaltungen anderer Vereine. Deshalb kann man den Verein mit seinem Triebwagen an

verschiedenen Orten des Landes sehen, wie zum Beispiel in Prag am Kindertag oder Eisenbahntag (Den železnice), in Lužná u Rakovníka bei der Saisonöffnung des Eisenbahnmuseums, in Kořenov bei der Gedenkfahrt des Films 'Kalamita', bei den Veranstaltungen des Eisenbahnmuseums in Zlonice usw. Weiter widmet sich der Verein den Reparaturen seiner Fahrzeuge (z. B. vom Jahr 2011 ist die Diesellok T 211.0040 betriebsfähig) und gibt die verschiedenen Broschüren heraus.

Langjährige erfolgreiche Periode des Triebwagenbetriebs wurde letztendlich mit dem traurigen Punkt abgeschlossen. Nach den mehrjährigen erfolglosen Verhandlungen über die Verlängerung der Miete oder das Abkaufen des Triebwagens (seit 2007), musste er nach Bezručice zurückgegeben werden. "Dieses Ereignis hat uns in weiteren Tätigkeiten nicht verhindert und sofort begannen intensiven Verhandlungen über den Abkauf anderer Fahrzeuge", sagte der Vorsitzende des Vereins. Nach den Ansichten der Mitglieder war das Problem, dass die Stadt zunächst den unverhältnismäßigen hohen Preis wollte, ohne Rücksicht auf Aufwand, die von Mitgliedern verwendet wurden.

2.1.2 Gegenwart

Der Eisenbahnverein Lokálka Group hat seinen Sitz in Rokycany. Der Verein wurde als eingetragener Verein registriert, weil kein Gründungsmitglied mit Geschäftsaktivitäten rechnete. Auch heute geht es um einen nicht gewinnorientierten Freizeitverein.

Warum wurde der Verein Lokálka Group genannt? Zuerst sollte er nur 'Lokálka' genannt werden, aber unter diesem Namen wurde schon die Musikgruppe aus Hradec Králové registriert. Um die unterscheiden zu können, wurde der Verein Lokálka Group genannt - als Bezeichnung für

eine Gruppe von Menschen, die sich mit der hiesigen Lokalbahn beschäftigen.⁹

Die Haupttätigkeit kann in mehrere Gebiete unterteilt werden. Die Grundtätigkeit ist die Werbung des Eisenbahnverkehrs auf den Lokalbahnen, besonders in der Form der Sonderzugfahrten. Dank dieser wurde Lokálka zum ungeschriebenen Patron der Lokalbahn Rokycany - Nezvěstice. Die nächsten Aktivitäten sind die Dokumentationstätigkeit und Herausgeberschaft (Ansichtskarten, Broschüren, usw.). Aber vor allem beschäftigt sich der Verein mit den Reparaturen und dem folgenden Betrieb seiner Fahrzeuge.

Damit der Verein richtig funktioniert, muss man die bestimmten Rechtsnormen einhalten. Zu den Grundnormen gehören: Vereinsstatut, Organisationsordnung und Buchhaltungsgesetz. Im Jahr 1996 wurde Lokálka ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und erhielt eine Lizenz zum Betrieb des Eisenbahnverkehrs. Diese Lizenz wird vom Eisenbahnamt erteilt. Zum Erwerb dieser Lizenz ist notwendig folgende Bedingungen zu erfüllen: Strafflosigkeit, Rechtsfähigkeit, Fachfähigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit zum Betrieb des Eisenbahnverkehrs usw.

Um ordnungsgemäß funktionieren zu können, braucht der Verein zweifellos die Finanzmittel. Zunächst war Lokálka abhängig von den eigenen Finanzmitteln (Mitgliedergelder) und von der Hilfe der verschiedenen Spender. Im Laufe Zeit begann er auch die Finanzmittel aus der Herausgeberschaft und dem Betrieb von Fahrzeugen zu erhalten.

Zurzeit hat Lokálka 10 Mitglieder, 3 Frauen und 7 Männer. Alle Mitglieder sind dienstlich tätig und jeder hat seine speziellen Aufgaben. Die technischen Sachen gehören in der Regel dem männlichen Teil. Im Betrieb muss der Verein weiter Zugbegleitung, Kundendienst (Souvenirverkauf, Imbiss, Hilfe immobilien Bürgern usw.) besorgen. Alle Aktivitäten sind

⁹ Autors Anm.: Der Verein entstand wegen des Erwerbs der Rechtspersönlichkeit für Veranstaltung den Feierlichkeiten an der Mirošovka-Bahn.

freiwillig, die Mitglieder erhalten keine finanzielle Entlohnung. Nach den Worten des Vorsitzenden ist die größte Belohnung "gut geleistete Arbeit und ein zufriedener Kunde."

Am 9. Februar 2013 feierte der Verein Lokálka sein zwanzigjähriges Bestehen. Zweifellos das größte Geschenk sind erfolgreiche Verhandlungen über Kauf eines Triebwagens M 131.1179. Wenn alles gemäß den Erwartungen geht, wird der Triebwagen im Mai 2013 von Lovosice nach Pilsen geführt und die Mitglieder müssen aber viel Arbeit leisten, um den Triebwagen in Betrieb zu nehmen.

2.2 Bayerischer Localbahn Verein e.V.¹⁰

In den folgenden zwei Kapiteln lernt man den bayerischen Eisenbahnverein Bayerischer Localbahn Verein e.V. kennen.

2.2.1 Beginn des Vereins

"Der Bayerische Localbahn Verein hat seine Wurzeln in einem Arbeitskreis der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte"¹¹ (DGEG). Zwischen Jahren 1969 und 1975 veranstaltete diese Gesellschaft die Dampffahrt auf der privaten Tegernsee Bahn. Auf diesen Fahrten fuhr die Dampflok mit einer Kennzeichnung TAG 7, deren aber *"im Jahr 1975 eine Betriebsgenehmigung auslief"*¹². Damit die Dampflok wieder in Betrieb zurückkommen konnte, mussten bestimmte technische Maßnahmen getroffen werden. Weil die notwendigen Reparaturkosten zu hoch waren und *"weder Tegernsee Bahn AG noch die DGEG sie zahlen*

¹⁰ Logo des Vereins: Anhang 7

¹¹ Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 20. November 2012]

¹² Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 20. November 2012]

wollten oder konnten, entschied sich eine Gruppe von Eisenbahnfreunden anzuschließen¹³ und einen Verein zu gründen. Und so es passierte am 11. Oktober 1975.

Was war der Hauptgrund? Früher existierte kein Verein oder Museum in Bayern im dem Thema Lokalbahn. Es gibt zwar Museen mit Eisenbahnthematik, aber ohne engere Spezifikation auf Lokalbahnen.

Die Geschichte der Lokalbahnen in Bayern reicht bis die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Damals wurde das bestehende Netz auf Eingabe von vielen Städten und Märkten an die Staatsbahn angeschlossen, sobald eine Bahnordnung erstellt hatte, welche die hohen Aufbaurkosten reduzieren zu können. Und der Verein will diese Geschichte vorstellen.

Im Jahre 1976 konnte der Verein eine Dampflokomotive 378.32 (heutige Kennzeichnung 93 1332) in Österreich gewinnen, die den Namen 'Mizzi' bekam. Diese Dampflokomotive fuhr historische Züge, *"die sich in kommenden Jahren wachsender Beliebtheit erfreuten"*¹⁴. Sie war ein Ersatz für die damals reparierte Dampflokomotive TAG 7.

Nach drei Jahren (1978) kehrte die Dampflokomotive TAG 7 wieder auf die Gleise zurück. Die Reparatur dauerte viele Stunden Freizeitarbeit der Mitglieder. Die Lokomotive Mizzi war dann frei, deshalb *"wurde sie auf zwei Strecken der ebenfalls privaten Regentalbahn im Bayerischen Wald eingesetzt"*¹⁵, bis sie dann verkauft wurde.

