News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/19 01.12.2019

Redaktionsadresse: c/o Frieder Jehring, Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
e-mail: elf-nfs-redaktion@t-online.de | Fax: +49-(0)3501-528422 | Tel: +49-(0)3501-528421
Club-Homepage: http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de ☞ **Online-Ausgabe mit klickbaren Links!**

Mit diesem Bild unseres JHV-Sonderzugs „Revier Sprinter“, angekommen im Eisenbahnmuseum Bochum, eröffnen wir die Berichterstattung vom Höhepunkt des Clubjahres. (Foto: Reinhard Schüler)

* * *

Mögen alle NFS-Leser eine schöne Weihnachtszeit haben und auch im Jahr 2020 unser Motto „Allweil gut Dampf“ ausleben können!

Bei prächtigstem Winterwetter macht sich 99 574 im Sandwich mit 199 030 von Glossen aus auf nach Mügeln b. Oschatz – „Russischer Sonntag“ beim „Wilden Robert“ (Foto: F. Jehring)

Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2018 / 2019

Auf die JHV hin ist es meine Aufgabe Bericht zu erstatten und ich tue dies nun zum zweiundzwanzigsten Male. Die Darlegungen sollen vergleichbar bleiben mit den Vorjahresberichten und so halte ich mich weiterhin an den seit der Clubgründung gehandhabten Raster. Ein weiteres durch eine Vielfalt von Ereignissen befrachtetes Clubjahr liegt hinter uns. Im Club und für mich war sicher einer der Höhepunkte die nachgeholte Stadtrundfahrt «25a» mit dem alten Doppelstöckerbus zum 25-jährigen Stammtischjubiläum in Berlin. Jürgen ist nicht nur ein guter Stammtischleiter, nein er ist auch ein sehr kompetenter Stadtführer, dies hat er auf dieser Rundfahrt unter Beweis gestellt.

Haben wir „Zweck und Ziele des Clubs“ im Jahre 2018 / 2019 erreicht?

Punkt 1 Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten & Informationsaustausch

Positiva: Unser Clubgrundsatz „die Pflege einer unkomplizierten Vereinskultur“ wurde auch in diesem Clubjahr von unseren Mitgliedern weiter gepflegt und gefestigt. Die Stammtische Berlin, Niedersachsen, NRW, Südwest e.V., Schweiz, St. Petersburg, Mallorca und Thailand waren in sehr unterschiedlicher Art und Weise mit Veranstaltungen und Zusammenkünften aktiv. Die zur Tradition gewordenen Stammtischveranstaltungen wie «das Eisbeinessen in Berlin» oder «die Winterfahrt im Harz» sind feste Bestandteile in unserer Clubagenda und kaum noch wegzudenken. Diese Veranstaltungen werden oft auch von vielen Mitgliedern anderer Stammtische besucht. Es findet dort immer ein reger Gesprächsaustausch statt, welcher auch zur «überregionalen Kollegialität» beiträgt. Viele kleinere Events und Zusammenkünfte in den einzelnen Stammtischen rundeten unser gemeinsames Hobby Eisenbahn und unsere gelebte Clubkameradschaft in dieser Berichtsperiode ab.

Die Clubinformationen wurden in diesem Clubjahr durch vier Ausgaben des NFS sichergestellt und dies wiederum unter Frieder Jehring als Redaktor. Der versuchsweise eingeführte Onlinedruck hat sich bewährt, ist kostengünstiger und wird deshalb beibehalten. Frieder leistet als Redakteur eine grosse und nicht immer eine so einfache Arbeit, ganz herzlichen Dank dafür. Auch die Beiträge aus Mitgliederkreisen haben erfreulich zugenommen. Spannende, vielseitige mit schönen Fotos bestückte Berichte sind die Folge. Hier allen Schreibenden ein grosses Dankeschön verbunden mit der Bitte: «Macht weiter so». Die durch Mathias Prockl seit 20 Jahren gestaltete und gepflegte Homepage wird recht häufig aufgerufen und es ergeben sich daraus hie und da Kontakte vor allem zum Sekretär. Dem Webmaster ein grosses „Dankeschön“ für die geleistete Arbeit.

Die Clubgeschäfte wurden im Laufe des Jahres durch 4 Vorstandssitzungen – traditionell beginnend am Sonntag nach dem Eisbeinessen – in Berlin, Schierwaldenrath (im Speisewagen der Selfkantbahn) und in Duisburg (2x) durchgeführt. Zwischen diesen Sitzungen wird die notwendige Kommunikation über E-Mail oder Telefon abgewickelt. Die neue europäische Datenschutz-Grundverordnung wurde und wird mit möglichst kleinem, für unseren Club noch vertretbarem Aufwand umgesetzt. Die Kollegialität und die Zusammenarbeit im Vorstand sind weiterhin ausgezeichnet, es macht Spass unter diesen Bedingungen mitzuarbeiten.

Negativa: Weiterhin bereitet mir – und dem ganzen Vorstand – die schwindende Mitgliederzahl eine grosse Sorge. Altersbedingt oder durch Todesfall nimmt diese auch in diesem Berichtsjahr weiterhin etwas ab. Ein Problem das allerdings nicht nur unseren Club betrifft. Neueintritte sind kaum zu verzeichnen. Die JHV aber auch die Stammtischveranstaltungen werden immer etwas schlechter besucht. Altersbedingt?, Uninteresse?, andere Gründe?, ich weiss es nicht, doch ist diese Entwicklung nicht erfreulich. Hier steht die ungelöste Frage im Raum: Wie geht es in den nächsten Jahren weiter?

Punkt 2 Pflege der Beziehungen zu Bahnen und Verkehrsunternehmungen

Positiva: Etliche Clubmitglieder haben auch dieses Jahr Ausbildungen oder Wiederholungskurse bei der HSB oder bei Museumsbahnen absolviert. Die Beliebtheit der Ausbildung bei der HSB ist weiterhin so gross, dass die möglichen Termine oft über Monate ausgebucht sind. Erfreulich ist ebenfalls, dass viele Museumsbahnen heute wenigstens Wochenend-Ehrenlokführerkurse anbieten und so können Interessierte wenigstens etwas Dampf oder Diesel «schnuppern».

Negativa: Die übrigen noch mit Dampfloks betriebenen Schmalspurbahnen führen weiterhin aus verschiedenen Gründen keine Ausbildungen zum Ehrenlokführer mehr durch. Eine Tatsache, die wir als Club im Moment leider kaum ändern können. Umso wichtiger ist es deshalb bei den verbleibenden Bahnen anständig und korrekt und ohne Besserwisserei aufzutreten.

Punkt 3 Vertretung von allgemeinen Interessen, Anliegen/Wünschen bei Bahnverwaltungen

Regelmässig pflegt der Clubsekretär den Kontakt zu den einzelnen Bahnverwaltungen. Den Ausbildungsträgern wird ein spezielles Info/Faktenblatt über unseren Club abgegeben, verbunden mit der Bitte, dieses jeweils nach Abschluss des Kurses an die Absolventen zu verteilen, um dadurch auf unseren Club aufmerksam zu machen. Hie und da kann durch dieses Infoblatt ein neues Mitglied gewonnen werden.

Punkt 4 Materielle / ideelle Unterstützung von Projekten

Hier gilt das bereits seit Jahren Gesagte: Die finanziellen Mittel unseres Clubs reichen nicht zur Unterstützung von Organisationen und/oder Museumsbahnen. Viele unserer Clubmitglieder sind aber mit ihrem Engagement bei Museumsbahnen entweder persönlich in verschiedenen Funktionen oder aber als Sponsoren tätig. Damit leisten sie bei diesen eine nicht zu unterschätzende, wertvolle Unterstützung.

Punkt 5 Fördern der Publizität für die Dampfbahnen durch Clubmitglieder und Club

Durch das Kontaktieren unseres elektronischen Auftrittes im Internet ergeben sich hie und da konkrete Anfragen zu den Ausbildungsmöglichkeiten als ELF. Die Homepage muss möglichst aktuell gehalten werden, Vorankündigungen von Stammtisch- und Clubveranstaltungen sind möglichst frühzeitig dem Webmaster zu melden. Aktuelle Fotos von durchgeführten Veranstaltungen, Ausflügen etc. sind aber ebenso willkommen, werden unter der entsprechenden Rubrik in der Homepage aufgeführt und leisten dadurch einen Beitrag zu deren Aktualität. Hier sehe ich für die Zukunft noch Verbesserungspotential.

Punkt 6 Eröffnung oder Suche von Lehrgangs- oder Führerstands-Mitfahrgelegenheiten

Die Suche nach Ausbildungsmöglichkeiten bei Bahnen sind zurzeit leider kaum erfolgsversprechend. Gesetzliche Auflagen, allgemeines Uninteresse, aber auch schlechte Erfahrungen mit Eisenbahnfreunden und ELF sind meistens die Gründe für die negative Haltung der Bahnverwaltungen. Leider hat sich hier seit dem letzten Clubjahr nichts geändert. Bei unserem Mitglied und Betreiber einer Eisenbahngesellschaft, Dr. Rainer Zache, besteht die Möglichkeit, auf vielen Strecken auf Dieselloks Führerstands-Mitfahrten zu absolvieren. Ebenfalls bieten etliche Eisenbahnunternehmen oder Museumsbahnen meist in Wochenendkursen, auf ganz unterschiedliche Art und Weise „das einmal am Regler stehen“, an. Hinweise dazu finden sich übers Internet oder in Fachzeitschriften. Diese Möglichkeiten sind sicher immer eine Prüfung wert und wir werden in Zukunft solche Möglichkeiten vermehrt nützen müssen, um unser Hobby weiterhin pflegen zu können.

Winterthur, im Oktober 2019

Peter Brühwiler

Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2018/2019

Diesen Jahresbericht werde ich verhältnismäßig kurz halten, denn die Umstände sind nicht die besten. Aber wie heißt ein altes Sprichwort; „In der Kürze liegt die Würze“.

Nachdem die JHV 2018 beschlossen hat – aus fiskalischen Gründen – unser „Clubjahr mit dem Monat der JHV gleich zu schließen“, endete 2018 bei mir das Jahr mit dem Versand des NFS Nr. 4. Nachdem der PC unseres Ehrenquästors, Hartwin Hamp, seine Mitarbeit eingestellt hat (von ihm erhielt ich dankenswerterweise eure Adressen-Aufkleber), mußte ich diese selbst erstellen.

Aus meinen Archiven hervorgekramt, aktualisiert und zum Drucken auf Etiketten vorbereitet, kam der „Spar-Fuchs“ in mir hoch. Ich hatte noch „alte“ Aufkleber! Was dann passierte haben einige von euch gemerkt: Das NFS 4 kam nicht an, weil Adressenaufkleber abgefallen waren. Entschuldigung dafür! Ich hoffe die Nachsendungen sind alle angekommen.

Das Jahr 2019 begann dann wieder mit den „Großstammtischen“ wie Jubiläum 25A in Berlin und die Niedersachsen im Harz. NRW hatte einige Highlights zu bieten und Südwest informiert ausführlich im WPA („Wir Packen’s An“).

Die Schweiz wird hochgehalten durch unseren Ehrensekretär Heini Billeter und den Präsidenten Peter Brühwiler. Im Juni traf ich Rolf Staude, Stammtisch Thailand. Er berichtete aus seiner Stammtischkneipe „Helmut’s Schlußlicht“ in Karon Beach. Ein Besuch lohnt sich wie auch der Stammtisch St. Petersburg / Russische Föderation bei Sergey Slobodchikov und auf Mallorca bei Jean-Jacques Werling.

Mein Wunsch zum Thema Stammtisch: Es lohnt sich daran teilzunehmen! Die Gespräche, der Austausch von Erlebnissen und damit Tipps für Reisen. Gemeinsam – nach immer interessanten Besichtigungen – speisen, könnt ihr lieben Mitglieder und Freunde ein oder zweimal neben der JHV mitmachen. Die Teilnahme von Freundinnen und Freunden ist für den Club wie eine Blutauffrischung. Das Interesse an der ELF-Ausbildung wird geweckt, wie ein Beispiel in Berlin zeigt.

Es gibt auch Mitglieder die nicht mehr so mobil sind. Es macht mich immer traurig, wenn diese aus dem Club austreten wollen, „weil sie an den Veranstaltungen nicht mehr teilnehmen können“. Schön ist, wenn ich sie dann im Gespräch überzeugen kann, daß durch das NFS eine Bindung an den Club bestehen bleibt. Fast alle entschieden sich bisher, daß ihnen der Club mehr bedeutet als ein paar Euro/Fränkli im Jahr.

Unser NFS hat sich ja seit Übernahme von Frieder Jehring von einer Broschüre fast zu einer Zeitschrift / einem Magazin entwickelt. Dank der Aufrufe: „Für das NFS Berichte und Erlebnisse zu liefern“ (was auch erhört wurde), ist unser Redakteur zum Teil in Platznot geraten. Dazu gehört die Information, daß das Kontingent der Seitenzahl p.a. nur in Ausnahmen erhöht wird. Das führt dazu, daß zu kleine Schrift (z.B. NFS 4/18 S.2 u.35) und Bilder (S.14 u.30 lks) unlesbar / unwirksam wurden und damit kostbaren Platz belegen. Aber Verbesserungen und Änderungen nimmt der Vorstand und Redakteur grundsätzlich zur Diskussionsbesprechung an.

