News Facts & Stories

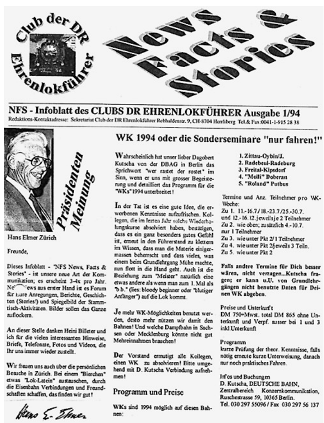
NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/20 01.04.2020

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
dr-ehrenlokfuehrer.de ☞ NFS online lesen, herunterladen, Internetverknüpfungen *direkt* aufrufen!

Dieses Foto (mit Dampflok!) erreichte die Redaktion von ELF Bernd Bahnmüller. Der „Berichtszeitraum" dieses Hefts lag in der Jahreszeit „Winter", woran uns dieses Bild erinnert – denn die Tage und Orte, an denen es diesen Winter Schnee gab, waren sehr rar. Wir sehen die Spendenlok Ge 4/4 II Nr. 616 „Filisur" der RhB (Infos z. Spenden-Aktion hier) in Saglians im Graubündner Unterengadin. Weitere Fotos von Bernds „Skiurlaub" sind in seinem Bericht ab Seite 22 zu finden.

❄ ❄ ❄ ✿ ✿ ✿ ❄ ❄ ❄

Wer erinnert sich noch an das rechts abgebildete Papier? 1994 erschien das erste „NFS". Reinhard Schüler hat Interviews mit Beteiligten an unserem Clubmagazin organisiert – ihr könnt sie ab Seite 10 lesen. Alles Gute trotz „Corona" und ein ungebrochenes „Allweil gut Dampf" wünschen Red. & Vorstand!



Club der DR Ehrenlokführer

News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/94

Redaktions-Kontaktadresse: Sekretariat Club der DR Ehrenlokführer Rebhaldenstr. 9, CH-8704 Herrliberg Tel.& Fax:0041-1-915 28 38

Präsidenten Meinung

Hans Elmer Zürich

Freunde,

Dieses Infoblatt - "NFS News, Facts & Stories" - ist unsere neue Art der Kommunikation; es erscheint 3-4x pro Jahr. Ne[illegible]ews aus erster Hand ist es Forum für Eure Anregungen, Berichte, Geschichten (Stories!) und Spiegelbild der Stammtisch-Aktivitäten. Bilder sollen das Ganze auflockern.

An dieser Stelle danken Heini Billeter und ich für die vielen interessanten Hinweise, Briefe, Telefonate, Fotos und Videos, die Ihr uns immer wieder zustellt.

Wir freuen uns auch über die persönlichen Besuche in Zürich. Bei einem "Bierchen" etwas "Lok-Latein" austauschen, durch die Eisenbahn Verbindungen und Freundschaften schaffen, das finden wir gut!

Hans E. Elmer

WK 1994 oder die Sonderseminare "nur fahren!"

Wahrscheinlich hat unser lieber Dagobert Kutscha von der DBAG in Berlin das Sprichwort "wer rastet der rostet" im Sinn, wenn er uns mit grosser Begeisterung und detailliert das Programm für die "WKs" 1994 unterbreitet!

In der Tat ist es eine gute Idee, die erworbenen Kenntnisse aufzufrischen. Kollegen, die im lezten Jahr solche Wiederholungskurse absolviert haben, bestätigen, dass es ein ganz besonders gutes Gefühl ist, erneut in den Führerstand zu klettern im Wissen, dass man die Materie einigermassen beherrscht und dass vieles, was einem beim Grundlehrgang Mühe machte, nun flott in die Hand geht. Auch ist die Beziehung zum "Meister" natürlich eine etwas andere als wenn man zum 1. Mal als "b.b." (lies: bloody beginner oder "blutiger Anfänger") auf die Lok kommt.

Je mehr WK-Möglichkeiten benutzt werden, desto mehr nützen wir damit den Bahnen! Und welche Dampfbahn in Sachsen oder Mecklenburg könnte nicht gut Mehreinnahmen brauchen!

Der Vorstand ermutigt alle Kollegen, einen WK zu absolvieren! Bitte umgehend mit D. Kutscha Verbindung aufnehmen!

Programm und Preise

WKs sind 1994 möglich auf diesen Bahnen:

1. Zittau-Oybin/J.
2. Radebeul-Radeburg
3. Freital-Kipsdorf
4. "Molli" Doberan
5. "Roland" Putbus

Termine und Anz. Teilnehmer pro WK-Woche:
Zu 1. 11.-16.7/18.-23.7/25.-30.7. und 12.-16.12.jeweils je 2 Teilnehmer
Zu 2. wie oben; zusätzlich 4.-10.7. nur 1 Teilnehmer
Zu 3. wie unter Pkt 2/1 Teilnehmer
Zu 4. wie unter Pkt 2 jeweils 3 Teiln.
Zu 5. wie unter Pkt 2

Falls andere Termine für Dich besser wären, nicht verzagen...Kutscha fragen; er kann u.U. von Grundlehrgängen nicht benutzte Daten für Deinen WK abgeben.

Preise und Unterkunft
DM 750+Mwst. total DM 865 ohne Unterkunft und Verpf. ausser bei 1 und 3 inkl.Unterkunft

Programm
kurze Prüfung der theor. Kenntnisse, falls nötig erneute kurze Unterweisung, danach nur noch praktisches Fahren.

Infos und Buchungen
D. Kutscha, DEUTSCHE BAHN, Zentralbereich Konzernkommunikation, Ruschestrasse 59, 10365 Berlin.
Tel. 030 297 55096 / Fax 030 297 56 137

Unsere neue Homepage ist aufgeschaltet

Seit gut 20 Jahren ist unser Club im Internet präsent. Unser Auftritt wurde durch Mathias Prockl aufgebaut und seit Beginn während der ganzen Zeit gepflegt und betreut. An der letztjährigen JHV in Duisburg hat er nun dieses Amt abgelegt und wurde als Dank für seine grosse, aber kaum wahrgenommene Arbeit durch die anwesenden Mitglieder zum Ehrenmitglied unseres Clubs ernannt. Nochmals für das Geleistete herzlichen Dank Mathias. Natürlich aber war auch klar: «Es muss weitergehen mit unserem elektronischen Clubauftritt», denn nur durch dieses Medium wird unser Club einer grösseren Öffentlichkeit bekannt. Wir hatten das Glück in Reinhard Schüler einen Kollegen zu finden, welcher diese Aufgabe übernahm. Reinhard hat sich mit der Neugestaltung der Webseite seit dem Sommer 2019 befasst, einen Entwurf erarbeitet, sich durch externe Fachleute beraten lassen, Probeläufe durchgeführt, Korrekturen angebracht, das Ganze wieder in Probeläufen getestet, wieder korrigiert und und und … . In Duisburg dann an der JHV die erste Vorstellung seiner bis dahin geleisteten grossen Arbeit und die Abgabe des vagen Versprechens «wenn möglich bis zu Weihnachten 2019 mit der neuen Homepage ins Netz zu gehen». Und es ist wahr geworden – kurz vor Weihnachten am 23. Dezember 2019 erreichte mich folgendes Mail aus Hemmoor:

«Guten Abend,
Wir sind mit ersten Beiträgen auf Sendung!
Siehe: https://dr-ehrenlokfuehrer.de
insbesondere: .../bildberichte/krokodil
und nachfolgende.
Viel Spaß – Frohe Weihnachten.
Inge und Reinhard».