Die Vereinssammlung begann zu wachsen und es war nötig, den Platz für die Unterbringung zu lösen. *"Zuerst liebäugelte der Verein mit dem Lokschuppenareal der ehemaligen Isartalbahn in München-Thalkirchen."*¹⁶ Danach kam eine Möglichkeit vor, der Lokschuppen in Bayerisch Eisenstein

¹³ Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 20. November 2012]

¹⁴ Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 21. November 2012]

¹⁵ Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 21. November 2012]

¹⁶ Bayerischer Localbahn Verein e.V., Wir über uns: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 21. November 2012]

zu übernehmen. Hier entstand zwischen 1981 und 1994 das Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein.

Im Jahre 1999 musste der Verein den Lokschruppen und die Gleise in Tegernsee räumen. Deshalb wurden die Fahrzeuge nach Landshut ins dortige Betriebswerk umgezogen. Von hier aus fuhr die Dampflok TAG 7 mit ihren Wagen auf verschiedenen bayerischen Bahnstrecken.

Im Jahre 2005 feierte der BLV sein 30-jähriges Bestehen. Zu diesem Ereignis wurden die Sonderzüge am 11. September zwischen Tegernsee und Holzkirchen abgefertigt. Am Bahnhof Tegernsee wurde ein Bahnhofsfest gefeiert. An dieser Veranstaltung dominierten zwei Dampflokomotiven - TAG 7 und 70 083 (diese Lokomotive gewann der BLV in demselben Jahr im April).

2.2.2 Gegenwart

Der Bayerische Localbahn Verein hat seinen Sitz in Tegernsee. Der Verein wurde als eingetragener Verein registriert, und zwar aus mehreren Gründen. Der Verein unterliegt den anderen wirtschaftlichen Bedingungen als die Gesellschaft, wie zum Beispiel: er muss keinen Grundkapital haben und keinen Geschäftsgewinn ausweisen. Dies widerspreche dem Gedanken des Ehrenamtes. Und noch, der Verein kann mit öffentlichen Geldern gefördert werden.

Warum wird der Bayerische Localbahn Verein so genannt? Der Name entspricht der Vereinstätigkeit. Der Verein erinnert an die technikgeschichtliche, verkehrsgeschichtliche und kulturelle Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern.

Die Haupttätigkeiten des Vereins sind vor allem *"der Betrieb von historischen Zügen und die Sammlung historisch wertvollen*

*Eisenbahnmaterials Bayerns*¹⁷. Der Verein befasst sich auch mit den Herausgaben des Informationsmaterials und mit der Reparatur ihrer Fahrzeuge. Für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge benutzt der BLV ihr Betriebswerk in Landshut. Der BLV ist auch Museumsträger in Bayerisch Eisenstein.

Wie in der Tschechischen Republik, muss der Verein auch in Deutschland auf bestimmte Gesetze beachten. Der BLV muss das Vereinsrecht gemäß Bürgerlichem Gesetzbuch, §21 bis 79 halten. Der BLV ist kein Eisenbahnverkehrsunternehmen als LG, sondern seine Züge werden von der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) betrieben. Der BLV ist Halter von Eisenbahnfahrzeugen nach dem Gesetz Allgemeinen Eisenbahngesetz § 32. Ihre Fahrzeuge sind im Nationalen Fahrzeugregister (NVR) beim Eisenbahn-Bundesamt eingetragen, deshalb haben sie entsprechende Nummern.

Der BLV braucht auch Finanzmittel für seine Aktivität. Weil sich der Verein selbst finanziert, bekommt er das Geld durch verschiedene Spenden, Fahrgeldeinnahmen und aus Mitgliedsbeiträgen.

In dieser Zeit hat der Verein ca. 250 Mitglieder. Es geht um die Freiwillige von verschiedenen Berufen, die die Eisenbahn lieben. Die Mitglieder, die als Lokführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, usw. arbeiten, werden mit dem Bahnbetrieb betrauten Personen fachlich so ausführlich geschult. Sie erhalten keine Vergütung.

¹⁷ Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 58

3 ARTEN DER PRÄSENTATIONEN

In diesem Kapitel lernt man die Präsentation (Werbung) der Vereine kennen. Dazu gehören Webseiten mit Facebook und gedruckte Materialien. Denn es geht um die Eisenbahnvereine, muss man hier auch die von diesen Vereinen organisierten Veranstaltungen, ihre Fahrzeuge und Localbahnmuseum des bayerischen Vereins einordnen.

3.1 Online Präsentationen

Unter Online Präsentation gehören heutzutage nicht nur die Webseiten, sondern auch Sozialnetzwerke, wie z. Beispiel Facebook. Diese Methode gehört unter den gebräuchtesten und schnellsten Arten der Informationsgewährung.

3.1.1 Webseiten der Vereine

Wie gesagt wurde, gehören die Webseiten zu den gebräuchtesten und schnellsten Arten der Informationsgewährung und Informationsgewinnung. Sie sind zugänglich überall in der Welt, es ermöglicht den Gesellschaften, in diesem Fall den Vereinen, in entfernten Gebieten von Veranstaltungsort zu präsentieren.

Es ist nicht anders in diesen Vereinen. Jeder Verein verwaltet seine Webseite, wo die Informationen über die nächsten Veranstaltungen, seine Fahrzeuge, Vereinsgeschichte, Kontaktangaben usw. anbietet. Ein wichtiger Bestandteil ist selbstverständlich die Fotogalerie.

In folgenden Kapiteln werden die Webseiten beider Vereine beschrieben. LG bereitet eine neue Webseite vor, die momentan im Aufbau

sind (Stand: 10. April 2013), deshalb beschreibe ich die Webseite www.lokalkagroup.cz. BLV hat 2 Webseiten, aber hier befasse ich mich mit der Webseite www.localbahnverein.de.

3.1.1.1 www.lokalkagroup.cz

Der Verein gründete die Webseite im Jahr 2000, aber sie hatte die großen Veränderungen in folgenden Jahren. Zurzeit (April 2013) werden die Seiten nicht so oft aktualisiert, denn man arbeitet an eine neue Fassung.

Die Einleitungsseite dient als Wegweiser. Oben gibt es eine Leiste, woher man an verschiedene Links gehen kann. Der erste Link ist 'Unsere Fahrzeuge' (tsch. 'Naše vozidla'), an dem man die Informationen über Fahrzeuge mit einigen Fotos findet. Ein weiterer wichtiger Link wird 'Dokumente' genannt. Hier findet ein 'Archiv der Seiten' also die Fotogalerie, die nach den Jahren unterteilt wird. Weiter findet man die Download-Links, von denen die Flugblätter oder Informationszeitschrift 'Lokálka' heruntergeladen werden können. Ein weiterer Link wird 'Links' genannt, wo man die Webseiten der LG unterstützenden Unternehmen oder andere Webseiten mit dem Thema Eisenbahn findet. Der nächste Link sind 'Veranstaltungen', wo man die Veranstaltungen des Vereins und anderer Vereins findet. Die Veranstaltungen anderer Vereine befinden sich auf der Webseite 'ŽelPage' (Webseite mit dem Eisenbahnthema). Der letzte Link ist auf die 'Bücher', wo man eine Liste aller verlegten Broschüren einschließlich der Preise.

Auf der Einleitungsseite findet man auch die Aktualitäten mit eventuellen Fotos und Kontaktangaben.

Die Webseiten sind übersichtlich. Die Leute finden hier alles, was sie brauchen. Sie sind für die breite Öffentlichkeit bestimmt.

3.1.1.2 www.localbahnverein.de

Die Webseite des deutschen Vereins wird regelmäßig aktualisiert. Sie haben etwas eine andere Aufteilung als die tschechische Webseite, aber sie haben die gleiche Struktur.

Auf der linken Seite gibt es eine Leiste mit verschiedenen Links. Der erste Link heißt 'Wir über uns', wo man über die Geschichte des Vereins lesen kann. Der nächste Link sind 'Termine', wo die Daten der zukünftigen Sonderfahrten mit den Plakaten zur Verfügung stehen. Der weitere wichtige Link ist 'Localbahn Museum'. Hier findet man viele der Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein betreffende Bilder, Öffnungszeiten, Preise und gescannte Flugblätter. Man findet hier Informationen über Museumskatalog, das derzeit auf CD zugänglich ist. Ein weiterer Link ist 'Lokomotiven und Triebwagen', in dem die Liste der Fahrzeuge sich befindet. Weiter gibt es ein Link 'Lok 70083', wo man Informationen über diese betriebsfähige Dampflokomotive finden. Der nächste Link 'Aktuelles auch aus Werkstatt und Museum' findet man Informationen über Reparaturen und Neuigkeit. Im Link 'BOB/BLV' kann man über ein Eisenbahnverkehrsunternehmen lesen, dessen Lizenz vom BLV verwendet wird. Andere Links sagen aus darüber, was der Verein sucht (z. Beispiel Gegenstände ins Museum) und eine Liste der Webseiten. Der letzte Link 'Informationen und Kontakte, Impressum' enthält eine Beitrittserklärung und Kontakte, die nach den Anforderungen unterteilt werden.