In den Sommermonaten gibt es reichlich Events / Veranstaltungen, an denen wohl jeder gern teilnehmen würde: Dresden, Göppingen, 100 Jahre Krokodil / CH, der Adler, Heilbronn, Wittenberge usw. sind von Mitgliedern besucht worden. Ihre Begeisterung wird sicher in Berichten zu lesen sein.

Aber nun geht´s erst einmal nach Duisburg – in den Pott. Ich hatte ja vor einiger Zeit geschrieben, wie sich diese große Region zum Positiven – nach Kohle und Stahl – entwickelt hat. Der Ruhrpott hat das hinter sich, was die Braunkohle noch vor sich hat.

Es wird wieder ein Erlebnis, dank des Organisationsteams Karl-Heinz Kaschade und Ludger Südhof.

Ich hoffe, ihr habt eine gute Anreise gehabt.

Ahnsen im September 2019

Heiner Bruer

Protokoll der Jahreshauptversammlung der DR ELF vom 26. Oktober 2019 in Duisburg im Seminarraum des Hotels „Inter-City“

Beginn der Sitzung: 09.00 Uhr im OG-Sitzungssaal (5. Stock)

Stimmberechtigte Mitglieder laut Einlasskontrolle von Wolfgang Kapferer und Wolfgang Stahlberg: 39 Mitglieder sowie div. Gäste. Bei der Eingangskontrolle wurden alle Teilnehmer der Versammlung per Aushang auf die Bestimmungen des Datenschutzes in Bezug auf mögliche Foto- und Filmaufnahmen hingewiesen, welche sie mit dem Betreten des Versammlungsraumes automatisch akzeptierten.

1. Begrüßung

Peter Brühwiler eröffnet die Sitzung mit dem obligatorischen Pfiff und begrüßt als Präsident des Clubs die angereisten Mitglieder und anwesende Gäste. Besonders begrüßt wurde als Vertreter des verhinderten Oberbürgermeisters der Stadt Duisburg, der Bürgermeister Volker Mosblech.

Besonders erwähnt und begrüßt wurden auch die anwesenden Ehrenmitglieder des Clubs, Holger Prochnau und Wolfgang Kapferer.

Etliche Clubmitglieder haben sich aus unterschiedlichen Gründen entschuldigt.

Vorgestellt wurde das neue Mitglied, Karsten Hälbig, aus Celle.

2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung

Die Einladung zur Sitzung wurde im NFS 1/19 und folgenden Heften veröffentlicht und stand auch im Internet.

Es wurde die ordnungsgemäße Ladung durch den Präsidenten festgestellt.

3. Grußbotschaften

Herr Mosblech dankt für die Einladung und entschuldigt den sich auf einer Dienstreise befindlichen Oberbürgermeister. Dem Vertreter der Stadt war das umfangreiche Programm des Club DR ELF geläufig. Er hätte sich allerdings ein wenig mehr „Duisburg“ in der Veranstaltung gewünscht. Die Stadt habe sich in den letzten Jahren sehr gewandelt. Früher herrschte die Montanindustrie, also Kohle und Stahl vor, heute hat man auf viele andere Beine umgestellt. Duisburg hat eine exponierte Lage am Wasser (größter Binnenhafen in Europa) und an der Schiene. Die Stadt hat rechtzeitig in die Schiene (u.a. chinesische Seidenstraße) investiert, dies kann man auch derzeit der Presse entnehmen.

Her Mosblech wünschte dem Club viel Erfolg und der Versammlung einen weiteren konstruktiven Verlauf. Herr Mosblech erhielt vom Präsidenten als Erinnerung an die Veranstaltung eine Lokomotive aus Schweizer Schokolade.

Eine weitere Grußbotschaft wurde vom Präsidenten verlesen. Sie stammte von unserem – leider abwesenden – Ehrenmitglied Heini Billeter aus der Schweiz. Sie begann mit den Worten: „Tja, mit 92 Jahren ist der Kesseldruck etwas schwach geworden.“ Mit seinen weiteren Worten wies er auf die vergangenen Zeiten und auch auf den verstorbenen Hans Elmer hin. Er fühlt sich durch verschiedene Wege immer gut informiert. Sein Dank galt auch dem Vorstand für die geleistete Arbeit.

4. Gedenken der Verstorbenen

In stillem Gedenken erheben sich die Anwesenden für:

Siegfried Sagert, Robert Hesse, Wolfgang Erdmann, Peter W. Berns, Rolf Scheidel, Ehrenmitglied Rolf-Bodo Credo und Ulrich Wintzer.

5. Wahl der Stimmenzähler

Auf Vorschlag des Präsidenten wird Wolfgang Kapferer zum einzigen Stimmenzähler gewählt. Ein Gegenkandidat stellte sich nicht. Wolfgang Kapferer nahm die Wahl an.

6. Protokoll der JHV Neunkirchen vom 20.10.2018

Das Protokoll der Sitzung ging allen Mitgliedern mit dem NFS 4/18 im Dezember 2018 zu. Auf Nachfrage wird auf eine Verlesung verzichtet.

Abstimmungsergebnis:
Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1
Das Protokoll wurde somit durch die Mitglieder genehmigt.

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

Die Berichte wurden den Teilnehmern – wie immer zum vorherigen Studium – mit der Tagungsmappe vorab übergeben.

7.1 Bericht des Präsidenten

Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:
Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0
Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

7.2 Bericht des Sekretärs

Auch über diesen Bericht wurden weitere Auskünfte nicht gefordert.

Abstimmungsergebnis:
Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0
Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

8. Kassenbericht

8.1 Clubrechnung 2018/19

In ihrem Vortrag ging Inge Schüler besonders darauf ein, dass die Druckkosten für das NFS merklich gesenkt werden konnten. Diesem Plus steht aber ein Minus, welches durch die sinkende Mitgliederzahl entstehe, entgegen. Die Clubrechnung lag den Mitgliedern in gewohnter Weise in schriftlicher Form vor. Das aktuelle Vermögen des Clubs kann den Unterlagen in der Tagungsmappe entnommen werden. Das Rechnungsjahr schließt mit einem negativen Ergebnis ab.

8.2 Bericht Kassenprüfer Jahr 2018/2019

Hartmut Moldenhauer trug das Ergebnis der Kassenprüfung vor, welche er zusammen mit Johannes Willemsen durchgeführt hatte. Die Prüfung ergab keine Beanstandungen, so dass er vorschlug die Entlastung zu erteilen.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Der Quästorin wurde somit Entlastung erteilt.

8.3 Budget 2019/2020

*Das neue Budget lag den Mitgliedern vor der Versammlung in schriftlicher Form vor. Seitens Gisbert Quelle wurde eine Erläuterung der Position **Verschiedenes** erbeten. Inge Schüler wies hier auf die umfangreichen finanziellen Nachforderungen für die Fahrt mit dem **Revier-Sprinter** hin, welche nachträglich nicht mehr den Fahrtteilnehmern in Rechnung gestellt werden konnten. Auch die Miete des derzeitigen Ver-*

anstaltungsraumes zuzüglich Mietkosten für den Beamer sind zu berücksichtigen. Ein weiterer Betragsteil ist für die Einrichtung des neuen Internetauftrittes vorzuhalten.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Das Budget wurde durch Versammlung angenommen.

8.4 Clubbeitrag 2020

Auf Vorschlag von Inge Schüler soll es beim bisherigen Clubjahresbeitrag (22 € bzw. 27 CHF) bleiben. Ein entsprechender Antrag auf Änderung lag auch nicht vor.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Dieser Vorschlag wurde angenommen.

9. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2018/2019

Peter Brühwiler wies einleitend darauf hin, dass dem Club keinerlei Kosten für die Vorstandsarbeit entstehen. Etwaige Reisekosten und Unterkunftskosten für Vorstandssitzungen tragen die Vorstandsmitglieder selbst. Insofern dankte er den Mitgliedern des Vorstandes für die geleisteten Tätigkeiten und Auslagen.

Da unser „Stubenältester“ Heini Billeter leider fehlte, wurde Ludger Südhof vom OK NRW gebeten die Entlastung des Vorstandes durchzuführen. Er fragte in seiner typischen Art zunächst nach, ob jemand eine geheime Abstimmung wünsche; als dies nicht der Fall war bat er um ein Handzeichen, wer dem Vorstand die Entlastung erteile.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 1
Der Vorstand wurde somit entlastet.

10. Anträge des Vorstandes

Anträge lagen nicht vor.

11. Anträge von Mitgliedern

Es lagen keine Anträge vor.

12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2019/2020

Peter Brühwiler, Heiner Bruer, Inge Schüler, Thomas Schneider und Wolfgang Stahlberg stellen sich für ein weiteres Jahr zur Wiederwahl.

Gegenvorschläge aus den Reihen der Sitzungsteilnehmer wurden leider nicht gemacht.

Ludger Südhof wurde auch hier gebeten, die Wahl zu leiten. Eine geheime Wahl wurde nicht gewünscht.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Peter Brühwiler, Heiner Bruer Inge Schüler, Thomas Schneider und Wolfgang Stahlberg wurden durch die Versammlung somit einstimmig wiedergewählt. Der Präsident bedankte sich im Namen des Vorstandes für das entgegengebrachte Vertrauen.

13. Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2019/2020

Vorgeschlagen für diese Tätigkeit wurden wiederum Hartmut Moldenhauer und Johannes Willemsen sowie als Ersatzperson Ingo Becker.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Die vorgeschlagenen Personen wurden somit gewählt.

14. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2020

Wolfgang Stahlberg machte einen Vorschlag für die Durchführung einer JHV in Geilenkirchen in der Zeit von 08.-11.10.2020 bei der Selfkantbahn. In Zusammenarbeit mit Heiner Bruer und unter Mithilfe bei der Präsentation durch Reinhard Schüler stellte er diverse interessante Veranstaltungspunkte vor. Es konnte bei verschiedenen Punkten noch kein verbindlicher Vertragsabschluss erreicht werden. Fest steht in jedem Fall der Termin, das City-Hotel in Geilenkirchen sowie die Tatsache, dass die Teilnehmer wegen einer Fahrt nach Holland ein gültiges Ausweispapier benötigen. Als problematisch erweist sich bei der Kalkulation der Veranstaltung die Problematik der sinkenden Mitgliederzahl. Insofern ist es kaum noch möglich eigene Sonderzüge zu mieten und zu erträglichen Kosten für die Teilnehmer fahren zu lassen. Insofern wird man sich bei der JHV 2020 in einen Regelzug „einkaufen" müssen.

Eine Anreise ist mit dem ICE bis Aachen möglich, weiter geht es mit dem Nahverkehr nach Geilenkirchen, das Hotel befindet sich am Bahnhof (vorne aussteigen). Die eigentliche Versammlung wird am Sonntag, ***den 11.10.2020*** *stattfinden! Wegen eines danach stattfindenden Programmpunktes (Dampffahrt !) ist eine Abreise – bahntechnisch gesehen – nicht mehr möglich.*

Notwendige Transporte während der JHV werden mit anzumietenden Bussen durchgeführt. Der genaue Programmablauf wird im nächsten NFS veröffentlicht werden.

Peter Brühwiler fragte nach Abschluss der Präsentation die Mitglieder der Versammlung, ob noch weitere Vorschläge für eine JHV im Jahr 2020 aus den Reihen der Versammlung gemacht werden. Dies war nicht der Fall.

Er bat daher um Abstimmung über den Vorschlag, obwohl noch kein absolut vollständiges Programm vorhanden sei.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Die JHV 2019 wird somit im Zeitraum vom *08.10.2020* bis zum *11.10.2020* in Gangelt / Geilenkirchen stattfinden.

15. Berichte der Stammtischleiter

St. Petersburg:

Reinhard Schüler berichtete von einem Essen in Wladiwostok. Die geplante Polarexpressfahrt im Jahr 2020 muss leider ausfallen. Eine evtl. Planung für 2021 ist angedacht.

Mallorca:

J.J. Werling wies auf die Vollzähligkeit des Stammtisches in Duisburg hin. Auf Mallorca ist eine Strecke elektrifiziert worden.

Thailand:

Rolf Staude fehlte leider aus familiären Gründen.

Zürich:

Peter Brühwiler berichtete über verschiedene kleinere Ereignisse. Der Stammtisch trifft sich jeden 1. Dienstag des Monats im Lokal „**Vorbahnhof**" am Gleis 18 in Zürich. Die Teilnehmerzahl ist sehr unterschiedlich.

Südwest:

Laut Andreas Walter treffen sich die Mitglieder jeden 2. Freitag im Monat zum Stammtisch im Café der Lebenshilfe. Am 3. Advent ist eine Weihnachtsfeier vorgesehen. Die Teilnehmerzahl an den Treffen ist schwankend.

NRW:

Es wurde die BOGESTRA (Straßenbahn Bochum / Gelsenkirchen), ein Druckhaus sowie ein Bahnbetriebswerk besichtigt. Viel Arbeit bereitete die Organisation der JHV 2019. Die Mitglieder des Stammtisches treffen sich nach tel. Absprache.