Reinhard hat es also geschafft, sein Versprechen einzuhalten, herzliche Gratulation und ein ganz grosses Dankeschön für die bisher aufgebrachten unzähligen Stunden. Selbstverständlich wird die Homepage noch weiter ausgebaut. Um diese möglichst aktuell zu halten braucht Reinhard aber die Mithilfe von uns allen. Sendet also unserem Webmaster möglichst frühzeitig alle Stammtischveranstaltungen. Natürlich auch Bildberichte über durchgeführte Treffen oder die Teilnahme an Extrafahrten sind sowohl fürs NFS aber ebenso für unsere Homepage immer willkommen und helfen diese Medien aktuell und interessant zu gestalten und dies ist das A und O, denn nur so wird eine Homepage oft aufgerufen und dies wiederum ist für den Bekanntheitsgrad unseres Clubs sehr wichtig und wenn dann noch einige Neueintritte daraus resultieren, würde dies unserem Club sehr gut tun. Also, liebe Mitglieder, helft durch Berichte und Bilder aktiv mit!

Peter Brühwiler

Für die notwendigen technischen und sonstigen Infos gebe ich das Wort nun weiter an Reinhard:

Das NFS informiert unsere Clubmitglieder und die Freunde des Clubs seit mehr als 25 Jahren bis zu viermal im Jahr umfangreich und in hoher Qualität.

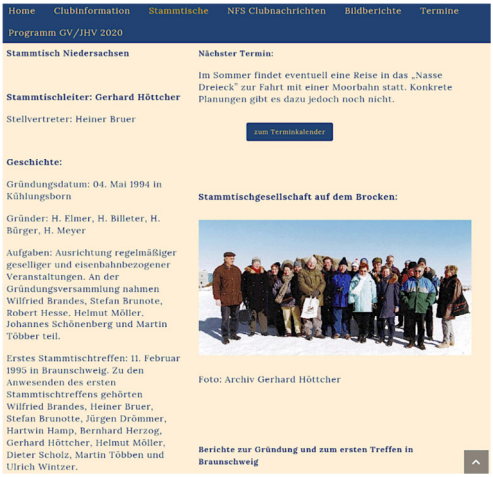
Mit der neuen Homepage möchten wir dem Anspruch einer ereignisaktuellen Berichterstattung gerecht werden und auch Eisenbahnfreunde außerhalb der Vereinsgrenzen ansprechen und deren Aufmerksamkeit auf unser Clubleben lenken. Neben der handwerklichen Erstellung ist die Bekanntmachung unserer Seiten die wohl wichtigste aber auch schwierigste Aufgabe der Redaktion.

Nur mit einem gesteigerten Bekanntheitsgrad unserer Internetseiten vergrößern sich die Chancen, neue Mitglieder für den Club zu werben, und zwar unabhängig von anderen befreundeten Vereinen und Bahnen, die verständlicherweise erstmal die eigenen Interessen verfolgen.

Abschliessend möchte ich die Möglichkeit nutzen und den Lesern dieser NFS-Ausgabe die neu gestaltete Seite vorstellen. Unsere Themen finden sich im Hauptmenü beginnend mit den Clubinformationen, Präsentation der Stammtische, einem Archiv mit möglichst allen NFS-Ausgaben, umfangreichen Bildberichten, einem Terminkalender mit Einträgen zu Clubereignissen und dem Programm zur nächsten Jahreshauptversammlung.

Die Fußzeile der Startseite enthält unser Impressum, die Datenschutzerklärung zu dieser Seite, Beitrittsunterlagen mit Online-Anmeldeformular und einen Link zur bisher von Mathias Prockl betreuten ehemaligen Homepage, die somit voll umfänglich erhalten bleibt.

Unsere Seiten befinden sich zur Zeit noch im Aufbau. In Kürze möchte euer Redakteur noch fehlende Texte zu Beiträgen aus den Kalenderjahren 2019 und 2020 vervollständigen, neue Beiträge laufend ergänzen und dann rückwirkend auch über das Geschehen der jüngeren Vergangenheit berichten.



Hier ein Blick auf eine beispielhafte Stammtisch-Seite – mit Kontaktangaben, nächsten Terminen, Link zum Kalender, Stammtischgeschichte und auch bildlichen Impressionen.

Die Redaktion freut sich über eure Aufsätze und Fotostrecken. Fragen zu bevorzugten Formaten und Qualitäten beantworte ich gerne.

Eure Fotos sind gegen einfaches Kopieren und Speichern relativ geschützt, nur die NFS-Ausgaben lassen sich als PDF mit aktiven Verlinkungen herunterladen.

Ich hoffe mit diesen wenigen Worten euer Interesse geweckt zu haben. Also, klickt immer mal wieder auch auf die eigene Seite …

RS

Nachhall zum Echo

Im NFS 2+3/18 gab es eine Info zu einem „kleinen Echo" auf unsere JHV 2013 im Raum Dresden. Inzwischen ist der Reisebericht der usenet-Gruppe von 2018 längst online. (Tipp: Die 5 Folgetage der Tour im Kalender in der linken Spalte anklicken.)

Grazile Sächsin auf breiter Spur

Bei der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen, einem Verein, der zwei 760-mm-Museumsbahnen betreibt, kommt in der Saison 2020 zum zweiten Mal eine Sächsische IVK als Gastlok auf der Ybbsthal-Bergstrecke zum Einsatz. Umfangreiche Testfahrten hatten belegt, dass die um 10 mm geringere Spurweite des Lok-Fahrwerks keine betrieblichen Probleme verursacht. Die ÖGLB pflegt eine Vereins-Freundschaft mit der IG Preßnitztalbahn e.V. aus Jöhstadt. Die Ausgaben des Vereinsmagazins mit bisherigen Berichten sind online abrufbar: LBE 1/2018 und LBE 1/2020.

Bitterfeld 1977

Zum damaligen Kesselzerknall spricht unser Kollege Heinz Schnabel auf Youtube. Ohren spitzen!