Auf der Einleitungsseite findet man das Bild des Fabrikschildes ihrer Dampflokomotive 70 083 und die Aktualitäten. Zum Beispiel: Informationen über das zukünftige Jubiläum der Dampflokomotive und über die Möglichkeit das Buch "Die Dampflokomotive 70083 fährt wieder" zu kaufen.

Die Webseiten sind übersichtlich. Sie sind vor allem für Eisenbahnfreunde bestimmt.

3.1.2 Facebook

Heutzutage geht es um eine der beliebtesten Socialnetz der Welt. Wahrscheinlich wählten beide Vereine sie zu ihrer Präsentation.

LG gründete seine Facebook-Seite im Jahr 2010. Jetzt hat die Seite 278 Fans (Stand: 19. April 2013). Auf der Titelseite von LG findet man das Einleitungsfoto mit dem Profilbild (LG hat sein Logo) und Symbole, die den Benutzer in die Fotogalerie und die Liste der Veranstaltungen einlassen. Unten kann man die Kommentare, geteilte Links und eingelegte Bilder sehen.

Von Juni 2012 bis März 2013 führte der Fotowettbewerb durch, die erstens die Aufgabe hatte, ins Unterbewusstsein neuer Leute zu kommen.

Bayerische Localbahn Verein gründete seine Facebook-Seite im Jahr 2011. Jetzt hat die Seite 55 Fans (Stand: 19. April 2013). Die Titelseite bildet ebenfalls das Einleitungsfoto mit dem Profilbild, auf dem die in diesem Jahr ihre 100. Geburtstag feiernde Dampflokomotive 70 083 ist. Weiter gibt es die Symbole, die eine Eingabe in die Fotogalerie und die Liste der Veranstaltungen ermöglichen. Unten kann man die Kommentare, geteilte Links und eingelegte Bilder sehen.

Beide Seiten haben die Links zur Vereinswebseite zur Verfügung.

3.2 Gedruckte Präsentationen

Nicht nur die Webseiten oder Facebook sind ein geeignetes Mittel der Präsentation. Nicht alle Leute haben Zugang zum Internet. Deshalb beschäftigen sich beide Vereine mit der Herausgeberschaft. In diesen Bereich kann man die verschiedenen Broschüren, Publikationen, Flugblätter oder Ansichtskarten zuordnen.

Unter den gedruckten Materialien können auch die Poster genannt werden. Diese Präsentationsform wird meist vor verschiedenen Veranstaltungen vorgekommen.

Lokálka Group hat früher (zwischen Jahren 1993 - 2003) die Informationszeitschrift *Lokálka* herausgegeben. Die Zeitschrift informiert über die geplanten Veranstaltungen, die Tätigkeit des Vereins und enthielt die Artikel 'Aus alten Archiven'. Jetzt kann man diese Zeitschrift auf der Webseite finden.

3.2.1 Broschüren

Jeder der Vereine hat einige Informationsbroschüren während seiner Existenz herausgegeben. Das waren die Broschüren entweder über Fahrzeuge oder Bahnstrecken.

LG teilt die Herausgeberschaft in zwei Linien. Zu der ersten Linie gehören die Broschüren über Fahrzeuge und zu der anderen Linie die Broschüren über Geschichte der Bahnstrecken. Die erste Broschüre *110 Jahre der Lokalbahn Rokycany - Nezvěstice* wurde im Jahr 1993 von Lokálka herausgegeben. In den nächsten Jahren gab es die Broschüren wie zum Beispiel: *Mit der Spur der Radnitzer Lokalbahn* (1994), *Triebwagen M 131.1* (1995), *Triebwagen M 262.0* (1996), *Moldauer Bergbahn* (1999) und viele andere. Die Broschüre *120 Jahre der Lokalbahn Rokycany - Nezvěstice* (2003) wurde zur Quelle meiner Bachelorarbeit. Der BLV gibt die Broschüren über die Fahrzeuge, Bahnstrecken und sein Museum heraus. Zum Beispiel, eine Broschüre über die Dampflokomotive 70 083 wurde mit dem Titel *Die Dampflokomotive 70 083 fährt wieder* von Thomas Bloch herausgegeben. Im Jahr 2000 wurde ein Museumskatalog verlegt, der eine wichtige Quelle für diese Bachelorarbeit wurde. Jetzt ist der Museumskatalog auch auf CD erhältlich und in naher Zukunft wird er wieder verlegen.

3.2.1.1 Broschüre '120 Jahre der Lokalbahn Rokycany - Nezvěstice'¹⁸

Die Broschüre wurde im August 2003 zum 120. Jubiläum der Lokalbahn von Lokálka Group verlegt. Der Autor ist Jiří Svoboda, der Vorsitzende des Vereins. Die Broschüre wurde für die finanzielle Unterstützung von 'Open Society Fund Praha' verlegt.

Am Anfang der Broschüre ist eine Karte, die die Strecke von Rokycany nach Nezvěstice zeigt. Weiter findet man da 'Wort zur Einführung', wo der Autor kurz die Bahnstrecke beschreibt, warum die Bahnstrecke wichtig ist und wie sie betrieben wird.

Weiter enthält die Broschüre eine kurze Beschreibung der Geschichte der Industrieproduktion im Rokycany Gebiet, die zurzeit eine Wirkung auf die Eisenbahn hatte.

In der Broschüre stellte der Leser mit zwei Personen vor, die die Eisenbahnwelt beeinflussten. Die erste Person ist Bethel Henry Strousberg (*1823 †1884). Er war ein Eisenbahnprojektant, der einen Landbesitz in Zbiroh mit den Eisenhütten zum Beispiel in Dobřív und Strašice besaß. Die zweite Person ist Jan Muzika (*1832 †1882), auch ein Eisenbahnprojektant und der Besitzer 'Muzika und Macan' Unternehmen. Die Lokalbahn aus Nezvěstice nach Mirošov wurde dank seinem Unternehmen gebaut. *"Leider starb er vor der Eröffnung der Bahnstrecke (...), aber vor seinem Tod gewann er die Konzession für den Aufbau der verschiedenen Bahnstrecken und für die Fortsetzung der Bahnstrecke aus Mirošov nach Rokycany"*¹⁹.

Die nächsten Kapitel widmen sich der Böhmisches Westbahn, der Kohlenbahn aus Rokycany nach Mirošov und vor allem der Lokalbahn Rokycany - Nezvěstice. Hier kann man über ihren Aufbau, Geschichte, Städte oder Denkmäler, über die wichtigsten Unternehmen entlang der Bahnstrecke usw. lesen.

¹⁸ Titelseite der Broschüre: Anhang 4

¹⁹ übersetzt aus: Jiří Svoboda: *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice*, 2003, S.6

Das nächste wichtige Kapitel ist 'Lokálka Group und Mirošovka' genannt. Hier kann man mit dem Verein vorstellen, der damals 10 Jahre alt war. Hier gibt es die Informationen wie zum Beispiel: wann und warum der Verein gegründet wurde, was die ersten Veranstaltungen des Vereins waren, wann der Verein mit der Herausgeberschaft begann und welche Broschüren verlegt wurden oder die Informationen über Wiederinbetriebnahme des Triebwagens M 131.1386.

Die ganze Broschüre wird durch die Aufrisse der Stationen oder der Streckenabschnitte, die historischen und zeitgemäßen Fotos ergänzt. In der Broschüre finden sich auch die Logos der Spender.

Die Broschüre ist für die breite Öffentlichkeit bestimmt. Ihr Ziel ist die Öffentlichkeit mit der Bahnstrecke vorzustellen.