Niedersachsen:

Heiner Bruer wies auf das am 23.11.2019 stattfindende traditionelle Braunkohlessen (Grünkohl) in Giesen hin. Als Hotelstützpunkt fungiert wieder das **Hotel Ernst** in Giesen. Im Vorprogramm ist die Besichtigung des Hilfszuges der DB in Hildesheim vorgesehen. Eine Winterfahrt 2020 bzw. Jubiläumsfahrt (25 J.) des Stammtisches Nds. befindet sich noch in der schwierigen Planungsphase.

Berlin:

In Vertretung von Jürgen Drömmer gab Peter Brühwiler folgenden Hinweis:

Das 25jährige Jubiläum des Berliner Stammtisches im Jahre 2018 konnte aufgrund von technischen Schwierigkeiten nicht ganz wie geplant durchgeführt werden. Während des Eisbeinessens im Jahr 2019 (26.01.) gab es einen neuen erfolgreichen Anlauf (25 a).

Das Eisbeinessen 2020 findet am 25.01.2020 wie gewohnt statt.

Peter Brühwiler dankte den Stammtischleitern für die geleistete Tätigkeit und bat um rege Teilnahme an den Stammtischen.

16. Varia

Reinhard Schüler *stellte den neuen Internetauftritt des Clubs vor. Dieser weicht erheblich von dem bisherigen Auftritt ab und ist wesentlich arbeitsaufwendiger. Der Präsident bat um die Zusendung von aktuellen Berichten und Nachrichten um den Auftritt immer auf dem Laufenden zu halten.*

Karl-Heinz Kaschade *machte auf das nachfolgende Essen (Ruhrpott-Tapas) im Vorraum aufmerksam. Die Damen würden dort schon speisen.*

Heiner Bruer *gab die Nachricht der HSB auf Einstellung der Rockoper auf dem Brocken 2020 weiter.*

17. Ehrungen

Seitens des Vorstandes wurde vorgeschlagen Mathias Prockl zum Ehrenmitglied zu ernennen.

Abstimmungsergebnis (offene Abstimmung):
Ja: 38 Nein: 0 Enthaltungen: 1

*Zum Schluss bat Peter Brühwiler die Organisatoren (**KHK und LS**) der JHV 2019 von Duisburg an den Vorstandstisch. Er dankte für die Organisation der Jahreshauptversammlung 2019 und überreichte jedem den obligatorischen Stehbolzen sowie eine Tafel Schweizer Schokolade. Für die abwesende Hannelore Kaschade nahm KH Kaschade den Blumenstrauß für die besondere Unterstützung von J.J. Werling entgegen.*

Mit einem „Auf ein Wiedersehen in Geilenkirchen am 08.10.2020 bei der Selfkantbahn“ schloss der Präsident mit dem obligatorischen Schlusspfiff die Sitzung.

Ende der Sitzung: 11.32 Uhr

_____ _____

T. Schneider (Protokollführer) 12.11.2019 P. Brühwiler (Präsident)

Resümee des „Team NRW“ zur JHV Oktober 2019 in Duisburg

Die JHV 2019 ist nun Geschichte.
Unser Ziel, euch so viel wie möglich vom Ruhrgebiet und der Umgebung zu zeigen, konnten wir in die Tat umsetzen.
Viele lobende Worte, Postkarten und E-mails bestätigen das.
Herzlichen Dank für diese Anerkennung.
Wir freuen uns, dass es euch gefallen hat.

Karl-Heinz Kaschade und Ludger Südhof

Mittwoch – Auftakt in Düsseldorf

Im Vorprogramm zur diesjährigen JHV Duisburg war für Mittwoch Abend unter anderem ein Altstadtbummel in Düsseldorf vorgesehen, an dem sich gut zwanzig Personen beteiligten. Wir fuhren, dank unseres Nahverkehrstickets vom Hotel, mit der Bahn von Duisburg nach Düsseldorf.

Vom Bahnhof ging es unter Führung von Karl-Heinz Kaschade zu Fuß durch die Altstadt, unter anderem an der Düsseldorfer Kö (die Einkaufsstraße mit extra teuren Geschäften) vorbei und weiter zum Rathaus, bis letztlich zur abendlichen Rheinpromenade.

Dort hatten wir einen sehr schönen Blick über den Fluss in Richtung Landtag von NRW. Und dazu machten die informativen Erläuterungen von Karl-Heinz den Abendspaziergang zu einem tollen Erlebnis.

Weiter ging es dann zur Hausbrauerei „Zum Schlüssel“. Für uns war eine Tischgruppe reserviert, an der wir vorzüglich zu Abend gespeist haben, dazu Düsseldorfer Altbier genießen konnten und mit interessanten Unterhaltungen gemütlich verweilten.

Zurück nach Duisburg ging es später wieder mit der Bahn.

„Ein rundum gelungener Abend“, so war die einhellige Meinung aller Teilnehmer. Dem kann ich mich nur anschließen.

Ludger Südhof (Text und Fotos)

Aus dem Pfälzerwald erreichen uns diese Zeilen:
Ich sende dem Club DR Ehrenlokführer herzliche Weihnachtsgrüße und alles Beste für’s neue Jahr, herzliches „Allzeit Gut Dampf“ und viel Spaß mit unserem schönen Hobby – Klaus Cronauer.

Alternative: „Kultur“ – lebende und singende Loks und Wagen

von Frieder Jehring

Für die kulturell gefärbte Auftakt-Option des JHV-Vorprogramms hatten sich immerhin 17 Teilnehmer registriert. Alle schafften es, sich rechtzeitig zum vorgegebenen Zeitpunkt im Foyer des Hotels einzufinden, trotz verspätungsbedingt verpasstem DB-Anschluss – Familie Jehrings fahrplanmäßige Zeitreserve von 60 min passte „wie bestellt“.

Die S-Bahn-Fahrt nach Bochum verlief unspektakulär. „Reiseleiter“ Wolfgang Stahlberg hatte Großraumtaxis für die Fahrt zur Starlight-Express-Spielstätte vorbestellt, die die Meisten auch nutzten. Wegen großzügiger Zeitreserve und einem gewissen Bewegungsdrang nach nun über 8-stündiger Bahnfahrt zogen wir beiden es aber vor, zu Fuß zu gehen. So konnten wir auch einen kurzen Eindruck von Bochums Innenstadt „erhaschen“ und uns unterwegs einen kleinen Imbiss zwischen die Kiemen schieben. In der freundlichen Tourist-Info erhielten wir einen Stadtplan mit Wegbeschreibung (über Entfernung und Richtung waren wir natürlich schon vor unserer Entscheidung im Bilde).

Vor dem Theater ist ein Zug aufgestellt, bestehend aus der Denkmal-Dampflok „7270 Cöln“ (preuß. T 9.1) und einem DR-Reko-3-Achser (Bag) mit Musical-Motiv auf der Seitenwand, aber leider kaum beleuchtet. Die Fahrzeuge wurden vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zur Verfügung gestellt.

Viel besser als „Starlight Express“ passt wohl kaum ein anderes Bühnenstück zu unserem Hobby. Falls doch jemand etwas Vergleichbares kennt, dann bitte Tipp an mich ...

Die „Story“ ist recht simpel: Ein Junge veranstaltet des Nachts (im Traum) mit seinen Modellbahnzügen aus aller Welt ein Wettrennen, welches am Ende die bescheidene, und schon längst als „Altes Eisen“ geltende Dampflok gewinnt. Dieser Ausgang des Rennens kommt allerdings unter maßgeblicher Beteiligung der verschiedenen Wagen und allerlei „Verhaltensauffälligkeiten“ der eigentlich schnelleren, modernen Loks zu Stande. Das besonders Sehenswerte dieser erfolgreichen Inszenierung sind jedoch die Kostüme (alle Darsteller sind als Loks oder Wagen kostümiert), die Bühnentechnik, die rasanten Rollschuh- und Inliner-Fahrten – und die Musik ist natürlich auch hörenswert! Etwas paradox erschien mir, dass sich „die“ Dampflokomotive – von einem Mann gespielt – in „den“ Erste-Klasse-Wagen – von einer Frau gespielt – verliebt. Wobei „der“ Wagen schon sehr weiblich aussieht, und „die“ Lok eindeutig männlich. Wahrscheinlich kommt dieses Paradoxon nur durch die Übertragung des Stoffs in die deutsche Sprache zu Stande.

Nach der Vorstellung ist Fotografieren erlaubt ... Die Schienenwege - äh - Rollbahnen auf Bühnen-Niveau umschließen 3 Premium-Sitzinseln.

Wer nicht dabei sein konnte, mag sich vielleicht ein paar Eindrücke bei Youtube holen.

Auch der Weg zurück zum Hotel funktionierte mit direkt vor dem Theater gerufenen Taxis und der S-Bahn tadellos. Vielen Dank an Thomas Schneider, der diesen Programmpunkt vor einem Jahr initiiert hat und an Wolfgang für die finale Organisation & Betreuung des Abends!

Donnerstag – Dampf im Wuppertal

von Frieder Jehring

Mit unseren VRR-Tickets vom Hotel wurden alle Fahrten dieses Ausflugs absolviert. Extra Ausgaben blieben für mehr als geplant bestellte Stadtführer und die höchst interessante Führung durch Schwebebahn-Depot & -Werkstatt im Ortsteil Vohwinkel.

Sehr sehenswert, neben der sowieso einmaligen Schwebebahn, waren die beiden Empfangsgebäude an der DB-Strecke in Vohwinkel und in Elberfeld (W'tal Hbf). Und, weil wir einmal schon dabei sind, auch das Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion nahe des Hbf.

EG Vohwinkel (Foto: F. Jehring)

Mit RE1 und Umstieg in Düsseldorf auf S8 angekommen in Vohwinkel unterquerten wir die breite Bahn-Brücke, um zur Endstation der Schwebebahn zu gelangen. Dort mussten wir die „Verspätungsreserve" abwarten, bis die bestellten Stadtführer eintrafen. Halb so schlimm, wir ließen mehrere Züge über unsere Köpfe hinweg gleiten oder inspizierten den kleinen „Stationsgarten", wo verschrottete Elemente des Traggerüsts und ein altes Fahrgestell zu betrachten waren.

Blick über den Stationsgarten Vohwinkel (F.: FJ)

In 5 Gruppen traten wir die Stadtrundfahrt mit aufeinander folgenden Linienfahrten an. Die jeweiligen Stadtführer „lotsten" uns in das Endabteil, mit Blick aus dem großfenstrigen und blitzsauberen Zug-Heck. Einzig die Haltestange, beim Sitzen auf Augenhöhe, war beim Fotografieren etwas hinderlich.

Zunächst blieben wir bis zur anderen Endstation, Oberbarmen, im Zug. Alle Sehenswürdigkeiten, gezeigte wie selbst entdeckte, können hier leider nicht abgehandelt werden. Für erwähnenswert halte ich das farbenfrohe Gebäude der Junior-Universität sowie die besonders lange Schwebebahnbrücke über die Autobahn, deren Schneise die Stadt quer zerteilt, das modernisierte frei hängende Trassenstück am „Alten Markt" und die im Jugendstil historisierend rekonstruierten Schwebebahnstationen. Entlang der Strecke existieren noch die bis vor kurzem benutzten Lichtsignale, jedoch fährt man mit den „Neuen Blauen" Zügen jetzt auf ETCS-Basis. Die hochmodernen Züge haben nach wie vor Fahrer, denn ein automatischer (fahrerloser) Betrieb wurde von den potenziellen Passagieren mehrheitlich abgelehnt.

Blick auf die Junior-Uni (Foto: F. Jehring)

Hängende Trasse am Alten Markt (F.: S. Jehring)

In Oberbarmen ging es gleich in den nächsten Gegenzug. Durch die Wendeschleife mitzufahren ist verboten, und die Bahnsteige liegen außen. Also hinunter auf Straßen-Niveau, um die Baulichkeit herum gehen, wieder hinauf. Ausstieg dann in Elberfeld mit Erläuterungen zum Hbf und seiner Umgebung – und dann wieder zurück nach Vohwinkel.

Station Hauptbahnhof in Elberfeld (F.: R. Schüler)

EG Hbf W'tal (ehem. Elberfeld) (F.: R. Schüler)

Neue Empfangshalle des Hbf W'tal – vor dem Neubau nannten die Einheimischen den hiesigen Tunnel „die Harnröhre" ... (Foto: Ludger Südhof)

Für eine frisch instand gesetzte Strecke und neue Wagen empfanden wir die Rollgeräusche und -vibrationen als untypisch, ähnlich „Donnerbüchse". Man sucht noch nach der Ursache. Obwohl 60 km/h geplant ist, um u.a. die Zugfolge auf 4 min verdichten zu können, wird mit nur 40 km/h gefahren. Die Ursache dafür, warum ein GTW 15 2017 das Gerüst bei 60 km/h streifte, ist noch ungeklärt.

Ehem. Bundesbahndirektion, nunmehr für andere Nutzungen vorgesehen (Foto: Ludger Südhof)

Schwebebahnbrücke über die B7 (Foto: S. Jehring)

Moderne Station Robert-Daum-Platz (Foto: RS)

Jugendstil-Station Völklinger Straße (Foto: FJ)

In Vohwinkel „bekamen“ wir Zeit, um uns ein Lokal für die Mittagsrast zu suchen – gestärkt und ausgeruht trafen wir uns wieder zur Besichtigung der Schwebebahnwerkstatt. Nach der Vorführung eines Image-Films begann die Besichtigung im Hof zwischen Wendeschleife und Werkstatt.