Der Pott lässt uns nicht los …

Auf den nächsten NFS-Seiten gibt es noch etwas Rückschau auf unser vergangenes Clubtreffen im Ruhrgebiet. Hierzu auch noch zwei Online-Tipps: In der ARD Mediathek ist eine extra lange Fassung der Eisenbahn-Romantik-Sendung „Die Ruhr und ihr Pott" abrufbar. Das Magazin rund um Japan „Sumikai" veröffentlichte kurz nach unserer JHV einen Beitrag zur Betriebseinstellung der ältesten Schwebebahn in Japan, die seit 1957 als Teststrecke (!) im Ueno-Zoo von Tokio betrieben wurde und technische Gemeinsamkeiten mit der Wuppertaler Schwebebahn besaß. Welch lobenswerte Entwicklung, dass Wuppertal seiner tollen Bahn die Zukunft sicherte!

„Nachbrenner“ № 1

zur JHV 2019 von Frieder Jehring

Meine Familie nutzte die Zeit zwischen dem offiziellen JHV-Programm bei der Wuppertaler Schwebebahn und der Welcome-Party in der Essener „Dampfe“, um sich ein wenig körperlich zu ertüchtigen und gleichzeitig ein Wuppertaler Eisenbahn-Relikt zu inspizieren.

Im NFS 1/19 gab es den Hinweis *„Ausgehend vom heutigen Wuppertaler Stadtgebiet, Ortsteil Barmen mit dem Toelleturm, zu dem von der Talstrecke der Hauptbahn an der Wupper eine Zahnradbahn hinaufführte ...“* – die Lektüre der verlinkten, reich bebilderten Webseite machte uns absolut neugierig, was davon noch erhalten bzw. noch zu erkennen ist. Und wir wurden nicht enttäuscht!

Vorsorglich hatte ich eine Kopie der tollen Internetseite auf meinem Tablet mitgenommen, um vor Ort Vergleiche damals zu heute machen zu können. Außerdem einen Kartenausschnitt mit dem darauf markierten, nächstmöglich zur alten Trasse verlaufenden gangbaren Fußweg; alles (wegen fehlendem Mobilfunk-Datenvertrag) zu Hause vorbereitet. Im Kopf das bereits hängen gebliebene Wissen, dass die Trasse nach ihrer Stilllegung in der Nähe der Talstation mit einer Kraftwerks-Erweiterung überbaut wurde, und dass man das heutige Heizkraftwerk (HKW) „umlaufen“ muss, um zur Bergstrecke zu kommen.

Von der Schwebebahnstation „Alter Markt“ gingen wir kurz vor 16 Uhr los, nördlich der Wupper in Richtung Osten zur nächsten Wupper-Brücke (Rollingswerth), die genau in der Flucht der Bergbahntrasse liegt. Von dort hofften wir, beim Blick in Richtung der zu bezwingenden „Südhöhe“ Relikte der Bergbahn zu entdecken. Doch es war nichts Derartiges zu sehen; wir fanden nur Bauten im Nachkriegs-Stil, eine freie Fläche und die HKW-Fassade. Die Konsultation der mitgeführten Informationen klärte, dass sich die Talstation *auf* dem heutigen HKW-Gelände befand und deshalb komplett abgerissen wurde. Fußläufig war sie ca. 300 m von der WSB-Station entfernt. Der Fußweg vom früheren EG des Bf Barmen betrug sogar 600 m, ungefähr entlang der Hauptbahn-Trasse, die direkt bergseitig des HKW verläuft. „Am Clef“ fuhr aber auch die Straßenbahn mit Halt am unteren Zugang des „Bergbahnhofs“. Leider gibt dort derzeit keinerlei Hinweis auf die frühere Bedeutung dieses Ortes.

Nichtssagender Anblick am Clef – der Schwebebahnwagen passiert mit seiner Spitze soeben die Blickachse zur ehemaligen Talstation.

Nach einem halben Kilometer „Umweg“ entlang der Straßen „Am Clef“, „Fischertal“ über die Hauptbahn und „Saarbrücker Str.“ gelangten wir auf die frühere Trasse der Zahnradbahn. Hier, oben auf der Stützmauer-Krone, war das obere Widerlager der Bergbahn-Brücke über die Hauptbahn, deren unteres Ende direkt in die Bahnhofshalle führte.

Blick aus der Straße „An der Bergbahn“, über die ehemals steilste Stelle der Trasse, nachdem sie die heutige „Saarbrücker Straße“ querte. Das zum HKW gehörende Gebäude mit den 3 breiten Fenstern steht am Platz der früheren Bahnhofshalle; davor hängen heute auf Geländer-Höhe die Fahrdrähte der inzwischen elektrifizierten Hauptbahn.

Da das Gelände dort 12 m tiefer liegt, war ein Trassenbeginn auf Boden-Niveau nicht machbar. Deshalb befanden sich Gleise und

Bahnsteig aus Sicht des Wupper-Niveaus im Obergeschoss des Bergbahnhofs. Doch wie die alten Fotos zeigen, war auch die besagte Brücke öffentlich als Zugang nutzbar.

Zu unserer Freude stellten wir fest, dass ab hier bis hinauf zur Bergstation „Toelleturm“ eine fantastische denkmalgerechte Arbeit geleistet wurde. An jeder Ecke, jedem markanten Punkt sind Schautafeln mit historischen Fotos des jeweiligen Standorts (meist mit Zügen!) und mit guten textlichen Erläuterungen zur Zahnradbahn aufgestellt. Im Verlauf der Trasse finden sich weitere interessante Objekte. Dies ist ein Ergebnis von Initiativen der Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal, des Barmer Verschönerungsvereins, und des BARMER BERGBAHN e.V., die beginnend im Jahr 2006 mit der Freilegung der teilweise zugewachsenen Trasse starteten. Im Vergleich zu den Ansichten der Verantwortlichen der 50/60-er Jahre, die die Stilllegung und die „Entsorgung“ der Rudimente forcierten, ein sehr lobenswertes Umdenken! Es gibt sogar die Vision eines Wiederaufbaus dieser als Pionierleistung geltenden und bei der Bevölkerung äußerst beliebten Zahnradbahn.

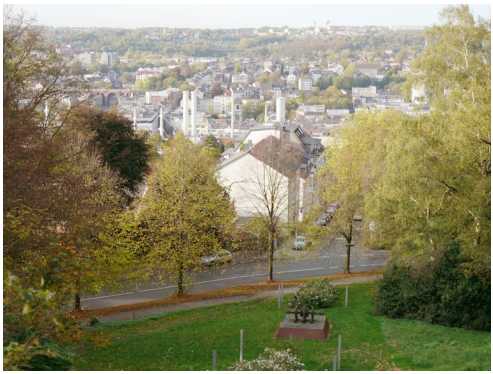
Nun begann der sportliche Teil unserer Aktion. Unter Kontrolle meiner Pulsuhr, um die leicht angeschlagene Speisepumpe nicht zu überlasten, ging es angemessen zügig von Infotafel zu Infotafel steil bergan. Da der Termin unserer Welcomeparty nicht gefährdet werden durfte, wollten wir nicht jede Tafel eingehend studieren. Natürlich haben wir sie umfassend fotografisch festgehalten!