3.2.1 2 'Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein'²⁰

Der Katalog wurde im 2000 herausgeben. Der Autor ist Dietmar Henseler. Im Katalog wird dem Leser die Geschichte der bayerischen Bahnstrecken und der Fahrzeuge bis Jahr 1950 vorgestellt.

Am Anfang des Katalogs findet man 'Vorwort', das den Leser mit den Tätigkeiten des Vereins und mit dem Museum vertraut macht.

Das erste Kapitel heißt 'Die bayerischen Lokalbahnen', die die verschiedenen bayerischen Bahnen in mehrere Gruppen (Nebenbahnen, Privatbahnen usw.) aus verschiedenen Ansichten unterteilt. Es wird hier die Entwicklung der Lokomotiven, die früher auf diesen Bahnen fuhren, mit ihrer Geschichte und technischen Angaben beschrieben.

Das weitere wichtige Kapitel befasst sich mit dem Museum in Bayerisch Eisenstein. Es beschreibt, wie die Idee der Museumsgründung entstand und was nachgekommen werden musste. Weiter beschreibt es

²⁰ Titelseite des Katalogs: Anhang 8

auch das Konzept des Museums, die Lokstation Bayerisch Eisenstein mit technischen Angaben, und wie die Lokstation als Museum umgebaut wurde. In diesem Kapitel wird auch ein kurzer Rundgang durch das Museum beschrieben, der informiert, was man im Museum sehen kann. Ein Bestandteil des Kapitels ist noch 'Gedanken zum Localbahnmuseum' von Bernhard Ücker (Gründungsmitglied des BLVs).

Das nächste wichtige Kapitel erzählt über den Bayerischen Localbahn Verein. Es beschreibt seine Entstehung, seine Ziele und es beschäftigt sich mit seinen Mitgliedern. Man kann hier lesen, dass der Verein den Nachwuchs vermisst. Dieser Absatz sagt aus, wenn jemand für eine Mitgliedschaft interessiert ist, musste er keine Angst über ungenügende Qualifikation haben. Es reicht für die Eisenbahn sich zu interessieren und einen Arbeitswunsch zu haben.

Am Ende des Katalogs gibt es einen Anhang, wo man einen kurzen Überblick über das Museum findet, wie zum Beispiel die wichtigen Daten in der Geschichte des Lokschuppens, eine Fahrzeugliste oder eine Spenderliste, die bei der Reparatur des Lokschuppens halfen.

Der ganze Katalog wird durch die Aufrisse der Fahrzeuge, die historischen Fotos und die gescannten Dokumenten angeführt.

Der Katalog ist für Eisenbahnfreunde bestimmt. In der Beschreibung werden die Fachbegriffe aus der Eisenbahnumgebung verwendet.

3.2.2 Flugblätter

Das andere Werbematerial sind die Flugblätter. Sie können verschiedene Formen haben. Aber immer haben sie die gleiche Funktion die Öffentlichkeit zu informieren. Deshalb benutzen die Vereine diese Methode.

3.2.2.1 LG und seine Flugblätter

Lokálka hat nur zwei Flugblätter während seiner Existenz verlegt. Das erste Flugblatt wird 'Eisenbahnverein Lokálka Group' genannt und befasst sich mit der ersten Dekade des Vereins.

Auf der Titelseite befindet sich ein Bild mit dem Schild aus dem Triebwagen. Darunter ist ein Foto mit einer slowakischen Lokomotive und dem Triebwagen in Břeclav. Beide Bilder wurden in 'Zugwanderung' im Jahr 2002 gemacht.

Im Flugblatt gibt es eine kurze Erzählung über die Geschichte und Tätigkeit des Vereins, über den Triebwagen M 131.1386 und andere Fahrzeuge. Man kann auch über die verlegten Broschüren und die angebotenen Möglichkeiten lesen (zum Beispiel die Möglichkeit einer Privatfahrt). Die Texte sind von Bildern begleitet. Das Flugblatt enthält Kontaktangaben des Vereins.

Das zweite Flugblatt wird 'Triebwagen M 131.1386' genannt. Auf der Titelseite befindet sich ein Bild mit dem Nummernschild und mit dem Vereinslogo. Unten ist ein Foto des Triebwagens an der Veranstaltung 'Eisenbahntag' in Liberec (2000).

Das Flugblatt informiert kurz über den Triebwagen von seiner Erzeugung, durch regelmäßigen Betrieb zu seiner Wiederinbetriebnahme von LG. Im Flugblatt kann man die seine Existenz darstellenden Bilder sehen. Im Flugblatt sind wieder Kontaktangaben des Vereins.

Beide Flugblätter sind für die breite Öffentlichkeit bestimmt. Mit ihrem farbigen Design bestricken sie die Menschen unterschiedlichen Alters.

3.2.2.2 BLV und seine Flugblätter

Ein wichtiges Flugblatt des BLVs ist 'Bayerischer Localbahn Verein e.V.', das kurz die Tätigkeit des Vereins beschreibt. Ein kleines Flugblatt über das Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein ist danach eingefügt. Eine Seite ist in Deutsch und die andere in Tschechisch geschrieben.

Auf der Titelseite ist ein Bild der Dampflokomotive 70 083, die von Verein betrieben wird. Über dem Bild ist der Titel des Vereins in der Schwabacher Schrift. Unter dem Bild ist das Vereinslogo mit der Webadresse.

Das Flugblatt enthält viele Bilder mit kurzen Beschreibungen des Lokschuppens in Bayerisch Eisenstein, der Fahrzeuge und der Vereinstätigkeit. Hier findet man Kontaktangaben, Bankverbindung und eine Beitrittserklärung.

Eingefügtes Flugblatt enthält eine kurze Einführung über das Museum, die Öffnungszeiten und den Fahrplan für die Veranstaltung 'Bayerische Dampfwoche'. Es gibt hier Kontaktangaben des Vereins.

Die Flugblätter sind für die breite Öffentlichkeit bestimmt, zum Beispiel es wird Erlebnisführungen für Schulklassen angeboten.

3.3 Veranstaltungen der Vereine

Eine der Aktivitäten beider Vereine ist historische Sonderzugfahrten mit ihren Fahrzeugen zu organisieren. Der Unterschied zwischen den Vereinen besteht darin, dass LG vor allem Diesellokomotiven hat, mit denen die Sonderfahrten organisiert werden. Aber der BLV spezialisiert sich auf die Sonderzüge mit der Dampflokomotive.

Eine wichtige Fahrt für den Verein Lokálka ist der 'Hamerník Express', der in jedem Jahr stattfindet und für den Verein zu seiner Tradition wurde.

Für den BLV (aus der Sicht dieser Arbeit) ist die wichtige Fahrt die 'Bayerische Dampfwoche'. Bei dieser Veranstaltung kommt der Dampfzug nach Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein.

Jeder Verein hat hinter sich und sicher auch vor sich viele Veranstaltungen. Zum Beispiel: früher fuhr Lokálka die Nikolausfahrten oder Ausflugszüge, wie z. B.: zur Burg Křivoklát, Rabí usw. Nicht einmal war der Buffetwagen ein Bestandteil der Zuggarnitur (ausgebauter Beiwagen der Reihe C1m), der vom Verein 'Plzeňská dráha' ausgeliehen wurde. Unter anderen Veranstaltungen gab es Schulausflüge und Privatfahrten. Von Privatfahrten verdient der Theaterzug der Schauspielgruppe 'Komedyjanti' aus Tachau eine Erwähnung, der im Jahr 2004 ausfuhr. Sicher werden fragliche Fahrten wieder lebendig mit einem neuen Triebwagen.

Der BLV veranstaltet die historischen Brückenfahrten rund um München in jedem Jahr an Ostern und Pfingsten. Die Züge werden mit der Dampflokomotive 70 083 gezogen. Weiter organisiert der Verein die Fahrten während verschiedener Veranstaltungen, wie zum Beispiel Jubiläum der Lokomotiven oder der Bahnstrecken durch Bayern, Deutschland und auch Österreich. Zum Beispiel im Jahr 2006 half der BLV beim hundertzwanzigjährigen Jubiläum der Salzburger Lokalbahn mit.

Unten in Kapiteln befindet sich eine kurze Übersicht der wichtigen Vereinsveranstaltungen: 'Hamerník Express' und 'Bayerische Dampfwoche'.