Für GTW 15 Nr. ELF „dampft“ es! Das hat uns beeindruckt. (Foto: Ludger Südhof)

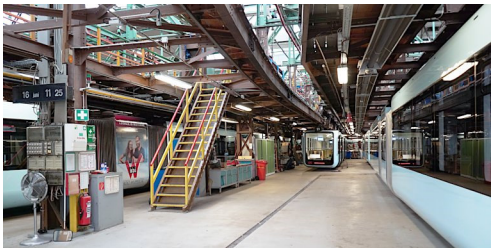
Zwei langjährige, inzwischen ehemalige Schwebebahn-Mitarbeiter führten uns. Als Nicht-Techniker konnten sie zwar manche Detail-Frage nicht vollständig beantworten, doch trotzdem wussten sie gut bescheid. Obwohl es so aussieht, als ob es da oben tatsächlich dampft, wird „nur“ fein vernebeltes kaltes Wasser auf die Schiene gesprüht. Diese Methode zur Bekämpfung des Quietschens im Bogen von nur 18 m Durchmesser ist das Ergebnis langjähriger Versuche und Fehlschläge mit Öl, Fett, etc. – der einzige Nachteil wäre die Eisbildung im Winter (wohl vor allem am Boden).

Weiche zur Wendeschleife, abbiegend gestellt; das abgehende Stammgleis (im Bild oben) ist ein ca. 15 m langes segmentiertes Schwenkstück, welches wahlweise eines von 4 Depot-Gleisen anschließt; gut sichtbar die unten liegende Stromschiene (FJ)

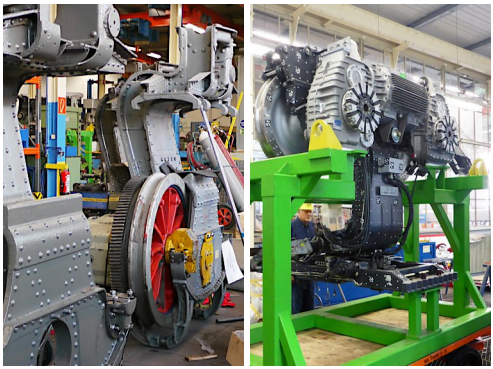
In zwei Gruppen erkundeten wir anschließend die zwei Etagen des Depots.

Das Depot hat je 4 Ein- bzw. Ausfahrt-Gleise (KJ)

In der oberen Etage befinden sich die Abstell- bzw. „Abhänge“gruppe und eine weitere Wendeschleife. An einem Platz kann ein Fahrzeug zur Werkstatt im Erdgeschoss abgesenkt werden. Dort wird es auf „Liegen“ gebettet.



Blick in die Abstellgruppe Vohwinkel (S. Jehring)



Drehgestelle v. Kaiserwagen / v. GTW 15 (FJ/LS)

Wir sahen hier auch den „Kaiserwagen“-Zug im Umbau auf ETCS und vieles mehr, für das hier der Platz leider nicht reicht.

Absolut lesenswert zu den „Neuen Blauen“, der 15. Fz-Generation, ist diese WSW-Seite.

Die WSW kann außer dem Kaiserwagen keine musealen Fahrzeuge erhalten, auch nicht als Betriebsreserve. Alles wurde an Nachnutzer jeglicher Art veräußert. Fazit:
Geniale Altkonstruktion + Moderne = Erfolg!

Freitag – Auf Umwegen zum Eisenbahnmuseum

von Heiner Bruer und Karl-Heinz Kaschade

Pünktlich wie immer bei uns ELF, war um 8:45 Uhr Abmarsch vom Hotel zum Hauptbahnhof Duisburg, Gleis 10. Mit dem VRR-Ticket (bei Intercity-Hotels im Zimmerpreis enthalten!) ging es mit dem RE 3 nach Wanne-Eickel Hbf. Direkt am gegenüberliegenden Gleis steht er: „Unser Revier Sprinter!“

Vor dem Einsteigen wird er natürlich beäugt und fotografiert: Der rote Uerdinger BR 798 ehem. DB, und der für ein privates Unternehmen etwas komfortabler gebaute zweite. Beide als Motorwagen, damit wir mit mindestens 70 km/h kein Störenfried auf den stark frequentierten Strecken im Revier sind.

BR 798 & „Team NRW“ (Foto: Reinhard Schüler)

„Einsteigen bitte“, denn unsere Abfahrtzeit rückte näher. Dann eine DB-typische Überraschung: Unser Fahrplan ist ungültig wegen eines Schienenbruchs im Bereich Bochum-Nord! Unter großem Einsatz und mit seiner langjährigen Erfahrung als Lokführer, gelang es Rainer Plichta, in kurzer Zeit einen neuen Fahrplan zu bekommen!

Die nun umfangreichere Fahrt, immer gefüttert mit Informationen über die Strecken und Sehenswertes durch Herrn Diekenbrock, ging los. Durch ein Gebiet in dem es mal rauchte / rußte und nach Kohle stank (= für ELF: riecht). Nichts davon! Es ging durch eine grüne und abwechslungsreiche Landschaft.

Es war wie in „Alten Zeiten“: Breite Sitzbänke und dann bei Richtungswechsel der einmalige Komfort, die Rückenlehne rüberschieben – und schon ging’s wieder vorwärts! Das war damals eine glorreiche Idee, die wir genießen konnten – war ja auch Bundesbahn.

Ausblicke durch die Frontscheibe (F.: Peter Flohr)

Durch Herne, Castrop-Rauxel, Dortmund-Mengede und DO-Lütgendortmund über Witten und den Ruhrviadukt führten uns die Gleise an den Übergang zur Ruhrtalbahn in Wengern-Ost.

Auf dem Viadukt Rtg. Wengern-Ost (F.: Jehring)

Die Ruhr – der Inbegriff des Kohlenpotts = Kohle, Staublunge, graue Häuser und nie weiße Wäsche – zeigte sich als eine wunderschöne grüne, renaturierte, ja fast romantische Flusslandschaft. Wie ernst es NRW mit der Renaturierung ist, zeigt die Investition von 5,5 Milliarden Euro in den Umbau der Emscher, die eine reine Abwasserrinne war. Der Stammtisch NRW hatte im vergangenen Jahr eine Exkursion dahin unternommen.

Die anschließende Fahrt auf den Schienen der Ruhrtalbahn, immer entlang der Ruhr, vorbei an der „Zeche Theresia“ (Gruben- und Feldbahnmuseum) und „Zeche Nachtigall“ (LWL Industriemuseum) bis zur Burgruine Hardenstein, reine Nostalgie! Durch einen Brückenschaden im August 2019 bei Hattingen konnten wir an dem Tag leider nur bis zur dieser Burgruine fahren.

Unterlegter Kartenausschnitt: Kopie aus der Zeitschrift BAHN*Epoche* Nr. 28, Herbst 2018, genutzt mit freundlicher Unterstützung der BAHN*Epoche* und der Verlagsgruppe Bahn

Unsere Anfahrt von Duisburg nach Wanne-Eickel mit RE3 ist gelblich markiert, und unsere Rückfahrt von Bochum-Dahlhausen über Essen nach Duisburg mit S3 + RE6 entsprechend mit rötlicher Farbe.

Da wir mit 20 Minuten Verspätung gestartet waren, und eine längere Strecke fahren mussten, war der Aufenthalt nur kurz *(weshalb die geplante „fotogerechte“ Positionierung unseres Zuges vor der Burgruine leider entfallen musste – d. Red.)*. Die fotogene Burgruine in dieser schönen Landschaft hatte einige Fotografen angelockt, zu ihr hinauf zu klettern. Durch das Anlassen der Motoren unserer „Ferkeltaxen“ haben wir ihnen „Beine gemacht“, denn der Fahrplan musste eingehalten werden.

Die Fahrstrecke des „Revier Sprinter“, grün markiert, war folgende:

- Wanne-Eickel - Herne - Castrop-Rauxel - Dortmund-Mengede (Köln-Mindener Bahn),
- weiter über die S-Bahn-Strecke bis zum Abzweig Buschstraße - Dortmund-Lütgendortmund - Witten - Wengern-Ost,
- Wengern-Ost - Witten-Bommern - Zeche Theresia (Gruben- und Feldbahnmuseum) - LWL Industriemuseum Zeche Nachtigall - Station Burgruine Hardenstein.
- Station Burgruine Hardenstein - Wengern-Ost,
- Wengern-Ost - Witten - Bochum Langendreer - Bochum - Essen,
- Essen - Essen-Steele - Bochum-Dahlhausen (Eisenbahnmuseum).

Die Burgruine im Hintergrund war anders nicht gemeinsam mit dem Roten Brummer auf ein Bild zu bringen ... (Foto: F. Jehring)

Die Rückfahrt an der Ruhr entlang, vorbei an einem Campingplatz und Bootsfahrern, verglich ich mit der Oberweser, an der ich seit gut 40 Jahren lebe. Ich muss gestehen, dieses Stück Ruhr hat mich mehr begeistert. Da fahr' ich noch einmal hin!

Zum Verlassen der Ruhrtalbahn machten wir in Wengern-Ost Kopf – natürlich den Komfort der verstellbaren Sitzlehnen nutzend. Ein paar Minuten warteten wir auf „Grün", um einigen Zügen auf DB-Gleisen die freie Fahrt zu gewähren. Über den Ruhrviadukt, Witten, Bochum und Essen-Hbf ging es nach BO-Dahlhausen. Um diese neu gebaute Station ist heute ein großes Neubaugbiet entstanden.

Dann ging es in besinnlicher Fahrt zum Tor des Eisenbahnmuseums. Nach dem Aufschließen des Tores durch einen „Lotsen", wurde unser „Blitz" im Schritttempo quer durch das Museum geführt.

Der ziegelrote Block rechts markiert den Zugang zum Museumsgelände. (Foto: Peter Flohr)

Das Museum war für mich, der ca. 8 Jahre nicht da war, nicht wiederzuerkennen. Der Empfang durch Herrn Mann war wie unter Freunden. Ganz erstaunlich ist, was hier investiert wurde! Dieses war möglich, nachdem das Museum nach schweren Zeiten in eine Stiftung gewandelt wurde. Durch diese Sicherheit flossen dann auch öffentliche Gelder. Obwohl, wie oben erwähnt, viel Fläche abgegeben wurde, ist Dahlhausen immer noch das größte Eisenbahnmuseum in Deutschland, das auf einem original Bw basiert.

Auffallend groß ist das neue Eingangs- / Empfangsgebäude. Es ist meiner Auffassung nach nicht ganz passend: „Es soll aber das am wenigsten Schlimme der Ausschreibung gewesen sein." Parkplätze, eine neue Fahrzeughalle, sanierte Gleise und Lokschuppen erfreuen den Besucher.

Uns erfreute zunächst eine schmackhafte Erbsensuppe (mit Nachschlag), die wir bei dem beständigen Wetter im Dunstkreis von Drehscheibe und Lokschuppen gebrauchen konnten. Die daran anschließenden Führungen in zwei Gruppen zeigten uns die vielen Schätze des Museums.

Nur wenige „rollende Schätze" sahen wir bei Tageslicht. 053 075 fotografierte Ludger Südhof.

Im „Vorzeige"-Lokschuppen standen sie: die 97 502, 74 1192, 95 028, 01 008, 80 030, 44 377, 212 07 und weitere Tfz für Bauzüge etc. Das deutsche Krokodil, die E 94 oder die noch ältere E 32 27 (Bj. 1925)! *

Die Zeit ließ es nicht zu, in den zweiten Lokschuppen zu gehen. Hier scheinen aber weitere Schätze zu stehen? Also mal wieder hin nach Dahlhausen! In einer neuen Halle, oberhalb des traditionellen Bereiches, stehen noch viele historische Fahrzeuge. An einigen wartet noch viel Arbeit. Sie alle aufzuzählen würde die Seitenzahl des NFS sprengen. Wer ins Detail gehen will, suche das Internet auf. Besser noch: Ein Besuch.

* Fotos dieser Schätze sind fürs NFS 1/20 geplant.

Sonnabend – Durch die Zeche und dann auf zum gemeinsamen Zechen

von Frieder Jehring

Wieder nutzten wir unsere VRR-Netztickets, heute um mit Doppelstock-RRX RE 11 vom Gleis 11 in Duisburg nach Essen zu gelangen, und von dort weiter mit der Tram-„Kulturlinie“ 107 zur musealen Zeche. Den Namen „Zollverein“ wählte der damalige Investor aus Begeisterung über die seinerzeit endlich beseitigten innerdeutschen Handelszölle.