Die Trasse verlief zunächst mitten auf dieser Anwohner-Straße, die wegen ihres starken Gefälles auf den Gehwegen sogar abschnittsweise Stufen besitzt. Die Gleise sind auch hier schon lange entfernt. Am Rand der städtischen Bebauung gelangt man in einen großen Park, die sogenannten „Barmer Anlagen“, durch den die Trasse nun mit etwas weniger Gefälle bis zum Bf Toelleturm verläuft. Am Park-Rand wurde Kriegs-Schutt genau auf der Trasse deponiert, weshalb der Weg um den „Schüttkegel“ herum führt.

Ab der Grenze des Parks ist der Verlauf der Trasse beidseitig und Höhen-richtig mit Granit-Stelen markiert; so sieht man an der verschütteten Stelle, wie sie dort quasi „eintaucht“ und auch wieder „heraus kommt“.

Markierung der zweigleisigen Trasse bei der Aufschüttung; rechts der „Ersatzweg“.

Oben auf dieser künstlichen Anhöhe gibt es einen tollen Blick über Barmen, und weil hier ein Spielplatz angesiedelt ist, sind sowohl Familien als auch gassi-gehende Hundehalter zahlreich anzutreffen.



Auf der Trasse ist eine Zahnrad-Achse aufgestellt.

Von hier ab verläuft der Weg auf der Trasse, „vorbildgerecht“ geschottert, durch einen bewaldeten Bereich des Parks. Mitten in diesem Abschnitt gab es einst eine filigrane Fußgängerbrücke über die Gleise, die auch nicht mehr vorhanden ist. In einem weiten Bogen lag die Station „Talblick“ nahe eines entsprechend guten Aussichtspunkts. Wieder in die Gerade übergehend, im spitzen Winkel eine Straße überquerend und mit nachlassender Steigung führt der Weg uns direkt auf das Gasthaus „Zur alten Bergbahn“ hin.

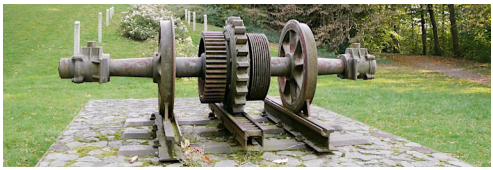
Das ehemalige Empfangsgebäude des Bf „Toelleturm“ ist quasi das letzte erhaltene Objekt der Barmer Zahnradbahn. Die Gleisanlagen befanden sich auf der rechten Seite dieser Ansicht.

Natürlich wollten wir es von innen sehen, und deshalb kehrten wir kurz vor 17 Uhr auf ein kurzes Kaffeetrinken hier ein. Das Lokal ist passend mit Fotos und Objekten aus der früheren Zeit des Bahnbetriebs dekoriert, und die Freundlichkeit des Personals rundete unsere angenehme Exkursion wunderbar ab.

Hier endete einst nicht nur die Strecke der Zahnradbahn! Es gab Umsteigemöglichkeiten auf eine Straßenbahnline und zu einer meterspurigen Eisenbahn in Richtung Süden.

Ein Aufstieg auf den Toelleturm (steinerner Aussichtsturm des BVV) war nicht möglich, da er nur am Wochenende geöffnet hat.

Für unseren Rückweg wählten wir eine Route, die uns zur „Fischertal“-Straße führte, von der man direkt auf den Bahnsteig der S-Bahn-Station Wuppertal-Barmen gelangt. Gegen 17.40 Uhr fuhren wir mit Umstieg in Wuppertal Hbf (Elberfeld) nach Essen-Borbeck ab, und in der „Dampfe“ waren wir sogar die *ersten* „Einrücker“ zur Welcomeparty.



Die Denkmals-Achse ist seit 1984 ausgestellt.

Aus Sekretariat & Redaktion

Zur Beachtung bei Einsendungen fürs NFS:
Planmäßiger **Redaktionsschluss** der nächsten Ausgabe ist am **01. 07. 2020**.

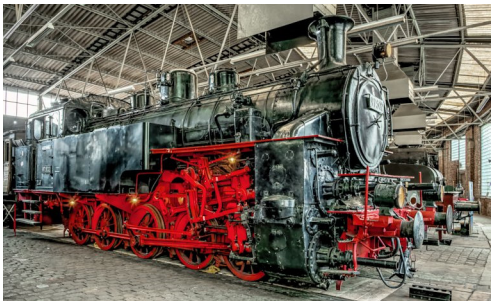
„Nachbrenner“ № 2

Versprochen ist versprochen. Hier folgt eine Fotostrecke der Schätze, die wir im Eisenbahnmuseum Bochum sehen konnten.

[*41-E „Hibernia“ stand eingezwängt →kein Foto*]

Reinhard Schüler: Schi-Stra-Bus

Reinhard Schüler: 74 1192



Reinhard Schüler: 97 502

Reinhard Schüler: Schweineschnäuzchen

RS: ehem. 80 030 als Zechenbahn-Werkslok

Peter Flohr: Railflex-Triebwagen

Reinhard Schüler: Tunnelmesswagen 712 001-7

Reinhard Schüler: V200 017

Sebastian Jehring: Ka 4013 und E 32 27

Reinhard Schüler: 66 002

Reinhard Schüler: E94 080

Reinhard Schüler: 044 377-0

FJ: V 28-105, Zechen-typisch, aber ehem. b. Opel

Danke den Fotografen!

Stammtisch Niedersachsen - Traditionelles Braunkohlessen 2019

In der Region Bremen, Oldenburg, Ammerland, Friesland, oder Ostfriesland wird ein altes Brauchtum gepflegt. Mit dem ersten Frost versammeln sich häufig kleinere oder größere seltsam anmutende Gesellschaften, um den Winter mit einem zünftigen Grünkohlessen zu begrüssen. Zum Brauchtum gehört zu Anfang eine Wanderung durch die karge, neblige Landschaft. Wichtig ist dabei das Mitführen von hölzernen Bollerwagen, die mit reichlich Weizenkorn oder Köm und ein wenig Wegzehrung beladen sind. Und da können dann schon einige Stunden vergehen, bis alles verbraucht ist und der Hunger die Gesellschaften zu Tisch treibt. Erst dann kommt der Grünkohl auf den selbigen und dann gibt es wieder Bier und Korn, bis unter Absingen schmutziger Lieder die Kneipe schließt.

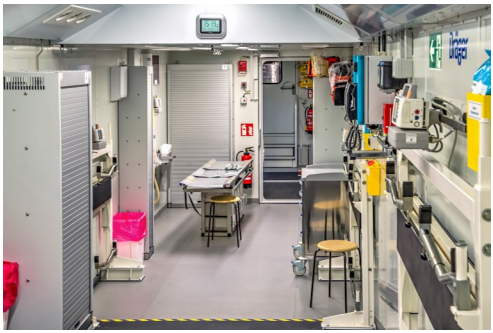
Ehrenlokführer haben da ihre eigene Tradition, und damit wechsle ich von den Grünkohlregionen in das Einzugsgebiet der Braunkohlesser im mittleren Niedersachsen rund um Hannover, Hildesheim und Braunschweig.