3.3.1 Hamerník Express

Bis heute organisierte Lokálka Group zahlreiche Veranstaltungen. Wie gesagt wurde, eine der wichtigsten für den Verein ist Hamerník Express. Es geht um eine Veranstaltung, die am dritten Samstag im Mai stattfindet. Die Züge werden in der Regel mit dem historischen Triebwagen M 131.1 gezogen, zwischen Jahren 1996 und 1999 wurden die Züge von

der Dampflokomotive 310.072 getrieben²¹. Diese Züge transportieren die Besucher von 'Hamernický den' in Dobřív zwischen Rokycany und Mirošov. Während des Tages findet auch eine Fahrt nach Nezvěstice statt, weil die Stadt Nezvěstice zu den treuesten Spendern dieser Veranstaltung gehört.

Die Fahrt aus Mirošov nach Dobřív ist mit den historischen Bussen besorgt. Seit Jahr 2008 arbeitet Lokálka mit Škoda-Bus Klub aus Pilsen zusammen. Dank dieser Zusammenarbeit können die Leute an demselben Tag auch das Verkehrsmuseum in Strašice besuchen, welches von Škoda-Bus Klub gegründet wurde. In vergangenen Jahren wurde der Verkehr mit Bussen vom Eisenbahnmuseum Zlonice besorgt.

'Hamernický den' ist eine kulturelle Veranstaltung des Museums in Rokycany, die im Areal des Hammerwerks in Dobřív stattfindet. Die Besucher können die Präsentationen von Kunstschmieden, Waffenschmieden, Hufschmieden und anderen Unternehmen, die sich mit der Eisenverarbeitung beschäftigt.

In diesem Jahr (2013) entschied sich der Verein den Hamerník Express mit einer kleinen Feier des Jubiläums der Bahnstrecke zu verbinden. Die Strecke Rokycany - Nezvěstice feiert ihre 130 Jahre. Die Verbindung dieser Veranstaltungen ist vor allem mangels Finanzmittel. Für Städte und Unternehmen, die entlang der Strecke stehen, ist Hamerník Express wahrscheinlich keine lukrative Investition.²²

3.3.2 Bayerische Dampfwoche²³

Während seiner Existenz organisierte der BLV viele Veranstaltungen. Die wichtige für BLV und das Bayerische Localbahnmuseum ist die Bayerische Dampfwoche. Diese Veranstaltung findet in jedem Jahr am

²¹ Foto aus dieser Veranstaltung: Anhang 3

²² Alle Informationen findet man auf den Webseiten des Vereins und Museums.

²³ Foto aus dieser Veranstaltung: Anhang 9

Anfang August statt. Es geht um die mit der Dampflok 70 083 gezogenen Dampfzüge, die zwischen Bayerisch Eisenstein und Zwiesel fahren.

Man kann sagen, dass die Bayerische Dampfwoche mit der Überführung des Dampfzuges aus Landshut Hauptbahnhof nach Bayerisch Eisenstein beginnt. Während dieser Fahrt haben die Leute eine Möglichkeit mit dem Zug zu fahren. Zu ihrem Startbahnhof fahren sie mit den Regionalzügen zurück.

In nächsten Tagen (im Jahr 2012 fuhr der Zug am 5., 7., 10. und 11. August) fährt der Dampfzug zweimal aus Bayerisch Eisenstein nach Zwiesel und zurück. Alle Züge halten am Bahnhof in Ludwigstal an. Nur am letzten Tag fährt der Zug bei der zweiten Fahrt nicht wieder nach Bayerisch Eisenstein, sondern nach Landshut Hauptbahnhof zurück. Die Rücküberführung nach Landshut können die Leute für Reise benutzen.

Während der Veranstaltung von Dampffahrten ist das Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Hier kann man *"einen spannenden Rundweg durch die Geschichte der bayerischen Localeisenbahnen von 1876 bis zur Gegenwart"*²⁴ erwarten (siehe Kapitel 3.4.2 Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein).²⁵

3.4 Eisenbahntradition

Meiner Meinung nach kann man zur Eisenbahntradition nach meiner Untersuchung fast alles zuordnen, was einen historischen Wert hat. In dieser Arbeit konzentrierte ich mich auf die von diesen Vereinen betriebenen Fahrzeuge, weil sie im regulären Betrieb nicht fahren, und auf das

²⁴ aus Flugblatt: Localbahnmuseum Bay. Eisenstein: *Bayerische Dampfwoche 2012*

²⁵ Alle Informationen über Abfahrtszeiten und Fahrpreise finden die Leute auf den Webseiten des Vereins oder Museums. In diesem Jahr 2013, werden diese Sonderfahrten von 2. bis 10. August stattfinden.

Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein, wo man an jeder Stelle die Eisenbahngeschichte sehen kann.

3.4.1 Fahrzeuge

Die Eisenbahnvereine LG und BLV besitzen ihre eigenen Fahrzeuge und jeder Verein spezialisiert sich auf eine andere Traktion.

LG hatte, und wird wieder haben, einen Triebwagen der Reihe M 131.1 und 2 kleine Diesellokomotive der Reihe T 211.0. Dazu hat der Verein zwei gedeckte Güterwagen, die jetzt als Lager dienen, einen Beiwagen der Reihe Clm und einen Biertransportwagen. Aus Mangel an Arbeitskräften und Finanzmitteln sind nicht alle Fahrzeuge in Betrieb.

Der BLV hat mehrere Fahrzeuge. Die Mehrheit der Fahrzeuge ist von Dampflokomotiven gebildet, die im Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein ausgestellt sind. Im BW Landshut sind 2 Dampfloks eingestellt: die betriebsfähige 70 083 und nicht-betriebsfähige mit der Kennzeichnung TAG 7, die einen Kesselschaden hat. Unter andere Lokomotiven gehören eine Dampfspeicherlok, eine historische betriebsfähige E-Lok 169 005, verschiedene Diesellokomotiven und Triebwagen. Zu den Lokomotiven hat der Verein noch die Wagen: Personal- und Güterwagen.

Unten in den Kapiteln sind zwei Fahrzeuge der Vereine beschrieben. Für LG ist es ein Triebwagen M 131.1386 und für BLV eine Dampfloks 70 083.

3.4.1.1 Triebwagen M 131.1386²⁶

Obwohl der Triebwagen M 131.1386 (heutzutage Kennzeichnung 801 386-4) nicht mehr von Lokálka betrieben wird, diente er den Verein fast

²⁶ Foto des Triebwagens: Anhang 6

17 Jahre. Er wurde im 1954 in der Wagenfabrik Tatra n.p. in Studénka hergestellt. Zu den Tschechoslowakischen Bahnen (ČSD) wurde er offiziell im Jahr 1955 nach einer Untersuchung und Reparaturen in Šumperk überliefert. Dann wurde er in Betrieb der Tschechoslowakischen Bahnen in Eger, Karlsbad, Klattau und Pilsen eingesetzt. Der Betrieb des Triebwagens wurde im Dezember 1984 aufgrund einer Störung des Achsenantriebs geschlossen.

Im Jahr 1984 gewann die Grundschule in Bezručice den Triebwagen und dann stand er auf einem Sockel neben dem Bahnhof, wo er als Klubhaus für die lokalen Modellbauer diente. Nach einiger Zeit wurde der Modellbauerkreis aufgehoben. Damit der Triebwagen auf einem Sockel nicht verwahrlost, entschied man über seine Wiederinbetriebnahme.

Schon am 14. Januar 1993 wurde er aus dem Sockel abgenommen und dann an die Schienen wiedergegeben. Viele Eisenbahnfreunde fanden es wie eine Wiedergeburt dieses Triebwagens. *"Danach wurde der Triebwagen in den Lokdepot in Pilsen abgeführt."*²⁷ Anstatt des Triebwagens erschien eine andere Diesellokomotive der Reihe T 211.0 auf dem Sockel (es ist eine kleine Industrielokomotive), die dem Vorsitzenden des Vereins gehörte. Sie wurde später verschrottet.