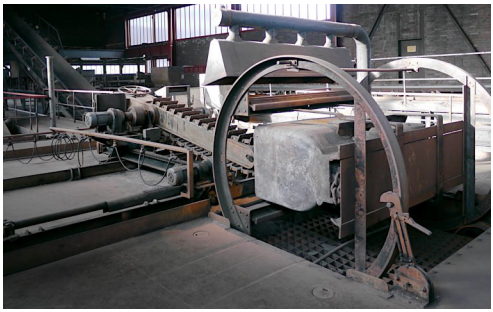
Zwei parallele Gruppenführungen fokussierten sich auf das Gebäude der sog. „Kohlenwäsche“ und den repräsentativen Eingangsbereich, und eine weitere Gruppe machte eine Rundfahrt durch das weitläufige Zechengelände, welches auch Fördergerüste, Verwaltungs- und Repräsentationsbauten, ehemalige Gleisanlagen und eine Kokerei umfasst.

Zugang vor dem „Doppelbock“ (F.: R. Schüler)

Die im Schacht zu Tage geförderten Wagen wurden hier der Kohlenwäsche und -sortierung (nach Korngröße) zugeführt. (Foto: Reinhard Schüler)

Die Zeche hier zu erklären würde bei dem immensen Umfang an den „rübergekommenen“, höchst wissenswerten Informationen zu weit führen – die nachfolgenden Fotos können nur ein paar Streiflichter vermitteln.

Modell der Reinigungs- und Vorsortier-Anlage: Ob. Zuführung der Wagen, li. „Stellwerker“ +. Kippvorrichtung, darunter Förderband mit Sieben, Rückführung der leeren Wagen nach ob., re. „Klauber“, unten Wagen zum Weitertransport (F.: S. Jehring)



Seitenkipper zum Auskratzen der Förderwagen (FJ)

Lichtprojektionen an Maschinen verdeutlichen deren Arbeitsprinzip (Foto: Sebastian Jehring)

Nach den Führungen blieb noch angenehm viel Zeit für ein Kaffeetrinken und um „ungeführt“ auf Erkundungstour zu gehen.

Teilansicht der Kokerei (Foto: Ludger Südhof)

Koks-Lösch-Zug; hier „ging der Dampf ab“! (FJ)

Ludger Südhof erläutert auf Anfrage (per e-Mail lutz-suedhof(at)web.de) gern mehr zur Zeche und zum gesamten Komplex Steinkohlenbergbau. – Danke für dieses Erlebnis!

Passend zur Exkursion in die frühere Arbeitswelt der Kumpel im Ruhrgebiet kehrten wir am Abend in das „Fünf Mädelhaus“ ein. Unser JHV-OK hatte damit eine typische Ruhrpott-Kneipe ausgesucht, urwüchsig, bodenständig, den einfachen Leuten verbunden. Die Bedienung herzlich und nicht „aufe Schnüss gefallen“. Speis‘ und Trank waren lecker, schwarz eingefärbte Speisen nahmen das Thema „Kohle“ symbolisch auf. Zum Studium der ausgehängten „Hausordnung“ sind wahrscheinlich die Wenigsten gekommen – darum drucken wir sie hier für euch alle ab. *

Ach so, der merkwürdige Name des Lokals: Er geht darauf zurück, dass der ehemalige Besitzer keinen Nachfolger-Sohn hatte, und seine Töchter das Geschäft erfolgreich übernahmen und bis heute weiterführen.

Edith´s Hausordnung

1. Wenne Hunger oder Durst hass, bisse hier schomma richtig
2. Mach dir nich ins Hemd- hier tut dich keiner beißen
3. Bisse sonns auch imma mies drauf – bleibsse besser gleich zu Hause
4. Vornehmet Gesülze kannsse dir inne Haare klemmen
5. Wenne ein komms, kannsse ordentlich „Tach zusammen!” sagn, datt reicht dann erssma
6. Deine Brocken kannsse am Haken hängen
7. Qualmen is am Besten draussen oder im Garten.
8. Garten is aba dicht wennet draußen zu usselig is
9. Wo der Bailer is, steht dran
10. Aufe Kacke haun is nur anne Theke, am Stammtisch un aufe Kegelbahn
11. Zu Futtern gibbet reichlich. Musse nur inne Karte gucken watte habn wills
12. Laber der Bedienung kein Knopp anne Backe – bestell einfach watt
13. Bloß nich kribbelig werden, wennet ma ´ n Bisken dauert
14. Wenn dir watt nich passt – sachet lieber gleich. Nich ers hinterher Rabatz machen
15. Ansonsten is Teller putzen Pflicht – sonns gibbet schlechtet Wetter
16. Nachm Essen is Bäuerken machen erlaubt – aba leise un mitte Hand vor de Schnüss
17. Gibse ne Runde, denkse auch an uns – wenne kein Kniepigen bis
18. Wer Faxen oder Zoff macht fliegt raus – aber hochkant!
19. Versacken kannse hier von mir aus auch. Aba geratzt wird nur zu Hause inne Heia
20. Hasse die Hucke voll oder auch nur ´n Bisken ein inne Klotschn, lässte gefällichs die Karre stehn
21. Un nich vergessen: Bevor du gehs – Kohle abdrücken! Deckel machen is nich!
22. Wenne gehs, kommsse nomma bei die Theke bei un sachs schön „Tschüss”
23. Un vergiss dein Püngel nich. Ich trach dich datt nich nach

Un jetz – hau rein! Guten Hunger und viel Spass bei ´nem leckeren Pilsken!

(oder wenne datt jetz hier ers lesen tus weile grade an Gehen biss – dann „Tschüskes und bis die Tage!”)

Deine *Edith*

Öffnungszeiten:

Mi. - Sa.	ab 17^{00} Uhr
So. & Ftg.	12^{00} - 15^{00} Uhr
	17^{00} - 0^{00} Uhr
Mo & Di.	Ruhetag

(Reservierung auf Anfrage möglich)

* *Wer Probleme mit der Übersetzung von Pott-typischen Spezialausdrücken nach „vornehm deutsch“ hat, kann sich bei Gelegenheit gerne an Karl-Heinz oder Ludger wenden.*

Sonntag – Bildungschancen für die ausdauernden Teilnehmer

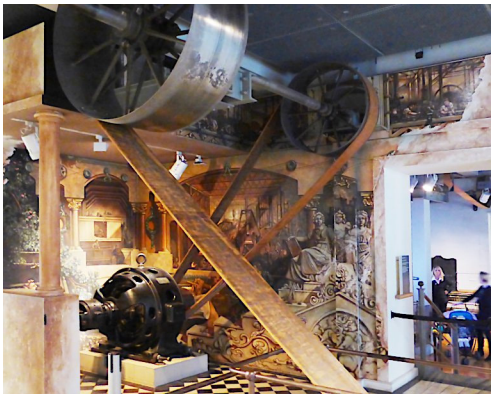
von Ludger Südhof

Am Sonntag besuchten wir mit 13 Personen die DASA-Arbeitswelt-Ausstellung in Dortmund. Wieder fuhren wir mit unseren Nahverkehrstickets des Hotels per Bahn problemlos dorthin. Angekommen wurden wir, es war eine Führung für uns gebucht, von Herrn Dirk Festerling herzlich begrüßt. Er erkundigte sich kurz, wer wir sind, woher wir kommen und legte alsbald los.

Als erstes wurde uns der gläserne Mensch vorgestellt mit Hinweisen zu unserem eigenen Innenleben. Dann ging es weiter durch viele Abteilungen, wo uns Herr Festerling an diversen Maschinen und Geräten, aber auch an verschiedenen Arbeitsplätzen anschaulich und hochmotiviert erklärte, was man aus Fehlern in der Arbeitsplatzgestaltung häufig gelernt oder auch nicht gelernt hat. Seine Art uns vieles näher zu bringen war einfach spitze. Hier jetzt alles nochmals aufzuzählen würde die Länge dieses Berichtes sprengen.

Wer dabei war kann dies nur bestätigen. Nach den geplanten zwei Stunden war er (leider) noch nicht fertig und erbat sich eine kostenlose zusätzliche halbe Stunde, die wir gerne genehmigten und annahmen. Als er nach dieser zusätzlichen halben Stunde aber seine Führung beendete und wir uns herzlich bei ihm bedankten, bemerkten wir ein gewisses Hungergefühl und stärkten uns erst einmal in der DASA-Kantine. Dabei ließen wir allseits vieles nochmals Revue-passieren.

Anschließend hatte jeder noch viel Zeit, auf eigene Faust bestimmte Ausstellungshallen und -teile aufzusuchen und ausführlich zu studieren. Einstimmiges Urteil zu dieser Besichtigung: Sehr schön und vor allem interessant, aber auch anstrengend.



Danach machten wir uns, wieder per Bahn, auf zum Dortmunder Hauptbahnhof. Von dort ging es zu Fuß quer durch die Innenstadt, wobei Karl-Heinz und Hannelore Kaschade es sich nicht nehmen ließen, uns Erläuterungen zu bestimmten Gebäuden und Plätzen zu geben.

Nächster Höhepunkt war dann das gemeinsame Abendessen in HÖVELS Hausbrauerei. Jeder konnte sich stärken mit leckerem Essen & diversen Bieren bei interessanten Gesprächen.

Mit der Bahn nach Duisburg zurückgefahren haben wir abschließend noch an der Hotelbar mit einem Absacker den Tag und unsere gesamte diesjährige JHV in Duisburg ausklingen lassen. Es war, so wurde dem Orga-Team bestätigt, wieder einmal ein rundum schönes und gelungenes Erlebnis und wir freuen uns alle schon jetzt auf die nächste JHV 2020 im Selfkant.

Allzeit gut Dampf!

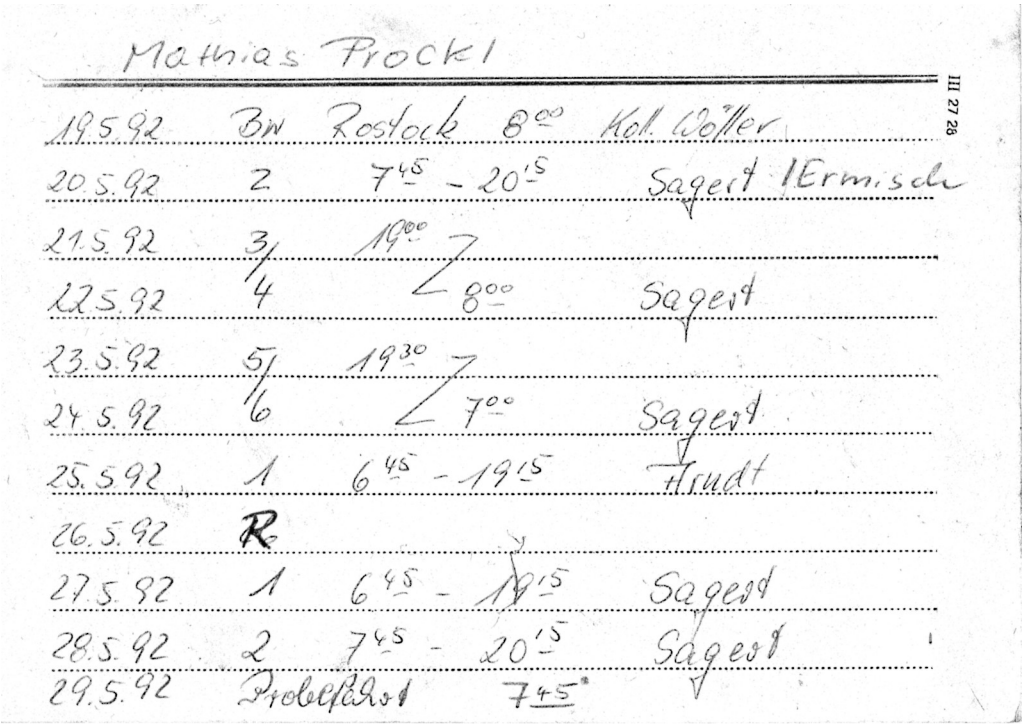
Erinnerungen und Gedenken an liebe Freunde

ELF-Kollege & Ehrenmitglied ***Mathias Prockl*** *hat uns folgenden Beitrag eingereicht:*

Tief traurig las ich im NFS 3/19, dass unsere beiden Club-Kameraden Siggi Sagert und Bodo Credo von uns gegangen sind. Da wurde bei mir sofort wieder die Erinnerung wach an die Zeit im Mai 1992, als ich beim „Molli“ meine Ehrenlokführerausbildung machte:

Meine Familie und ich fuhren ins Ostseebad Kühlungsborn mit Ziel Reichsbahnferienheim „Frieden“ am Bahnhof Kühlungsborn West. In dem Ferienheim waren zwei weitere „Lokführerkollegen“ untergebracht und am Abend erfolgte nach der Begrüßung durch Bodo Credo, den Bw-Leiter, schon eine Besprechung und wir erhielten unsere Dienstpläne. Von Bodo bekamen wir noch eine Wegbeschreibung zum Bw Rostock. Ein Wort aus dieser Wegbeschreibung ist mir unvergesslich geblieben: „Busbude“. Die Beschreibung beinhaltete: „..an der Busbude in Parkentin links abbiegen …“. Am nächsten Morgen fuhren wir, Bodos Beschreibung folgend, ins Bw Rostock, wo eine Einweisung und Sicherheitsbelehrung stattfand. Am Nachmittag war Dienstbeginn und im Bw traf ich dann meinen „Meister“ Siggi Sagert und Heizer Ari Weihrauch, die sich dann in fünf Schichten mit mir rumärgern konnten; eine Schicht fuhr ich mit dem Kollegen Arndt. Auf der nun folgenden Fahrt nach Bad Doberan wiesen mich Siggi und Ari in die Maschine und auf die Strecke ein und auf der Rückfahrt stand ich, ehe ich mich versehen konnte, ab Bad Doberan Goethestraße schon selbst am Regler.