Ehrenlokführer freuen sich nicht so sehr über Bollerwagen, nein, wenn, dann sollte wenigstens eine Feldbahnlore sein.

Nun, unser Stammtischleiter Gerhard Höttcher bot vor dem Braunkohlessen immer viele schöne Fahrten oder Besichtigungen an. Darunter eine Fahrt mit einem historischen Triebwagen im Straßenmuseum Wehmingen, wir besichtigten den Weihnachtsmarkt in der Gebläsehalle der ehemaligen Ilseder Hütte, besuchten eine wichtige Schleuse des Mittellandkanals bei Hannover Anderten, ließen uns den Betrieb der Getreidemühle Gebr. Engelke Große Mühle Hasede-Hildesheim GmbH & Co. KG erläutern, oder nahmen an einer Führung im Stadthistorischen Salz- und Kali-Bergbaumuseum in Bad Salzdetfurth teil. Nur um an einige der Höhepunkte zu erinnern.

Im vergangenen Jahr empfing uns das DB-Personal des Tunnelhilfs- und Rettungszuges am Hildesheimer Hauptbahnhof zu einer ausführlichen Präsentation der neuesten Fahrzeuggeneration dieser Art. Die DB AG beauftragte im Jahr 2012 die Unternehmen Dräger und Tatravagonka zur Lieferung von sieben dieser Rettungszüge, die ab 2018 in den Einsatzbestand der DB AG eingestellt werden konnten und bisherige Garnituren ersetzten. Das Auftragsvolumen von rund 80 Mio € umfasste unter anderem 36 Trägerfahrzeuge mit den dazugehörigen Aufbauten.

Sechs der sieben neuen Tunnelrettungszüge sind in Hildesheim Hbf, Kassel Hbf, Fulda, Würzburg, Mannheim Hbf und Stuttgart-Kornwestheim Rbf stationiert. Für jeden Zug sind rund um die Uhr Triebfahrzeugführer von DB Netz in Bereitschaft. Die Züge gelten als schienengebundene Rettungseinheiten für Einsätze bei schwerwiegenden Unglücksfällen im Bahnbetrieb, insbesondere in den zahlreichen langen Tunnelabschnitten der Neubaustrecken. Jeder Zug verfügt über zwei Lokomotiven, zwei Transportwagen, einen Gerätewagen, einen Löschmittelwagen und einen Sanitätswagen.



Damit verfügt die DB AG über Züge mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten zur Gefahrenabwehr, Gefahrenbekämpfung sowie zur Ret-

tung und Versorgung von Personen. Mögliche Einsätze erfolgen über die jeweils örtliche Leitstelle des Landkreises, mit den Feuerwehren und den Organen des Katastrophenschutzes. [1]

Das freundliche Hildesheimer Personal führte uns durch alle Fahrzeuge, erläuterte deren technische Einrichtungen und Funktionen und berichtete auch über bisher erfolgte Einsätze. Wir danken an dieser Stelle nochmals für die eindrucksvolle Präsentation und hoffen, dass ihr Zug möglichst für alle Zeit nicht wieder zum Einsatz kommen möge.

Zur Überleitung von Unfallszenarien hin zum gemütlichen Braunkohlessen im Restaurant Ernst in Groß Förste verweilten die Teilnehmer erst mal in einem Cafe in Hildesheim. Aber am Abend ging es dann wieder los mit dem Braunkohl, mit dem Bier und auch mit ein paar Schnäpsen, aber nicht so wie anfangs beschrieben da oben weiter im Norden, ganz ehrlich!

Übrigens durften wir in Hildesheim auch unser neues Mitglied Karsten Hälbig aus Celle persönlich begrüssen.

Und noch was Wichtiges zum Schluss: Braunkohl und Grünkohlgerichte basieren alle auf ein und dem selben Wintergemüse: dem edlen Blattwerk der Oldenburger Palme!

Reinhard Schüler

[1] Infos: Vortrag TuHi, DB Netz - Hildesheim Hbf

Szene

Das Dampfbahnmagazin 4/19 meldete interessante Neuigkeiten vom „Molli“:

Die Lok 99 331 war im September 2019 für 9 Tage bei der Borkumer Kleinbahn als Gastlok im Regelbetrieb eingesetzt. Sie war das erste Mal, seit sie beim Molli im Bestand ist (1959), abseits ihrer Stammstrecke im Dienst. Besondere organisatorische und betriebliche Herausforderungen stellten sich den Enthusiasten beider Bahnen sowohl beim Transport per Fährschiff als auch beim Kuppeln mit den BKB-Wagen und dem Bremsregime.

Anlässlich einer privaten Fotofahrt wurde diese Lok im Oktober 2019 um 180° gedreht aufgegleist und für einige Tage in dieser unüblichen Orientierung belassen. Für die Öffentlichkeit ergab dies u.A. Fotomotive mit Tender-an-Tender-gekuppelten Dampfloks und auch eine Planzugfahrt am 20.10.2019 mittags mit Schornstein voran in Richtung Kühlungsborn. Zu Wiederholungen von Fahrten in dieser Konstellation kam es jedoch nicht, da ein Schaden an der Luftpumpe eintrat.

Die Geschäftsführung befasst sich wieder mit der schon seit Jahrzehnten diskutierten Idee, die Strecke nach Rerik und Warnemünde zu verlängern. Ende 2020 sollen erste Ergebnisse der Untersuchungen vorgestellt werden.

In Kühlungsborn-West wurde der wegen ständiger Störanfälligkeit schon länger nicht mehr genutzte Säulenkran am Lokschuppen abgebaut.

Neubau-Zylinder für 99 741

Ein irreparabler Riss am Zylinderblock der „sä. VIIK alt“ veranlasste die SDG, die Neuanfertigung von Grauguss-Zylinderblöcken zu organisieren und zu beauftragen. Beteiligt waren das Eisenwerk Elterlein, die MIKROMAT/Direktform GmbH Freiberg, die SDG-Werkstatt Oberwiesenthal und die Maschinenbau Huss GmbH Neudorf. Da Neudorf an der Fichtelbergbahn liegt, erfolgte die Überführung der Werkstücke von O’thal dort hin und zurück per Dienstgüterzug – zur Freude der Fans mit Dampflok bespannt und mit dem Ladegut offen sichtbar auf einem Flachwagen. Klasse! [Montage-Fotos bei facebook]

Fast unbemerkt feierten unsere Clubnachrichten zum Ende des vergangenen Jahres den 25. Geburtstag. Grund genug, um zu diesem Jubiläum durch 25 Fragen von Zeitzeugen an die Geschichte unseres Nachrichtenblattes zu erinnern und die Arbeit der Redakteure zu beschreiben. Beginnen wir in der Schweiz:

1. **Peter Brühwiler:** „Bevor ich aufs NFS zu sprechen komme, habe ich eine Frage zum Club. Wie kam es überhaupt zur Gründung des Clubs durch Hans Elmer (sel.) und dich im Jahr 1992?“