*"Am 12. Mai 1995 wurde der Mietvertrag zwischen LG und Grundschule aus Bezručice unterzeichnet"*²⁸ und der Verein konnte Reparaturen auf eigene Kosten machen. Im August 1996 gewann der Triebwagen einen neuen Lack in Škodawerken in Pilsen. Dann folgten die weiteren Arbeiten, die für eine Technische Sicherheitsprüfung und den Erwerb des Befähigungsnachweises notwendig waren. Der wurde am 2. Mai 1997 gewonnen.

²⁷ übersetzt aus Flugblatt: Lokálka Group, *Motorový vůz M 131.1386*, 2003

²⁸ übersetzt aus: Lokálka Group: *Motorový vůz M 131.1386*: URL: <http://www.lokalkagroup.cz/m131.php> [Stand: 12. Februar 2013]

Während seiner Wirksamkeit bei LG durchfuhr der Triebwagen ziemlich ganz Tschechien und besuchte auch Ausland (Polen, Slowakei).

Der langjährige Betrieb wurde am 29. August 2012 abgeschlossen und der Triebwagen wurde auf den Sockel nach Bezdrůžice zurückgegeben (siehe Kapitel 2.1.1 Eisenbahnverein Lokálka Group).²⁹

Der Triebwagen wird von einem Dieselmotor Tatra T 301 angetrieben. Es ist ein luftgekühlter Zwölfzylindermotor. Der Trieb ist mechanisch durch ein Wechselgetriebe MYLIUS an den Antriebsdoppelrädern betrieben. Die Höchstgeschwindigkeit ist 60 km/h. Weitere Informationen findet man in der Broschüre 'Motorové vozy M 131.1'.

3.4.1.2 Dampflokomotive 70 083

Die Dampflokomotive mit der Kennzeichnung 70 083 wurde im Jahr 1913 in der Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in München hergestellt. Dann wurde sie von der Königlichen Bayerischen Staatsbahn betrieben. Sie wurde für die leichten Züge an den Nebenbahnen eingesetzt.

Im Jahr 1925 wurde die Lokomotive von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übernommen, woraus sie zu der Deutschen Bahn kam. Die Deutsche Bahn AG ist jetzt ihr Eigentümer.

Im Jahr 1963 wurde sie als die letzte Dampflokomotive aus dem Betrieb von Bundesbahndirektion in Nürnberg ausgemustert und nach München transportiert. Dann stand sie fast 40 Jahre als Technisches Denkmal in Můhldorf am Inn.

Im Jahr 2005 war die Dampflokomotive nach den langen Arbeiten vom Bayerischen Localbahn Verein wieder betriebsfähig. Während der Reparaturen wurde ein Zugsicherungssystem PZB 90 sowie Zugfunk GSM-R installiert.

²⁹ Foto: Anhang 2

Im Jahr 2011 wurden die Schäden auf dem Neukessel gefunden, und zwar an den Stehbolzen. Während der Betriebspause wurde der Kessel herausgenommen, bearbeitet und etwa 250 Stehbolzen wurden ausgewechselt. *"Am 19. März fand in Landshut die Wasser-Druckprobe am wieder montierten Kessel statt".*³⁰ Alles war in Ordnung, deshalb konnte die Dampflok auf ihre Fahrt am 18. April 2011 ausfahren. Dann verliefen noch kleine Reparaturen und Untersuchungen. Am 30. Mai 2011 wurde die Hauptuntersuchung der Lok 70 083 endlich abgeschlossen.

Seit ihrer Wiederinbetriebnahme unternahm sie viele Dampffahrten durch Bayern sowie auch in Österreich.

In diesem Jahr (2013) feiert die Lok ihren 100. Geburtstag. Zu diesem Jubiläum wird die Veranstaltung 'Tag der offenen Tür in BW Landshut' organisiert, die am 16. Juni stattfindet. Weitere Informationen gibt es auf den Webseiten des Museums.

Es ist eine zweizylindrige Heißdampf-Tenderlokomotive. Ihre Höchstgeschwindigkeit ist 65 km/h. Weitere Informationen gibt es in der Broschüre 'Die Dampflokomotive 70 083 fährt wieder'.

3.4.2 Das Bayerische Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein

Der wesentliche Unterschied zwischen den Vereinen LG und BLV ist ein Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein. Während sich LG mit der Reparatur und folgendem Betrieb seiner Fahrzeuge beschäftigt, befasst sich BLV auch mit der Sammlung des Eisenbahnmaterials. Deshalb war es notwendig, einige Räume zu finden.

³⁰ Bayerischer Localbahn Verein e.V.: Lokomotive 70 083: URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 2. April 2013]

3.4.2.1 Wie das Localbahnmuseum entstand

Der BLV beschäftigt sich *"mit der Sammlung der Gegenstände aus den staatlichen und privaten bayerischen Local-, Secundär- und Vicinalbahnen"*³¹. Aber es war notwendig, diese Gegenstände aufbewahrt zu haben. Eine Möglichkeit war, wertvolle Stücke auf Denkmalsockel zu lassen, aber sie begannen nach wenigen Jahren zu verrotten. Deshalb war es notwendig, einen besseren Ort für diese Stücke zu finden. *"Im Jahr 1976 wurde die Idee eines Eisenbahnmuseum geboren."*³²

Der Lokschuppen von 1877 in Bayrisch Eisenstein wurde früher zur Vorbereitung der Lokomotiven der Baureihe 38, 50 und 64 für die Rückfahrt nach Plattling verwendet. In den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Dampflokomotiven durch Diesellokomotiven an der Bahnstrecke Bayerisch Eisenstein - Plattling ersetzt. Aus diesem Grund *"verlor der Lokschuppen seine Bedeutung für die Deutsche Bundesbahn"*³³, bis er geschlossen wurde. Dann wurde der Lokschuppen als Lager von der Firma Schott benutzt.

Nach der vollständigen Schließung der Lokstation kam die Möglichkeit für BLV vor, der eine Unterbringungsmöglichkeit für seine Fahrzeuge suchte. Im Jahr 1981 mietete der Verein einen Lokschuppen in Bayerisch Eisenstein von der Deutschen Bundesbahn. Ein Jahr später wurde der Planungsauftrag an den Architekten gegeben. *"Nach den Vorstellungen des BLV mussten Rundschuppen und nördliches Langhaus mit allen Einrichtungen (Tore, Gleisanschlüsse, Drehscheibe) bleiben."*³⁴ Der nördliche Teil des Langhauses wurde als eine Museumswerkstatt und die Halle im Süd-Langhaus für die Ausstellung von Fahrzeugen eingerichtet.

Im Jahr 1985 begannen die ersten Reparaturen, bei denen die geöffnete Dachfläche überdacht wurde. Leider wurde es nach der Öffnung

³¹ Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 36

³² Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 30

³³ Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 34

³⁴ Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 35

der Dachfläche gefunden, dass die Balken morsch und nicht mehr verwendbar waren. Und sie mussten ausgewechselt werden. Es wurde viel unerwartete Arbeit in Anspruch genommen und dazu kamen noch ungeplante Ausgaben. Im Mai 1987 wurde das große Gebäude überdacht. Viele Spender halfen mit ihren Mitteln im Betrag von 2,7 Millionen Mark. *"Die Restsumme von rund 300.000 Mark wurde von Eigenleistungen aufgebracht."*³⁵

Am 3. Juli 1993 wurde das Museum für das Publikum eröffnet. Im folgenden Jahr, am 30. März, gab es eine offizielle Einweihung des Localbahnmuseums Bayerisch Eisenstein. Im Jahr 2012 besuchten das Museum 12 800 Besucher.

3.4.2.2 Museumsbesichtigung³⁶

Localbahnmuseum befindet sich neben dem Grenzbahnhof in Bayerisch Eisenstein. Es ist ein kleines Museum als andere Museen. Die Exposition befindet sich in der Rundhalle und im westlichen Langhaus.

In der Eingangshalle finden die Besucher eine Kasse und verschiedene Informationstafeln (z. B. über der Lokstation Bayerisch Eisenstein, Liste der Fahrzeugsammlung oder Liste der Zuschussgeber, die bei der Reparatur des Lokschuppens mit Finanzmitteln halfen) und die Ständer mit verschiedenen Flugblättern. Im Museum gibt es die Richtungsanzeiger, die die Richtung der Besichtigung angeben.