So war ich denn für zehn Tage der ständige Begleiter von Siggi und Ari auf der 099 902, der ehemaligen 99 322.



Mathias Prockl

III 27 26

19.5.92	Bw	Rostock	8⁰⁰	Kol. Wöller
20.5.92	2	7⁴⁵ - 20¹⁵		Sagert / Ermisch
21.5.92	3/	19⁰⁰		
22.5.92	4		8⁰⁰	Sagert
23.5.92	5/	19³⁰		
24.5.92	6		7⁰⁰	Sagert
25.5.92	1	6⁴⁵ - 19¹⁵		Arndt
26.5.92	R			
27.5.92	1	6⁴⁵ - 19¹⁵		Sagert
28.5.92	2	7⁴⁵ - 20¹⁵		Sagert
29.5.92	Probefahrt		7⁴⁵	

Wie schon eingangs erwähnt, waren wir Ehrenlokführer mit im Schichtdienst eingesetzt, was also bedeutete, dass wir auch zwei Nächte durchmachen mussten, um ja nichts zu verpassen, denn diese Nachtschichten waren auch sehr interessant, da man hier auch mal richtig durch die

Lok krabbeln konnte. Dabei erklärte Siggi mir jedes Detail unserer Lok. Auch wurde dann in der Nachtschicht der Frühzug nach Bad Doberan gefahren, er ging um 4.46 Uhr. Im Jahre 1992 verkehrten zwischen Kühlungsborn West und Bad Doberan 14 Zugpaare täglich. Eine Fahrt dauerte 45 Minuten und ich durfte dann ab Kühlungsborn West bis Bad Doberan Goethestr. die Lok fahren. Ab Hp Goethestraße übernahm Siggi den Regler, denn auf der engen, gefährlichen Ortsdurchfahrt von Bad Doberan waren starke Nerven und ein gutes Augenmaß gefragt – hier verkehrten Eisenbahn, Autos und Fußgänger auf einer sehr engen Trasse.

Eine Dampflok in Bewegung zu setzen ist eigentlich gar nicht so schwer. Klar, am Anfang gab es schon mal den einen oder anderen Ruck aber nach zwei Tagen war Anfahren kein Problem mehr. Das eigentliche Problem ist das Bremsen, denn den Zug punktgenau zum Halten zu kriegen, was besonders in Kühlungsborn Ost und in Heiligendamm wichtig war, ist gar nicht so einfach. Es passierte einige Male, dass die Lok auf dem (geschlossenen) Bahnübergang in Kühlungsborn Ost stand oder in Heiligendamm etliche Meter vor der Weiche. Aber mit der Zeit merkte man sich die Punkte (Sträucher o.ä.), an denen man zu bremsen begann.

Natürlich braucht so eine Dampflok eine Menge Pflege und vor allem aber Wasser und Kohle. Die alte Lokführerregel „Fahre nie an einem Wasserkran vorbei“ wurde auch von uns beherzigt, und so steuerten wir in Bad Doberan das Bw an, um Kohle- und Wasservorräte zu ergänzen. Hier wurde auch ausgeschlackt und Lösche gezogen. Bei der Rückkehr nach Kühlungsborn West wurde auch hier Wasser genommen. Bodo kam dann ab und zu mal an den Zug und erkundigte sich nach dem Wohlbefinden der Ehrenlokführer.

Natürlich war man bestrebt, alles von Anfang an richtig zu machen, dass klappte aber nicht immer so, da gab es beim Anfahren schon mal einen kräftigen Ruck oder es wurde falsch gebremst. Jedes derartige „Vergehen“ wurde von meinem Meister mit einem Kreidestrich an der Führerhausrückwand „geahndet“. Jeder Strich bedeutete je eine Flasche Bier (natürlich nach Dienstschluss) für die Lokmannschaft.

Auch die Nachtschicht gehörte mit dazu. Erst wurde noch der Spätzug gefahren und nach der Rückkehr nach Kühlungsborn West um 22.22 Uhr wurde die Lok abgehängt und es ging in den Lokschuppen. Hier wurde die Lok nachgesehen, es wurden alle wichtigen Teile des Fahrwerks und des Triebwerks in Augenschein genommen, d.h. es ging zusammen mit Siggi auch unter die Lok zur Nachschau und zum Abschmieren. Am späten Abend wurden dann auch noch kleinere Reparaturen vorgenommen, so haben wir noch das linke Treibstangenlager nachgestellt. Es wurde ein Ruhefeuer angelegt und in regelmäßigen Abständen wurde bei allen unter Dampf stehenden Loks der Wasserstand geprüft und bei Bedarf nachgespeist. Zwischendurch gönnten wir uns im Aufenthaltsraum des Lokschuppens eine Mütze voll Schlaf, denn um kurz vor vier musste die erste Lok wieder fertig gemacht werden – wir fuhren um 4.46 Uhr den ersten Zug nach Bad Doberan. Dieser war dann wieder um 6.32 Uhr in Kühlungsborn, und nach dem Restaurieren der Lok war gegen 7 Uhr Dienstschluss. Der Tag wurde dann am Strand verbracht, und so hatte auch die Familie etwas von mir.

Doch leider ging die Zeit viel zu schnell ’rum. Am zehnten Tag des Lehrgangs erfolgte eine Prüfung. Ein Fahrmeister des Bw Rostock nahm die Prüfung ab, d.h. eine Fahrt nach Bad Doberan und abschließend die Beantwortung einiger Fragen sowie die Überprüfung des Wasserstandes. Abschließend wurde uns eine Urkunde überreicht, die uns bescheinigte, dass wir nun unter Aufsicht eines „richtigen“ Lokomotivführers eine Dampflok der Baureihe 99 führen dürfen.

Es hat auf jeden Fall Spaß gemacht und ich habe bei diesem Lehrgang sehr viel gelernt. Auch die liebenswerte Art der Mecklenburger hat mir sehr gut gefallen.

Ich traf Siggi dann wieder auf der Gründungsversammlung im November 1992 und wir haben bei diversen Bieren die Lehrgangszeit noch einmal Revue passieren lassen.

Nachruf

Am 19. September 2019 verstarb unser langjähriger Freund, das Ehrenmitglied **Rolf-Bodo Credo** im Alter von nur 62 Jahren. Bodo, wie wir ihn alle nannten, war vielen von uns, speziell aber den Absolventen eines Ehrenlokführerkures beim „Molli“, bekannt. Als damaliger Bw-Vorsteher war er auch für die Ehrenlokführer und deren Belange zuständig. Zusammen mit Holger Prochnau (HSB) wurde Bodo im Jahr 1998 an der JHV in Zittau für seine Verdienste um das ELF-Wesen zum Ehrenmitglied unseres Clubs ernannt. Das Foto zeigt Bodo (Mitte) zur JHV 1998 im Gespräch mit ELF-Kollegen.

(Sammlung Peter Brühwiler, Fotograf derzeit unbekannt)

Sein letztes großes Tätigkeitsgebiet als Werkstattleiter beim „Molli“ umfasste die Mithilfe bei der Planung und beim Bau der neuen Bäderbahnlok 99 2324-4. Irgendwann muss Bodo da einmal gesagt haben: „Wenn die neue Lok jemals in Kühlungsborn eintrifft, dann empfange ich sie in Frack und Zylinder“. Er konnte die Lok dann 2009 in Empfang nehmen und nach einigen Probefahrten offiziell am 10. Juli 2009 in den regulären Dienst übernehmen.

Er und seine Chefin, Frau Münchow, pflegten den Kontakt zu uns ELF. So waren wir mit Informationsständen bei Jubiläen und den Feiern des „Molli“, bei der „Jungfernfahrt“ der neuen Lok und und bei anderen Events eingeladen. Von unserer JHV 2007 beim „Molli“ mit dem Konzert des Boogie-Woogie-Pianisten Axel Zwingenberger sprach Bodo noch vor zwei Jahren bei einem Besuch. Alle diese Kontakte wären ohne den uns stets freundschaftlich gesonnenen Menschen Bodo Credo nicht in unserer Historie verewigt.

Schade, Bodo ist viel zu früh gegangen. Wir werden ihn nie vergessen. Er wird uns nicht nur als Freund fehlen, nein er hinterlässt wegen seines enormen Fachwissens auch eine sehr große Lücke beim „Molli“.

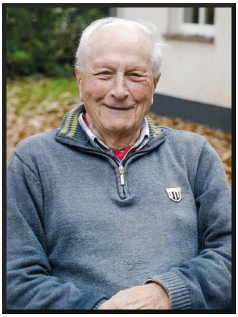
Präsident & Sekretär

*ELF-Kollege und Ehrenmitglied **Jürgen Drömmer** berichtet uns mit einem Foto der im Jahr 2009 unter Regie von Bodo Credo neu gebauten Lok 99 2324-4 vom „Molli“:*

Es war schon sehr ergreifend, als der Sonderzug zu Ehren von Bodo Credo mit eingeschaltetem Dampfläutewerk und 200 Trauergästen den Hügel zum Bahnhof Bad Doberan hoch schnaufte. Bodo, vielen von uns als Ausbilder wohlbekannt, hat sich beim „Molli“ viele Verdienste erworben – zuletzt als Werkstattleiter. Leider zu früh verstorben, wurde er durch eine Sonderzugfahrt zur Werkstatt mit anschließender Trauerfeier geehrt. Ich nahm an der Feier teil und kondolierte im Namen des Clubs der DR Ehrenlokführer.

Nachruf

Unser langjähriges Club-Mitglied



Gerhard Lenssen
* 4. Februar 1922

verstarb am
25. November 2019.

Er absolvierte die ELF-Ausbildung beim Rasenden Roland auf Rügen. So lange es die Gesundheit erlaubte, pflegte er seine Mitgliedschaft beim Stammtisch Südwest.

Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.

Extrafahrt zum 100-jährigen Jubiläum der Schweizer Krokodile

Von Reinhard Schüler, Fotos von RS & PB

Der heutige Tag beginnt zu früher Stunde mit dem Ertönen des Weckers und zwar um 04.45 Uhr! Vorsichtig öffne ich die Augen und blicke auf Vitrinen voller Modellbahnen. Ein Traum? Nein, ich bin zu Gast in Winterthur!

Aus dem Wohnzimmer verbreitet sich Kaffeeduft. Schnell zwei Becher, möglichst stark. Und dann geht es los. Um 05.36 Uhr bringt uns ein Trolleybus zum Bahnhof in das Zentrum der einstigen Schweizer Industriestadt. Von hier reisen Peter Brühwiler und ich mit planmäßigen Zügen; Umstieg in Rotkreuz im Kanton Zug, westlich des Zugersees gelegen.

Nach Durchfahrt von Arth-Goldau und Schwyz erreichen wir kurz nach dem Bahnhof des Ferienortes Brunnen den Übergang vom Vierwaldstättersee in den Urnersee. Am gegenüberliegenden Ufer befindet sich übrigens der Mythenstein, welcher 1904 zum Schillerstein umbenannt wurde, um den deutschen Dichter Friedrich Schiller für das „Wilhelm Tell“-Drama zu ehren. Unser Zug folgt dem Streckenverlauf entlang des Ostufers des Urnersees bis Flüelen und weiter durch das Reusstal zum ersten Etappenziel, dem Eisenbahnerort Erstfeld am Fuße einer der bedeutendsten europäischen Alpenquerungen. Bei Rynächt kurz vor Erstfeld passieren wir noch das Nordportal des neuen Gotthard-Basistunnels.

Das Wetter ist nur mäßig schön an diesem Morgen und so gar nicht passend für ein großes Jubiläum von Lokomotiven, die weit über die Grenzen der Schweiz hinaus bekannt wurden. Nicht zuletzt auch durch die Modellbahnindustrie, die über Jahrzehnte immer wieder und in vielen Maßstäben mit ihren kleinen Krokodilen Generationen von Modellbahnern begeisterte.

Wir nähern uns nun dem Bahnhof von Erstfeld und sind sichtlich gespannt auf die erste Begegnung mit den Krokodilen. Am Hausbahnsteig ist unser Sonderzug bereits bereitgestellt. An der Zugspitze wartet das eigentliche Geburtstagskind, die vor hundert Jahren von der Maschinen- und Lokomotivfabrik Oerlikon für die Schweizer Bundesbahn gebaute Ce 6/8 II – 14253 im edlen braunen und schwarzen Farbkleid. Es ist das erste Mal, dass ich ein braunes Krokodil mit eigenen Augen sehe!

Am anderen Ende des Bahnsteiges warten aber noch die etwas jüngeren Geschwister aus dem zweiten Baulos, die Be 6/8 III – 13302 und die Be 6/8 III – 13305, beide in grün. Die „13305“ traf ich übrigens wenige Wochen zuvor schon in Göppingen anlässlich der Märklin-Tage. Schön die Lok hier in ihrer Heimat heute fahrend zu erleben.