Heini Billeter: „Die Freundschaft zwischen Hans Elmer und mir entstand im Rahmen einer Flug-Rallye in die marokkanische Wüste. Wir trafen uns nach der Rückkehr von diesen Tagesausflügen regelmässig am Abend und eines Tages kam Hans mit der Frage, ob ich mitkommen würde, wenn er in Deutschland eine Ausbildung zum Ehrenlokführer mache? Ich sagte ja und so fuhren wir zusammen zur Weisseritztal-Bahn. Wir fanden bei den ostdeutschen Lokführern, vermutlich weil wir Schweizer waren, eine sehr gute Aufnahme. Wir ‚wohnten‘ in der Lokremise in Kipsdorf und hatten Zeit, über "Gott und die Welt" zu reden und dabei kam eben auch die Idee auf, einen ‚Verein‘ zu gründen. Dies auch, weil uns die Lokführer von vielen anderen ‚Schülern‘ erzählt hatten, und so kam eben die Idee auf, solche kennen zu lernen. Aber wie?

Wir erinnerten uns, dass wir bei der Anmeldung zur Teilnahme an der Ausbildung mit dem zuständigen Herrn Georg Weber einen guten Kontakt hatten und dass er uns vielleicht ein paar Namen nennen würde. Der Zufall wollte es, dass ich als Gästebetreuer mit dem Orientexpress nach Königsberg unterwegs war. Wir hatten drei Stunden Aufenthalt in Berlin und ich lud Herrn Weber zu einer Besichtigung des Zuges ein. Er kam an Bord zusammen mit Herrn Heinz Schnabel und ich konnte bei einem Glas Champagner die Club-Idee ins Gespräch bringen. Herr Weber schlug vor, mir die Adressen der bisherigen Teilnehmer zu geben. Daraus entstand die Einladung zur Gründungsversammlung im Jahre 1992 in Kühlungsborn.“

2. **Peter Brühwiler:** „Im Jahr 1994 erschien mit der Ausgabe 1/94 das erste News Facts & Stories, kurz NFS genannt. Was hat dazu geführt ein eigenes Clubblatt zu erstellen?“

Heini Billeter: „Als Werbeberater war es für mich eigentlich selbstverständlich, dass für eine doch recht erstaunlich grosse Anzahl von Mitgliedern eine Kommunikationsplattform geschaffen werden musste.“

3. **Peter Brühwiler:** „Wie gross war der damalige Umfang der NFS und welches Format hatte die Clubzeitung?“

Heini Billeter: „Die ersten Jahre waren die Ausgaben im Format A4 zwischen 4 und 8 Seiten. Für den Versand wurden sie auf A5 gefaltet.“

4. **Peter Brühwiler:** „Was waren damals die wichtigsten Inhalte des NFS?“

Heini Billeter: „Ja, wenn ich mich recht erinnere waren die Inhalte ganz ähnlich wie heute. Natürlich konnte damals noch einiges mehr über die verschiedenen Ausbildungsmöglichkeiten berichtet werden, denn es waren ja noch zahlreiche Dampfbahnen in der Ehrenlokführerausbildung tätig. Die Sekretariat-News waren aber seit der ersten Ausgabe fester Bestandteil des NFS.“

5. **Peter Brühwiler:** „Heini, kannst du mir über die damalige Erstellung – welche du ja bis zum Jahre 1998 alleine und anschliessend bis Ende 2002 zusammen mit dem leider schon verstorbenen Kollegen Jürgen Vorndran gemacht hast – etwas berichten?“

Heini Billeter: „Die Erstellung erfolgte mit Schreiben der Texte auf der Schreibmaschine und anschliessendem Zusammenkleben auf A4-Vorlagen. Bilder oder Zeitungsausschnitte wurden je nach dem kopiert, verkleinert oder vergrössert und so ebenfalls auf die A4-Vorlagen aufgeklebt."

6. **Peter Brühwiler:** „Hast du damals auch schon eine Druckerei mit dem Druck beauftragt oder wie geschah die Vervielfältigung zu deiner Zeit als Redaktor und wie gross war damals die Auflage?"

Heini Billeter: „Nein natürlich nicht, war das NFS fertig zusammengesetzt und -geklebt ging es ins Repro-Zentrum und wurde kopiert und gefaltet und anschliessend durch Rosmarie und mich verschickt (wie das auch heute noch im Sekretariat geschieht). Die Auflage entsprach immer in etwa der Anzahl der Mitglieder, genaue Zahlen kenne ich nicht mehr."

7. **Peter Brühwiler:** „Heini, wie findest du die Weiterentwicklung des NFS bis heute und wie gefällt dir das NFS im heutigen Umfang?"

Heini Billeter: „Die heutige Gestaltung ist natürlich nicht vergleichbar mit den NFS aus der Gründerzeit. Die technischen Möglichkeiten sind dank dem Computer natürlich ganz anders und es ist so, dass ich dem Kollegen Frieder Jehring nach jeder Ausgabe ein Dankesmail mit Kompliment für die Gestaltung des NFS mache. Ich "beneide" ihn, wenn ich sehe, welche vielfältigen technischen Möglichkeiten er jetzt hat."

Wir danken Peter Brühwiler und Heini Billeter dafür, dass wir ihren Dialog ein wenig mitverfolgen durften und wechseln an die Saar. Aus einem früheren Gespräch [2] zwischen Jürgen Mühlhoff und Jürgen Vorndran:

8. **Jürgen Mühlhoff:** „Jürgen Vorndran, du warst Sekretär der Ehrenlokführer, die sich mit dem Fahren von Dampfloks beschäftigen. Eine alte Technik. Wie kam das Interesse zur Eisenbahn, speziell an den Dampfloks auf?"

Jürgen Vorndran: „Ich bin in der Nähe des Hauptbahnhofes in Ludwigshafen/Rhein aufgewachsen. Über das Vorfeld führte eine Brücke, das sogenannte Viadukt. Von dort oben konnte ich den Betrieb sehr schön beobachten. Im Gymnasium Anfang der 70er Jahre gab es dann eine kleine Gruppe von drei Jungs, zu der auch ich gehörte, die in den Ferien oder an freien Schultagen in den Zentren der damals noch vorhandenen Dampfloks diesen nachspürten. Die Ziele waren z.B. Norddeich Mole über Rheine und Emden, oder aber Braunschweig mit Besichtigung des AW und Ottbergen. Dann kam das Dampflokverbot bei der DB. Ich selbst hatte das Glück, dass meine Mutter Verwandte in der damaligen DDR hatte. So konnte ich den Dampfbetrieb mit viel Vorsicht dort beobachten."

9. **Jürgen Mühlhoff:** „Nun zu deiner vergangenen Funktion als Clubsekretär der ELF. Wie bist Du zu diesem Amt gekommen und wie lange bist du eigentlich schon Mitglied?"