Der erste Raum der Besichtigung bietet eine Ausstellung über die Geschichte der Eisenbahn und der bayerischen Lokalbahnen. Hier kann man verschiedene Modelle, historische Dokumente oder historische Gegenstände sehen³⁷. Im anderen Raum sieht man mechanische Signale

³⁵ Dietmar Henseler: *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, 2000, S. 35

³⁶ Nach persönlicher Museumsbesichtigung

³⁷ Foto der Ausstellung der historischen Lampen: Anhang 11

und von Fahrzeugen Marinscher Schneeräumer und zwei Eisenbahn-Draisinen. Hiervon kann man herausgehen und draußen auf den Schienen stehen einige Wagen, wie z. B. das Personenwagen, Tankwagen oder Schienenwagen. Oder man kann im Gebäude, ein Stockwerk höher gehen.

Im Obergeschoss gibt es einen Raum, der für verschiedene thematische Ausstellungen verwendet wird (im August 2012 war hier eine Fotoausstellung - "Waldbahn-Momente"). Aus einem Nebenzimmer hat der Besucher einen Anblick auf die in der Rundhalle ausgestellten Fahrzeuge. In diesem Raum kann man auch die Tafeln sehen, die kurz den Bayerischen Localbahn Verein und das Localbahnmuseum beschreiben.

Die Treppe hinunter geht man in die Rundhalle³⁸. Hier kann man die Dampflokomotiven, Diesellokomotiven, verschiedene Wagen und Eisenbahn-Draisinen bewundern. Ein kommentiertes Video wird in der Rundhalle gezeigt.

Im Museum kann man emaillierte Bahnhofsschilder oder Herstellungszeichen der Lokomotiven sehen. Bei jedem Exponat ist eine Tafel, die eine Beschreibung der gegebenen Gegenstände oder der Lokomotiven in deutscher und tschechischer Sprache enthält.

Das Museum kann man fast während des ganzen Jahres besuchen, weil das Museum während der verschiedenen Feiertage und Ferien geöffnet ist. Die Öffnungszeiten ist von 10:30 bis 16:30 und die genauen Öffnungstage sind auf der Webseite veröffentlicht. Es ist auch möglich, eine Abendbesichtigung durch das Museum mit dem Führer zu bestellen.

Der Eintrittspreis³⁹ kann man in Euro oder in der Tschechischen Krone bezahlen. Das Museum bietet auch ermäßigte Eintrittspreise für Kinder und Schwerbehinderte (mit dem Ausweis). Das nächste spezielle Angebot sind Gruppeneintrittspreise, welche die Gruppen von 10 oder von

³⁸ Foto der Rundhalle: Anhang 12

³⁹ Eintrittskarte ins Museum: Anhang 10

25 Leuten unterscheiden. Der nächste spezielle Angebot sind Gruppeneintrittspreise, welche die Gruppen von 10 oder von 25 Leuten unterscheiden. Es gibt kein Kombiticket mit der Fahrkarte für den Sonderdampfzug. Nach dem Vorstand des BLVs sind die Fahrgäste eine andere Zielgruppe als die Museumbesucher.

4 Zusammenarbeit dieser Vereine

Die Zusammenarbeit unter den Eisenbahnvereinen ist sehr wichtig. Ein Grund dafür ist, dass sich die Vereine auf verschiedene Zweige der Eisenbahn spezialisieren, wie zum Beispiel: der Betrieb von Fahrzeugen, Modelleisenbahn, Betrieb des Eisenbahnmuseums usw. Bei der Zusammenarbeit dieser Vereine haben die Menschen mehr Möglichkeiten die Eisenbahn kennenzulernen und zwar aus verschiedenen Sichten. Die Zusammenarbeit bringt auch eine Möglichkeit der Präsentation. Man wird über die Vereine in fremden Regionen informiert, neue Besucher und neue Fahrgäste werden angezogen oder andere Vereine können sich für Zusammenarbeit interessieren.

Es ist nicht anders in diesen Vereinen. Zum Beispiel: LG arbeitet jetzt mit mehreren tschechischen Vereinen zusammen. Es geht um die Zusammenarbeit wie zum Beispiel: Reparaturen der Fahrzeuge, gegenseitiger Verleih der Fahrzeuge, Gewährung der Lizenz des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder gemeinsame organisierte Veranstaltungen.

Am meisten arbeitet LG mit dem 'Pardubitzer Verein für die Geschichte des Eisenbahnverkehrs'⁴⁰. Für Pardubitzer Verein ist LG wichtig vor allem als ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Weiter verleihen die Vereine gegenseitig ihre Fahrzeuge und organisieren gemeinsame Veranstaltungen, wie z. Beispiel: Eröffnung und Abschluss der Museumssaison in Rosice.

Unter andere Vereine, mit denen LG zusammenarbeitet, gehören zum Beispiel: 'Freunde der historischen Fahrzeuge Verein'⁴¹ (gemeinsame Veranstaltungen wie 125 Jahre der Bahnstrecke Rokycany - Nezvěstice),

⁴⁰ tschechischer Name: Pardubický spolek historie železniční dopravy

⁴¹ tschechischer Name: Klub přátel historických vozidel

'Eisenbahnmuseum Zlonice' (Anfang der Saison), 'Museumseisenbahn Zubrnice'⁴², 'Lokschuppen Zlíčov'⁴³ oder 'Zahnradbahn'⁴⁴ (Zusammenarbeit mit der Organisation der Veranstaltungen, zum Beispiel: Kindertag auf der Zahnradbahn).

Der BLV ist ein Mitglied im Verband der Museums- und Touristikbahnen (VDMT) in Deutschland. *"Der VDMT ist die Interessenvertretung für ehrenamtlich betriebene Eisenbahnen und für alle Museums- und Touristikbahnen in Deutschland"*⁴⁵.

Leider LG arbeitet mit keinem deutschen Eisenbahnverein und der BLV mit keinem tschechischen Eisenbahnverein zusammen. Die Gründe sind unterschiedlich. Der Grund für LG ist vor allem das Personal, eine kleine Anzahl der Mitglieder. Lokálka hat nämlich viele Leistungen in Pilsner Region, viel Arbeit bei den Reparaturen der Fahrzeuge und anspruchsvolle Verwaltung, die mit dem Betrieb des Eisenbahnverkehrs verbunden ist. Nach den Worten des Vorsitzenden bleibt keine Kraft für ausländische Zusammenarbeit und das ist ein Nachteil.

Für BLV ist der Grund, dass sich der Verein mit dem Thema 'Bayerische Lokalbahnen' befasst, und in dieser Richtung ist nicht einfach, einen Verein mit gemeinsamen Interessen, die dafür notwendig sind, zu finden.

Wenn eine Möglichkeit der Zusammenarbeit vorkäme, würde es für LG gegenseitige Teilnahme an Veranstaltungen, gemeinsame Projekte, sondern auch Arbeitstreffen usw. bedeuten. Die Unterstützung der Zusammenarbeit würde durch die gemeinsamen Aktivitäten verlaufen, in finanzieller Hinsicht ginge es um die grenzübergreifenden Subventionsprogramme.

⁴² tschechischer Name: Zubrnická museální železnice

⁴³ tschechischer Name: Výtopna Zlíčov

⁴⁴ tschechischer Name: Zubačka

⁴⁵ Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen: URL: <http://www.vdmt.de/> [Stand: 16.April 2013]

Für BLV wäre es wichtig, gemeinsame Ideen und gemeinsame Ziele zu haben, das heißt Lokalbahnen. Obwohl BLV hat Kontakte mit dem Verein 'Iron Monument Club' aus Pilsen, befasst sich dieser Verein vor allem mit seiner Dampflok der Baureihe 475.1, genannt 'Edeldame'.

5 ABSCHLUSS

Bachelorarbeit untersucht die Tätigkeiten und die Präsentation zwei Eisenbahnvereine, aus der Tschechischen Republik und Bayern. Die Vereine wurden als eingetragener Verein registriert, weil sie ohne Gewinnzweck gegründet wurden. Für ihre Tätigkeit verdienen sie vor allem mit dem Betrieb von historischen Zügen oder sie bekommen die Finanzmittel von Spendern. Beide Vereine müssen die verschiedenen Gesetze einhalten, ein der wichtigsten Gesetze ist das Eisenbahngesetz, das in beiden Ländern gilt.