„13302“ und „13305“ rangieren gemeinsam aus dem Depot und umfahren unseren Sonderzug, um sich dann vor die stolze Älteste der Familie zu setzen. Nun ist der Sonderzug zum 100-jährigen Jubiläum der Schweizer Krokodile komplett und wartet auf die letzten Fahrgäste und fleißigen Fotografen zur Fahrt über die Gotthard-Panoramastrecke nach Bellinzona in das schöne Tessin im italienischsprachigen Teil der Helvetischen Konföderation.

Peter hatte für uns die Fensterplätze 21 und 22 in Wagen 9 reserviert, einem ehemaligen zum Salonwagen umgebauten EW II-Personenwagen. Hier saßen wir nun in unseren Clubsesseln und warteten auf die Abfahrt. Dies war nicht irgendeine Abfahrt, nein es begann mit einer beeindruckenden akustischen Pfeif-Ouvertüre der Personale der markanten gelenkigen Stangenloks zu einer ganz großen Oper auf Schienen.

Die Krokodile ziehen an. Vorbei geht es an unzähligen Videofilmern und blitzenden Kameras von Fotografen zu beiden Seiten unseres Zuges. Auch entlang der gesamten Strecke sehen wir viele Eisenbahnfreunde unter Regenschirmen, unter vor Nässe schützenden Dachvorsprüngen oder Brückenbauwerken.

Der Regen nimmt leider weiter zu und die schwachen Lichtverhältnisse zwingen uns zum Fotografieren bei unvorteilhaften Kameraeinstellungen mit zu erwartender Körnung und eingeschränkter Qualität der Bilder. Nicht das, was man sich an einem solchen Tag wirklich wünscht.

Mittlerweile quert unser Zug zahlreiche Talbrücken und durchfährt immer wieder kürzere und längere Tunnel bis wir hinter Gurtnellen in den Pfaffensprung-Kreiskehrtunnel einfahren und erstmals auf unterer Ebene die Kirche von Wassen passieren. Als nächstes durchfahren wir den Leggistein-Kehrtunnel und kommen auf mittlerer Ebene wieder an Wassen vorbei. Nach verlassen des Wattinger-Kehrtunnels blicken wir nochmals von oben auf den Kirchturm und gewinnen noch stetig weiter an Höhe.

Nach dem Anstieg auf der Gotthard-Nordrampe hält unser Zug nun in Göschenen und die Lokpersonale nutzen die Zeit zur Prüfung der Stangen und Lager und zum Ölen aller Schmierstellen, so sorgsam wie bei Dampflokomotiven. Von der Spitze des Zuges kann ich die Nordportale des rund fünfzehn Kilometer langen Scheiteltunnels fotografieren und natürlich die Loks. Peter gelang eine Aufnahme entlang des führenden Krokodils mit Tunnelportal im Hintergrund. Dann zwang uns der Regen zur Aufgabe und die Kameras unter den Jacken vor Wasser zu schützen.

Nach einem erneuten Reigen der Lokpfeifen setzen wir unsere Reise fort und fahren in den Tunnel ein. Zeit das Fenster zu öffnen, um ein paar Minuten die Fahrgeräusche und den Klang der Stangenantriebe zu genießen!

Nach zwei Drittel der Tunnellänge erreichen wir bei Streckenkilometer 80,89 die Kantonsgrenze zwischen Uri und Tessin und fahren unmittelbar nach Ausfahrt in den Bahnhof von Airolo im Valle Leventina ein. Die Südseite der Alpen begrüßt uns mit tiefhängenden Wolken, die jeden Blick auf die Berge um uns herum verhindern und so gar keine mediterrane Stimmung vermitteln können. Schnell ein paar Fotos schießen und ab in den trockenen Wagen.

Jetzt beginnt der Abstieg auf der Südrampe bis Bodio, den ich auf der Rückfahrt beschreiben möchte.

In Bodio wartet eine rote Re 4/4 II auf uns. Diese Lok ist erforderlich, da auf dem Abschnitt Bodio-Bellinzona nur Lokomotiven mit den Einrichtungen für das European Train Control System (ETCS) verkehren dürfen. Der Ausbau-Abschnitt bis Bellinzona gehört zur Neubau-Magistrale des Gotthard-Basistunnels und wird neu nach dem Führerraum-Signalisierungs-Prinzip überwacht und gesteuert. Dazu dient hier das ETCS, eine Art Autopilot bei Verzicht auf klassische Blocksignale und Fahren im festen Raumabstand.

Nun haben wir also vier Lokomotiven vor dem Zug und eilen wegen der in Bodio entstandenen Verspätung der Stadt Bellinzona entgegen. Hier haben wir Aufenthalt und hätten eigentlich genug Zeit für einen Abstecher in die Stadt. Leider verhindert der nicht enden wollende Regen einen kurzen Spaziergang, so daß wir im Bahnhof die Rückfahrt abwarten müssen.

„Attenzione, binario uno, treno speciale cento anni coccodrillo per Erstfeld, entrare prego!“ und „Achtung, Gleis 1, Extrazug 100 Jahre Krokodil nach Erstfeld, einsteigen bitte!“, ertönt es in einer angenehmen Stimme einer Dame aus den Lautsprechern entlang des Perrons vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs.

Die letzten Fotografen eilen durch den Regen von der Zugspitze zu ihrem Waggon und die Türen können geschlossen werden.

Das Ausfahrsignal wechselt auf grün und erlaubt die Abfahrt. Wir öffnen vorsichtig unser Fenster, damit nicht zu viel des Regenwassers eindringen kann, um gleich dem Personal und den Lokomotiven zu lauschen. Und dann, zwanzig Minuten nach Plan, eröffnet unser Zugchef mit einem Achtungspfiff und dem Abfahrtsbefehl an den Lokführer den Chor der Lokomotiven. Die zugführende rote Re 4/4 II bestätigt zuerst mit lautem Pfiff, dann antwortet die hinter das noch junge rote „Mädchen für alles“ gekuppelte braune Ce 6/8 II – 14253, in Folge die grüne Be 6/8 III – 13302 und abschließend noch das grüne Reptil Ce 6/8 III – 13305.

Nach dem Genuss des akustischen Spektakels schließen wir das Fenster, während unser Zug beschleunigt und nach Passieren des Depots und des Güterbahnhofes San Paolo die Stadt Bellinzona in nördlicher Richtung verlässt.

Ohne Halt durchfährt der „Treno speciale coccodrillo“ Castione-Arbedo und die aufgelassenen Stationen Clara und Osagna-Cresciano bis wir bei Giustizia von der neuen Hauptstrecke auf die Gotthard-Bergstrecke abzweigen. Wir passieren Biasca und blicken bei Pollegio auf die schmucklosen Portale des neuen Basistunnels, sowie auf das Informationszentrum zum Bau des Basistunnels gegenüber.

Wenig später treffen wir in Bodio ein. Hier haben wir einen Betriebshalt ohne Ausstiegs-

möglichkeit, da uns die „Rote“ hier verlassen möchte, um zeitig zum Feierabend ihr Heimatdepot in Bellinzona zu erreichen.

» Danke dir, Re Vier Vier! «

Zum Abschied der sich im besten Alter befindlichen Kollegin stimmen die Lokpersonale den Chor der Lokomotiven an. Stolz dabei gewesen zu sein, antwortet die „Rote“ mehrmals. Ja, und dann grüßt plötzlich noch der hier kreuzende Gotthard-Panorama-Express alle vier Maschinen, ihre Personale und die Teilnehmer an der Jubiläumsfahrt im illustren Extrazug. Der Chor will gar nicht mehr verstummen. Beeindruckende große Oper von den Personalen auf den Maschinen für die Eisenbahnfreunde im Zug und draußen im strömenden Regen an den Gleisen!

Dann beginnt unser Zug den Anstieg zum alten Gotthard-Tunnel. „14253“, „13302“ und „13305“ haben scheinbar keine Mühen mit unserem Zug. Es folgen neben zahlreichen anderen Tunneln, die Kreiskehrtunnel Travi, Pianotondo, Prato und Artoito. Zwischen Bodio und Airolo gewinnt der altehrwürdige Streckenverlauf um 811 Meter an Höhe.

Im Bahnhof von Airolo haben wir unseren vorletzten Fotohalt bei wenig Licht und anhaltendem Regen.

Zudem ist Zeit für einen gewagten aber interessanten Vergleich: Mit 1142 Meter liegt Airolo auf gleicher Höhe wie der Brockengipfel im Harz, Bellinzona ähnlich hoch wie die Stadt Wernigerode. Die Südrampe der alten Gotthardstrecke misst eine Streckenlänge von rund 64 km, die Streckenlänge von Wernigerode zum Brocken rund 33 km.

Zurück in die Hochalpen. Der Chor der Lokomotiven verstummt, wir verlassen den Bahnhof von Airolo, fahren sogleich in das Südportal des Gotthardtunnels ein und beschleunigen auf eine gemütliche Reisegeschwindigkeit zur Durchquerung des imposanten Bauwerks.

„Ticino addio“ – „Willkommen im Kanton Uri“ – nein, unterhalb des Alpen-Hauptkamms gibt es im Tunnel kein Hinweisschild der SBB und auch keine Durchsage des Zugpersonals. So passieren wir unbemerkt die italienisch-deutsche Sprachgrenze und erreichen den Bahnhof Göschenen zum letzten Zwischenhalt.

Nochmals bietet sich den Fotografen die Möglichkeit für das perfekte Foto der Krokodile. Wenn sich da nur nicht immer jemand vor das Objekt der Begierde stellen würde! Doch plötzlich eine Lücke und die braune Jubilarin zeigt sich frei von allen Mitreisenden.

Nun heißt es wieder „Einsteigen zur letzten Etappe“ – die Talfahrt über die Nordrampe nach Erstfeld.

Im Erstfelder Bahnhof bietet sich abschließend die Möglichkeit, den Krokodilen beim Rangieren in das berühmte Depot zuzusehen oder die Fahrzeuge nochmals mit der Kamera abzulichten. Der schmucke Zug steht mittler-

weile fast alleine am Bahnsteig, daher nehme ich mir die Zeit und fotografiere alle Wagen, denn die Fahrt hat den Wunsch geweckt, diese Wagenreihung mit den drei Krokodilen vielleicht irgendwann mal auf der heimischen Modellbahn zu fahren …

Peter schlägt vor zum Depot zu gehen, um uns von den zur Parade aufgestellten heutigen Stars der Schiene mit der Kamera zu verabschieden. Ein Moment, der so schnell wohl nicht wieder zu erleben sein wird.

Wir hoffen, dass wir euch mit diesem Bericht und den Fotos von Peter Brühwiler und mir einen kleinen Eindruck von diesem großartigen Ereignis vermitteln konnten.

Peter, danke für deine Mühen!

Wir ELF und das Tram

Symptomatisch für die allgemeine Ansicht, wir ELFs seien nicht nur an unseren Dampfloks, sondern auch an anderen schienengängigen „Transportmitteln“ interessiert, sind die Artikel in der letzten Ausgabe unseres NFS-Infoblatts. Da findet man im vorigen Heft auf Seite 4 einen Bericht von Bernd Bahnmüller über das Dampftram in Bern, ab den Seiten 20 den ausführlichen und interessanten Text von unserem Redaktor über die neue Straßenbahn-Generation für Dresden. Und für ein Rätsel kam auch noch das Tatra-Tram für Dresden zum „Einsatz“.

Dieses Tatra-Bild hat unser Mitglied aus Kalifornien, Herman Pfauter, motiviert, uns einen Bericht über seine Begegnung mit alten Tramwagen in San Francisco zu senden. Die historischen Trams hat die Stadt überall in den USA zusammengekauft und sie so hergerichtet, wie sie im letzten Jahrhundert noch in Betrieb waren. Sie verkehren nun auf den Strecken am Hafen und in der Innenstadt. Insgesamt wurden 70 Exemplare renoviert. Herman und seine Frau haben sie bei einem Besuch in der Stadt entdeckt und sind mit einem „Senior Tickert“ zu $1.50 stundenlang damit in der Stadt herumgefahren.

Das Foto von Herman zeigt einen Typ „PCC“, der die Tatra-Formgestalter seinerzeit inspirierte.

P.S.: Ich, Heini Billeter, als Verfasser dieses Textes, wohne in der Stadt Zürich und freue mich über das grosse und hochgradig leistungsfähige Tram- & Trolleybus-Netz. Ich bin täglich drin unterwegs.

P.P.S.: Lösung des Rätsels NFS 3/19: Zu sehen ist ein „Triebbeiwagen TB4D“, also ein ehem. Tw, der keinen vollwertigen Führerstand mehr hat sondern regulär nur in Mehrfachtraktion mit einem T4D an der Zugspitze verkehren kann – d. Red.