Jürgen Vorndran: „Anfang der 90er wurde in Fachzeitschriften publiziert, dass man eine Ausbildung zum Ehrenlokführer bei den Schmalspurbahnen der ehemaligen Reichsbahn machen könne. Das hatte mein Interesse geweckt und ich nahm an einem Kurs beim Molli in Bad Doberan teil. Das war sensationell, am Regler einer Dampflok zu stehen. Die Schweizer Initiatoren dieser Idee kamen auf den Gedanken, die Absolventen dieser Kurse in einem Club aufzunehmen, den Club der DR-Ehrenlokführer. Ich bin von Anfang an seit der Gründungsversammlung in Kühlungsborn in vorderster Reihe – wie es meinem Namen gebührt – mit dabei, wurde wenig später zum Clubsekretär gewählt und bin mittlerweile auch 2. Vorsitzender des Stammtisches Südwest."

[2] Nachempfundenes Gespräch im Sinne des viel zu früh verstorbenen Jürgen Vorndran.

10. **Jürgen Mühlhoff:** „Durch deinen Namen inspiriert, nun meine nächste Frage an dich: Stehst du in deinem Hobby auch vorne dran?“

Jürgen Vorndran: „Teils, teils. Beim Fahren der Lokomotive als Ehrenlokführer – ja, im Vorstand im Sekretariat – ja, aber ich bin nicht der Präsident.“

11. **Jürgen Mühlhoff:** „Jürgen, was sind deine Aufgaben als Sekretär?“

Jürgen Vorndran: „Ich bin dafür zuständig, dass alles Büromäßige in den rechten Bahnen läuft und zuständig für unser Mitteilungsblatt NFS, welches vier mal im Jahr erscheint.“

12. **Jürgen Mühlhoff:** „NFS – eine Abkürzung?“

Jürgen Vorndran: „Ja – News Facts und Stories, Geschichten rund um die Museumsbahnen und Aktivitäten der Mitglieder. Diese Arbeit macht mir richtig Spaß! Ich glaube an mir ist ein Reporter oder Geschichtenschreiber verloren gegangen.“

13. **Jürgen Mühlhoff:** „Das bedeutet doch viel Einsatz von Freizeit für das Ehrenamt.“

Jürgen Vorndran: „Ja, aber es macht auch sehr viel Freude. Zum Beispiel wenn der Museumszug seinen Fahrtag hat und man sieht die leuchtenden Augen der Kinder und von den Erwachsenen, die erzählen: Mit so einem Zug bin ich früher in die Schule gefahren. Und dies sind auch die Anreize zu meinen Geschichten rund um die Eisenbahn, welche ich dann als Redakteur in unser NFS einbringen kann.“

Im Jahr 2003 gingen das Amt des Clubsekretärs und des NFS-Redakteurs an Heiner Bruer über. Zu seiner Arbeit erfahren wir folgendes:

14. **Reinhard Schüler:** „Heiner, wie hast du den Weg zum Club gefunden, seit wann bist du dabei?“

Heiner Bruer: „Ich erhielt nach meiner Ausbildung beim ‚Rasenden Roland‘ von Hans Elmer und Heini Billeter ein Informationsblatt zum gerade neu gegründeten Club DR Ehrenlokführer zugesendet. Ich entschloss mich zum Beitritt und bin nun Mitglied seit 1992.“

15. **Reinhard Schüler:** „Heiner, es sind viele ereignisreiche Jahre vergangen, seitdem du das Amt des Clubsekretärs, des NFS Redakteurs von Jürgen Vorndran übernommen und zudem noch die Funktion des stellvertretenden Stammtischleiters übernommen hattest. Wie kam es zu dieser seltenen Ämterhäufung?“

Heiner Bruer: „Es ging einfach nur um eine schnelle Lösung zur Fortführung der Arbeit meines erkrankten Vorgängers und ich möchte erwähnen, dass die Leitung des Stammtisches in Niedersachsen eigentlich immer Sache von Gerhard Höttcher war und auch heute noch ist. Umfangreicher gestaltete sich die Organisation der Jahreshauptversammlung in Essen und die Unterstützung zu anderen Versammlungen, oder Reisen zu den Jubiläen befreundeter Eisenbahnen.“

16. **Reinhard Schüler:** „Während deiner Redaktionszeit gab es wie überall auch Höhen und Tiefen im Vereinsleben. Was hat dich besonders bedrückt?“

Heiner Bruer: „Ich glaube, ich darf an die Auseinandersetzung und an den Verlust eines Stammtisches erinnern. Dies hat mich, aber nicht nur mich, besonders beschäftigt und die Berichte im NFS gingen nicht so leicht von der Hand.“

17. **Reinhard Schüler:** „Und was machte am meisten Spaß?“

Heiner Bruer: „Neue Mitglieder im NFS vorzustellen, und aus den zugearbeiteten Texten und Bildern über gelungene Jahreshauptversammlungen, Stammtischveranstaltungen und Clubreisen zu berichten.“

18. **Reinhard Schüler:** „Die ersten NFS-Ausgaben mussten noch mit Schreibmaschine und Klebetechnik erstellt werden. War die computerunterstützte Textbearbeitung Fluch oder Segen für dich?“

Heiner Bruer: „Ich erinnere mich an die Erstellung an eine meiner ersten NFS-Ausgaben, welche ich mühsam „gebastelt“ hatte. Wie immer, der Termin „Redaktionsschluß“ kam bedrohlich näher!

Und dann passierte es des nachts, so zwischen ein und zwei Uhr, und ganz kurz vor Vollendung der Druckvorlage. Sicherheitshalber noch einmal auf ‚SPEICHERN‘ gedrückt – und weg war es, das NFS! Nicht wiederzufinden in den mir noch unbekannten Tiefen von, damals so glaube ich ‚Windoof 7‘! Nach einer Stunde Angstschweiß und Schädelbrummen hab’ ich versucht zu schlafen, in der Hoffnung auf Hilfe aus Berlin, einer Freundin, die mal PC-Schulungen gemacht hat.