Die nächste Aktivität der Vereine ist die Bewahrung der historischen Fahrzeuge. Für bayerischen Verein dient auch ein Localbahnmuseum dazu. Der Unterschied zwischen den Vereinen ist die Spezifikation der Traktion, vor allem geht es um eine Dampf-und Dieseltraktion.

Zur Präsentation werden die Webseiten, Flugblätter und heute beliebte Facebook verwendet. Sie haben auch mehrere Broschüren herausgegeben.

Sie arbeiten mit anderen Vereinen zusammen, um ihre Aktivitäten effektiv zu machen und sich in anderen Teilen des Landes zu präsentieren. Sie befassen sich nicht mit der ausländischen Zusammenarbeit, weil es ziemlich schwer ist, einen Verein mit der gleichen Richtung zu finden.

Diese Tätigkeit kann nicht ohne die Menschen verrichtet werden, die eine bestimmte Beziehung dazu haben. Das Eisenbahn-Interesse ist relativ groß, das zeigt die Anzahl der Mitglieder.

In dieser Arbeit sind als meine Gedanken, sowie Gedanken der Vertreter beider Vereine enthalten.

LITERATURVERZEICHNIS

Gedrückten Quellen:

GOEDERT, Ralf. *Němčina pro pracovníky v železniční přepravě*, 1.vydání, nakl. Fragment, 1998, ISBN 80-7200-266-X.

HENSELER, Dietmar. *Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein*, München, 2000.

REISER, Pavel, SVOBODA, Jiří. *Motorové vozy M 131.1*, vydal spol. Lokálka Group, 1995.

SVOBODA, Jiří. *120 let místní dráhy Rokycany - Nezvěstice*, vydal spol. Lokálka Group, 2003.

Gruppe Eisenbahnwesen. *Deutsch-tschechischer Sprachführer für Eisenbahnbedienstete*, herausgegeben von der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) im Einvernehmen mit dem Reichsprotector in Böhmen und Mähren, Druckerei des Ministeriums des Innern in Prag.

Internetquellen:

spolek Lokálka Group:
URL: <http://www.lokalkagroup.cz/> [Stand: 2013].

Bayerischer Localbahn Verein e.V.:
URL: <http://www.localbahnverein.de/> [Stand: 2013].

Bayerischer Localbahn Verein e.V.:
URL: <http://www.blv-online.eu/> [Stand: 2013].

Bayerischer Localbahnverein
URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Bayerischer_Localbahnverein,
[Stand: 13. März 2013].

Drážní úřad, Udělení licence:

URL: <http://www.ducr.cz/view.php?cisloclanku=2006050002>,
[Stand: 13. Februar 2013].

Provozování dráhy, Podmínky přístupu na ŽDC:

URL: <http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=797493>,
[Stand: 13. Februar 2013].

Muzeum Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech:

URL: <http://www.muzeumrokypany.cz/plan-kulturnich-akci-2012/>
[Stand: 2. März 2013].

Bayerische Pt 2/3:

URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Bayerische_Pt_2/3,
[Stand: 28. März 2013].

Eisenbahnwelten, 70 083:

URL: <http://www.eisenbahnwelten.de/70083.htm>,
[Stand: 30. März 2013].

Lokálka Pňovany – Bezdrůžice:

URL: http://www.bezdruzickalokalka.cz/?p=vozidla/motor801.html&m=menu_vozidla.html,
[Stand: 25. März 2013].

Andere Materialien:

elektronische Korrespondenz mit Vertretern der Vereine

Fragebogen für Vertreter

Flugblätter der Vereine

RESUMÉ

Bakalářská práce se zabývá dvěma železničními spolky. Jedním z České republiky, druhým z Bavorska. Cílem práce je zjistit, jaké jsou podmínky pro železniční spolky v těchto zemích a jaké mají možnosti propagování se.

Ve druhé kapitole jsou oba spolky popsány. Zabývá se jejich začátky existence, jejich činností, což je především provoz historických vlaků a vydavatelská činnost. Dále analyzuje podmínky pro činnost spolků a u českého spolku Lokálka Group také podmínky pro provozování drážní dopravy.

Třetí kapitola poskytuje informace o prezentaci těchto spolků. Jsou to především internetové stránky a tištěné materiály. V tomto oboru je ale nutné také pořádání různých akcí, prezentace vozidel spolků a v případě bavorského spolku provozování muzea v Bavorské Rudě.

Čtvrtá kapitola se zabývá spoluprací spolků. Popisuje, s kým spolky spolupracují a proč nespolupracují se spolky z opačných států. Pro zahraniční spolupráci je potřeba najít čas, personál a hlavně spolek se stejným zaměřením. V tomto oboru je spolupráce potřebná, např. pro zapůjčení vozidel.

Zpracování této práce bylo velice zajímavé. Měla jsem možnost nahlédnout do záležitostí, o které se jako člen spolku zajímat nemusím.

RESÜMEE

Diese Bachelorarbeit befasst sich mit zwei Eisenbahnvereinen. Der erste ist aus der Tschechischen Republik und der zweite aus Bayern. Das Ziel ist die Voraussetzungen für die Eisenbahnvereine in diesen Ländern und die Möglichkeiten ihrer Präsentation festzustellen.

Das zweite Kapitel beschreibt beide Vereine. Es befasst sich mit Anfängen der Vereine, ihrer Tätigkeiten, die vor allem der Betrieb von historischen Zügen und Herausgeberschaft sind. Das Kapitel analysiert weiter die Tätigkeitsbedingungen der Vereine und beim Tschechischen Verein Lokálka Group auch die Bedingungen für den Betrieb des Eisenbahnverkehrs.

Das dritte Kapitel zeigt Informationen über die Präsentation dieser Vereine. Das sind vor allem die Webseiten und gedruckte Materialien. In diesem Bereich muss man aber auch die Organisation der verschiedenen Veranstaltungen, die Präsentation der Vereinsfahrzeuge und im Fall des bayerischen Vereins auch den Betrieb des Localbahnmuseums in Bayerisch Eisenstein zuordnen.

Das vierte Kapitel befasst sich mit der Zusammenarbeit der Vereine. Es beschreibt, mit wem die Vereine zusammenzuarbeiten, und warum sie mit den Vereinen der entgegengesetzten Staaten nicht zusammenarbeiten. Für ausländische Zusammenarbeit ist notwendig, Zeit, Personal und vor allem einen Verein mit der gleichen Spezialisierung zu finden. In diesem Bereich ist die Zusammenarbeit erforderlich, zum Beispiel Verleih der Fahrzeuge.

Die Bearbeitung war sehr interessant. Ich hatte die Möglichkeit in den Angelegenheiten einzusehen, über die ich mich als Mitglied des Vereins nicht interessieren muss.

ANHANG



Anhang 1: Logo des tschechischen Vereins



*Anhang 3: Triebwagen M 131.1386 und Dampflokomotive 310.072 bei der Veranstaltung 'Hamerník Express' (1996)
Foto: Archiv*



*Anhang 2: Rückkehr des Triebwagens nach Bezdrůžice (2012)
Foto: Tomáš Svoboda*



120 let
místní dráhy
**ROKYCANY
NEZVĚSTICE**

Anhang 4: Titelseite der Broschüre



Anhang 5: Fahrkarte aus dem Schulausflug



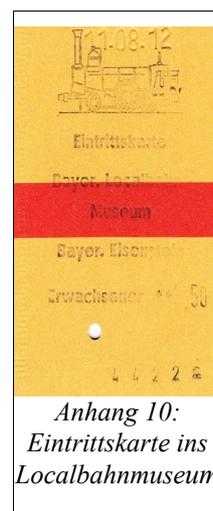
*Anhang 6: Ausflugszug nach Křivoklát (2011)
Foto: Tomáš Svoboda*



Anhang 7: Logo des bayerischen Vereins



Anhang 9: Dampflokomotive 70 083 bei der Veranstaltung 'Bayerische Dampfwoche' (2012)
Foto: Kateřina Svobodová



Anhang 10: Eintrittskarte ins Localbahnmuseum



Anhang 11: Ausstellung der historischen Lampen im Museum
Foto: Vladimíra Svobodová



Anhang 12: Rundhalle mit den Lokomotiven
Foto: Kateřina Svobodová