Aus dem Quästoriat

Inge Schüler, unsere Quästorin, bittet um eure Aufmerksamkeit für diese **wichtigen Hinweise:**

1. Der **Clubbeitrag** 2019/2020 ist bis spätestens zum **31.01.**2020 zu zahlen – so ist es in unserer Satzung festgelegt.
2. Wer hat seinen Beitrag für das Clubjahr 2019/2020 **noch nicht bezahlt?** Bitte vermeidet Zahlungserinnerungen!
3. Etliche Club-Mitglieder nutzen für ihre Beitragszahlung **Daueraufträge**, jedoch sind manche auf Mai oder Juni eingestellt. Bitte ändert diese Aufträge auf Dez./Jan.!
4. Für die Schweiz ist es falsch und teuer, „Auslandsüberweisungen" zu machen. ☞ **Bitte nur das Formular „SEPA-Überweisung" nutzen!**

Jahresbeitrag: **€ 22,– / SFr 27,–**

Clubkontakte / Impressum

Verein Club DR Ehrenlokführer

Sitz: 8405 Winterthur,
Seenerstr. 154, Schweiz

Sekretariat: c/o Heiner Bruer,
Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen,
Deutschland
Tel.: +49-(0)5722-85811
Fax: +49-(0)5722-907030
e-mail: h.bruer@gmx.de

Bankverbindung, Begünstigter:
Club DR Ehrenlokführer, Winterthur
IBAN: CH52 0900 0000 9163 4676 4
BIC (=Swift code): POFICHBEXXX
Bank: Swiss Post, PostFinance Bern
Dieses Konto wird in EURO geführt.

Datenschutz: Für NFS-Leser, die über die hier veröffentlichten Kontaktmöglichkeiten Verbindung zu *Verantwortlichen* des Clubs aufnehmen, gilt unsere Datenschutzerklärung, die sie von unserer Homepage abrufen können.
http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de

Haftungsausschluss: Sämtliche Angaben von Terminen und Kontakten in dieser Publikation, die sich nicht auf Ereignisse oder Verantwortliche des Clubs DR Ehrenlokführer beziehen, erfolgen ohne jegliche Gewähr. Der Herausgeber schließt jegliche Verantwortung für etwaige Fehler und eintretende Änderungen aus.

Aus Sekretariat & Redaktion

Zur Beachtung bei Einsendungen fürs NFS:
Planmäßiger **Redaktionsschluss** der nächsten Ausgabe ist am **01. April 2019**.

Der neue ***Kalender der Ostertalbahn*** *(AKO) ist zum Preis von 14,50 € (incl. Versand) beim AKO und beim Stammtischleiter Südwest erhältlich. Man bekommt damit auch einen Gutschein „2 Personen fahren – nur 1 Person zahlt" für die Ostertalbahn.*

Erneute Eskapade in SLF

Zuschlag zum Bw Saalfeld *wurde erteilt* ...

... doch leider *nicht* an den mit großem Engagement um den Erwerb bemühten Eisenbahnverein „Bw Saalfeld" um unseren ELF-Kollegen Dr. Rainer Zache. Die NFS-Ausgaben '19 berichteten davon.

Nachdem zuletzt Anfang Oktober Rainers Konzept-Präsentation vor dem Stadtrat kurzerhand auf den 13.11. vertagt worden war, bekam er am Abend des 12.11., also gerade nachdem die mit viel Akribie und Hilfe von Freunden erweiterte und „ausgefeilte" Präsentation fertig war, eine lapidare Mail von der regionalen Wirtschaftsförderungs-Agentur mit der Nachfrage, ob deren Brief vom 6.11. schon angekommen sei. Und „sicherheitshalber" eine Kopie des (allerdings erst am 14.11. angekommenen) Briefes. Schock: Die Stadt hat kurz entschlossen „vorfristig" das Bw an den verbliebenen Mitbewerber vergeben. Die Präsentation am 13.11. fiel also aus. Laut einem Artikel der OTZ vom 4.12. bekam ein «*Arbeitskreis ... mit Verbindung zur Rennsteigbahn*» den Zuschlag; «*Von einem weiteren ursprünglichen Interessenten „kamen die Unterlagen nicht mehr"*» (!).

Der Verein möchte dennoch das Projekt eines regelmäßigen Dampfzugbetriebs Saalfeld - Bad Lobenstein weiter verfolgen und ggf. mit dem „Arbeitskreis" eine Zusammenarbeit auf wirtschaftlicher Basis eruieren. Außerdem steht der Verein auch weiterhin „in den Startlöchern" für den Fall, dass dessen Konzept, aus welchen Gründen auch immer, nicht aufgeht. Zudem bemüht er sich um Nutzungsrechte an weiteren derzeit ungenutzten Teilen der Saalfelder Bahnanlagen. Zum Konzept gehört auch die Wiedererrichtung einer Drehscheibe im Kopfbahnhof Wurzbach und die Reaktivierung des ehem. Dampflok-Bw in Bad Lobenstein. Museums- und Touristikdampf auf DB-Gleisen mit Drehscheiben an allen 3 Wendebahnhöfen und außerdem mit Aussicht auf Verlängerung über die Höllentalbahn in Richtung Hof – das wäre wirklich eine außergewöhnliche Leistung.

Viel Erfolg & agD – F. Jehring

Stammtische

Zwischen den JHVs findet das Clubleben am meisten zu den Anlässen unserer regionalen Stammtische statt. Hier findet ihr die Kontakte und die geplanten Aktivitäten, soweit zum Redaktionsschluss bekannt. Die Stammtische agieren auf privater Basis.

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

Stammtisch Zürich

Heinrich „Heini“ Billeter, Lindenbachstrasse 47, 8006 Zürich, Schweiz, Tel.: +41-44-2622839
e-mail: billeter.heinrich@sunrise.ch

Jeden 1. Dienstag im Monat 18.00 Uhr gemütlicher Höck im Restaurant „Vorbahnhof“, Zürich

Nachstehende Anschriften befinden sich, wenn nicht anders angegeben, in Deutschland (Auslandsvorwahl +49).

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmer, Rohrdamm 56, 13629 Berlin
Tel.: 0172-3808973
e-mail: droemmer1a@arcor.de

Eisbeinessen am 25.01.2020, voraussichtliches Thema: Randberliner Straßenbahnen. Details per Direktinfo – Meldeschluss 10. Januar 2020.

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten
Tel.: 05123-8768, e-mail: g.hoettcher@gmx.de
und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen
Tel.: 05722-85811, Fax: 05722-907030
e-mail: h.bruer@gmx.de

22. Winterfahrt am 01.03.2020 zum 25. Stammtisch-Jubiläum, diesmal mit der Rübelandbahn. Anmeldung bis 5. Januar 2020!

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-47899

Der Stammtisch trifft sich einmal im Quartal zum Gedankenaustausch in Recklinghausen. Gemeinsam werden Exkursionen geplant und durchgeführt.

Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Humesweg 13, 66540 Wiebelskirchen
Tel.: 06821-952488, mobil: 0171-2612111
e-mail: club-dr-sw@t-online.de
Internet: http://www.ehrenlokfuehrer-sw.de

Treff regulär jd. 2. Freitag des Monats 18.30 Uhr;

Stammtisch-Lokal: Centrum für Freizeit und Kommunikation „**CFK**“ in **66583 Spiesen.**
Füs Navi: „**Zum Nassenwald 1**“ eingeben. ↗↗↗

27.-30.08.2020 Sommerfahrt nach Hamburg mit Musical-Besuch „König der Löwen“, Fahrt mit dem 111 Jahre alten Dampfschiff „Schaarhörn“ und Besichtigung der Altstadt von Stade. Nähere Infos abrufbar, Anmeldeschluss 15. Januar 2020!

Stammtisch Mallorca

Jean-Jacques Werling, Blanquerna 25 Ppal B, E-07003 Palma de Mallorca, Espania
Tel.: +34-971-499009
e-mail: jjwerling667@hotmail.com

Jj freut sich über jeden Kollegenbesuch auf „seiner“ schönen, interessanten Insel!
Weitere aktuelle Infos: www.mallorcas-bahnen.de

Stammtisch Russische Föderation

Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33, 198262 St. Petersburg, Russian Federation
Tel.: +79-818933211
e-mail: sergeyss62@mail.ru

Das völlig neu gestaltete Verkehrsmuseum in St. Petersburg ist unbedingt zu empfehlen.

Stammtisch Thailand

Achtung, Adressänderung!

Rolf Staude, 1/8 Soi, 20 Patak Road, TH 83100 Karon, Puket, Thailand, e-mail: rd.staude@arcor.de

Buchtipp

ELF-Kollege, beruflicher Fahrdienstleiter und auch ehrenamtlich tätiger Zugführer **Florian Bender** vom Stammtisch Südwest e.V. hat nach akribischer Recherche eine reich bebilderte Dokumentation veröffentlicht – erschienen beim Sutton Verlag, ISBN 978-3-96303-046-8, 19,99 €.

Florian verschickt sehr gern auch selbst Exemplare, auf Wunsch mit Widmung. Kontaktaufnahme ist über seine Themenseite „Die Bliestalbahn“ oder auch über die NFS-Redaktion möglich.

’mal Dresdner Dampf schnuppern?

Der Termin des **12. Dresdner Dampfloktreffens** lautet **17.-19. April 2020**, Informationen unter www.igbwdresdenaltstadt.de. U.a. Dampfzugreise Hannover-DD-H. Der gastgebende Verein macht auch auf seinen Webshop aufmerksam: Zu den dort erhältlichen Souvenir-Artikeln wurden **originale Zuglaufschilder** verschiedener Werkstattfahrten der letzten Jahre mit E77 10 „Elli“ neu eingestellt (Einzelstücke!). Die Preise liegen nur etwas, also um einen angemessenen „Spendenanteil“, über den Herstellungskosten.

JHV 2020 Geilenkirchen / Selfkant

Zur JHV 2019 in Duisburg wurde uns ein Veranstaltungskonzept vorgestellt – hier die Vorschau zu unserem 27. JHV-Treffen in Deutschlands westlichster Gemeinde:

07. bis 12. Oktober 2020 – City Hotel, Theodor-Heuss-Ring 15, 52511 Geilenkirchen – gegenüber dem Bahnhof.

Donnerstag, 08. Oktober 2020:

Besuch des **NATO-Fliegerhorstes** bei Geilenkirchen-Teveren oder Besuch des **Eisenbahnvereins Grenzlandbahn** bei Aachen (Strecke Stolberg - Walheim - Raeren).

Freitag, 09. Oktober 2020:

Werksbesichtigung des **Siemens Mobility Prüfcenters Wegberg-Wildenrath** oder Besuch des Instituts für Schienenverkehrswesen der R.-W. Technischen Hochschule Aachen.

Welcomeparty im City Hotel.

Samstag, 10. Oktober 2020:

„Ein ganzer Tag für die Selfkantbahn“:
(Alle Ortswechsel erfolgen per Bustransfer)

Bahnhof Schierwaldenrath – Begrüßung und Führung durch das Kleinbahnmuseum;

Sicherheitsunterweisung und Einteilung für die Teilnahme an Führerstandsmitfahrten;

Führerstandsmitfahrten bei Pendelfahrten im Bf- und Bw-Bereich Schierwaldenrath;
(dazw. Mittagessen in der Fahrzeughalle)

Dampfzugfahrt nach Gillrath und zurück, Bewirtung im Zug, Scheinanfahrten und Fotohalte;

(nach Zwischenaufenthalt im City Hotel)
Gesellschaftsabend im Restaurant „Gleis 3“ direkt am Bahnhof Schierwaldenrath.

Damenprogramm – Da sich die ELF nahezu ganztägig im Bereich des Kleinbahnmuseums aufhalten werden, bieten wir für die Beifrauen am Vormittag eine Fahrt mit einem motorisierten Planwagen (oder mit einem historischen Bus) vom Bf Schierwaldenrath zum **Wildpark Gangelt**, direkt an der deutsch-holländischen Staatsgrenze, an.

Sonntag, 11. Oktober 2020:

10.30 Uhr Jahreshauptversammlung im City Hotel;

Damenprogramm: Stadtführung durch Geilenkirchen.

Mittagessen im Hotelrestaurant City Hotel.

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij, Simpelveld: Wir reisen in die südlichste Provinz der Niederlande zur Südlimburgischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft:
(Alle Ortswechsel erfolgen per Bustransfer)

Kurzer Aufenthalt in Simpelveld;

Fahrt mit dem Dampfzug auf der Miljoenenlijn von Simpelveld **nach Kerkrade** über Spekholzerheide und zurück;

Kurzer Aufenthalt in Simpelveld;

Weiterfahrt mit dem Dampfzug auf der Miljoenenlijn von Simpelveld nach **Schin op Geul** über Eys-Wittem, Wijlre-Gulpen und zurück;

Kurzer Aufenthalt in Simpelveld.

Abendessen im City Hotel.

Montag, 12. Oktober 2020:

Abreisetag – die individuelle Abreise erfolgt nach dem Frühstück ab City Hotel / Bahnhof Geilenkirchen.

Hinweise:

Für die Grenzübertritte nach und von Holland ist die Mitnahme eines gültigen Personalausweises oder Reisepasses erforderlich!

Verbindliche Preise für die einzelnen Veranstaltungen werden im NFS 1/20 bekannt gegeben. Weitere und aktualisierte Informationen werden auch auf unserer Homepage www.dr-ehrenlokfuehrer.de veröffentlicht.

Änderungen vorbehalten!

Wir Organisatoren und Gastgeber hoffen, wieder ein vielfältiges Programm für die Mitglieder, Beifrauen und Freunde des Clubs DR Ehrenlokführer zusammengestellt zu haben und freuen uns auf eure Mitfahrt in die interessante Selfkant-Grenzregion.

Heiner Bruer und Wolfgang Stahlberg