Am darauffolgenden Tag weiter vorsichtiges Suchen – Nichts! Und dann zur Feierabendzeit Berlin 030 usw. – banges Warten – und dann war SIE dran. Ich merkte, dass Sie zum Feierabend nicht gerade auf einen Hilfsschüler gewartet hat. Aber wie so häufig diese selbstverständliche Hilfbereitschaft, ‚Was gibt’s denn heute?‘; Also klick mal hier, klick mal da, ‚da kommt nix‘; Dann geh’ mal auf Dokumente’. Und dann war’s wieder da, drin in dem Ordner! ‚Nun schieb’ es rüber zum Ordner NFS und dann kannst Du weitermachen!‘ Den Dankeskuss gab es später persönlich in Berlin.“

19. **Reinhard Schüler:** „Heiner, wie beurteilst du die Redaktionsarbeit deines Nachfolgers?“

Heiner Bruer: „Ich freue mich über das Engagement und die Mühen, die sich Frieder mit der Erstellung der Ausgaben macht und diese auch immer pünktlich zum Druck und Versand anzeigt. Ich wünsche ihm weiter viel Erfolg bei seiner Redaktionsarbeit und hoffe auf viele spannende Ausgaben unserer Clubnachrichten für unsere Mitglieder.“

Kommen wir vom niedersächsischen Ahnsen ins sächsische Pirna. Heute ist Frieder Jehring Redakteur der Clubnachrichten. Im letzten Gespräch unterhalten sich Inge Schüler und Katrin Jehring über die Arbeit von Frieder für den Club, wobei wir natürlich wissen, dass die ganze Familie Frieder immer tatkräftig unterstützt:

20. **Inge Schüler:** „Wie lange ist Frieder eigentlich schon Mitglied im Club?“

Katrin Jehring: „Seit wir uns kennen ist Frieder voller Begeisterung für das Eisenbahnhobby. Er war gleich nach seinem ersten Grundkurs Ende 1993 in Zittau dem Club beigetreten und 1994 erstmalig zur JHV in Binz dabei. Nach Adam Ries sind das inzwischen 26 Jahre.“

21. **Inge Schüler:** „Wie kam es zur Hochzeit auf/mit der Eisenbahn? Ich erinnere mich an ein Foto im NFS mit Hochzeitskleid.“

Katrin Jehring: „Als einen stilvollen Hochzeitsort hatte ich mir die Festung Königstein gewünscht. Doch damals war die Außenstelle des Standesamts wegen Bauarbeiten nicht nutzbar. So kam Frieders Begeisterung für die rauchenden und schnaufenden Dampfloks ins Spiel und die Idee einer Hochzeit auf der Weißeritztalbahn entwickelte sich. Die Trauung im Salonwagen war etwas Einmaliges, was es bis dahin noch nicht gegeben hatte.“

22. **Inge Schüler:** „Wie kam es dazu, dass Frieder die Redaktion übernahm?“

Katrin Jehring: „Als vor 4 Jahren ein neuer Quästor gesucht wurde, wollte sich Frieder – nachdem er von mehreren Kollegen darauf angesprochen wurde – auf diesen Posten bewerben. Nach einer entsprechenden Mail an Peter Brühwiler rief dieser zurück und informierte Frieder, dass es inzwischen zum Glück eine weitere Zusage zur Kandidatur gäbe und er sich Frieder eher gut in der Funktion des neuen NFS-Redakteurs vorstellen könnte. Peter hatte beobachtet, dass Frieder einen Nerv für das Gestalten von Artikeln und Know-How am Computer für die Foto- und Layoutarbeit hat. Das gefiel Frieder auf Anhieb und er sagte spontan zu.“

23. **Inge Schüler:** „Wie passt die Redaktionsarbeit ins Familienleben?“

Katrin Jehring: „Für das Fertigstellen einer Ausgabe sind ca. 3 Wochen lang kaum andere Freizeitaktivitäten durchführbar. Auch die Urlaubsplanung wird nach den Auflagen-Terminen ausgerichtet. Ausgleichend dazu führt uns die Redaktionsarbeit noch öfter als früher auf Eisenbahnausflüge und Fotosafari. Als Beifrau bin ich auch in die Redaktionsarbeit mit eingebunden: zum Gegenlesen auf Schreibfehler, als erste Lesermeinung zu den Berichten und natürlich auch bei der inhaltlichen Arbeit an Berichten zu unseren eigenen Eisenbahnerlebnissen.“

24. **Inge Schüler:** „Wie schaffte es Frieder trotz schwerer Krankheit die Redaktion fortzuführen?“

Katrin Jehring: „Frieder kam mit seiner Erkrankung mental sehr gut zurecht. Durch die Fortführung der Redaktionstätigkeit hatte er ein Ziel, das ihn von der Krankheit ablenkte und auch Freude bereitete. Ich denke, sie hat ihm bei der Genesung geholfen.“

25. **Inge Schüler:** „Wie möchte Frieder das NFS weiterentwickeln, Akzente setzen? Worauf kann sich der Leser evtl. demnächst freuen?“

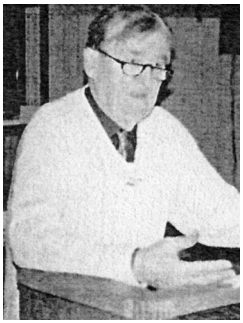
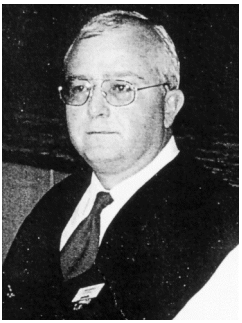
Katrin Jehring: „Mit der Wiedereinführung des Rätsels wollte Frieder die ELF neugierig machen und zu einer Meinungsäußerung bewegen. Leider war bisher keiner an dieser Rubrik interessiert. Frieder legt viel Wert darauf, dass die Rubrik "Fahrmöglichkeiten" möglichst viele und aktuelle Informationen bringt. Er würde auch gerne mehr Neuigkeiten aus dem aktuellen Geschehen der Dampf- und Museumsbahnen außerhalb Sachsens ins NFS einbauen, wenn er von den Lesern entsprechende Hinweise bekommen würde.“

Katrin, Inge, vielen Dank für den Ausschnitt aus eurem Gespräch. Um Frieders Wunsch zu einer umfassenden Berichterstattung über Museumsbahnen im ganzen Bundesgebiet und in der Schweiz nachzukommen, bitte ich um eure geschätzte Mithilfe. Viele unserer Mitglieder engagieren sich ja bei der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen, der Ostertalbahn, der Zürcher Museumsbahn, oder auch der Dampfbahn Furka Bergstrecke. Da sollte eigentlich aus dem Vollen geschöpft werden können …

Lieber Leser, ich meine wir haben hier anhand von 25 Fragen und Antworten viel über die Redakteure unserer Clubnachrichten und über ihre Arbeit erfahren dürfen. Ich bedanke mich bei den Zeitzeugen und Gesprächspartnern für ihre Mitarbeit an diesem Rückblick.

Wir Clubmitglieder und Freunde des Clubs DR Ehrenlokführer danken für 25 Jahre NFS Clubnachrichten und hoffen auch in den nächsten 25 Jahren auf eine stets spannende Lektüre.

Reinhard Schüler

Diese „Ahnengalerie“ zeigt unsere Redakteure, wie sie in der Vergangenheit im NFS abgebildet waren.

Eisbeinessen am 25. Januar 2020

Das Vorprogramm sollte uns zur Strausberger Eisenbahn führen. Was mit der S5 ab Westkreuz bis Strausberg Bhf recht einfach wäre. Nur hatte sich die DB eine besondere Baustelle einfallen lassen, die die S5 nahezu zum Erliegen brachte. Der vorgeschlagene SEV (Schienenersatzverkehr) erschien uns zu kompliziert, um die 26 Teilnehmer zu dirigieren. Wir entschieden uns für die Alternative: Umfahrung der Baustelle mit der Straßenbahnlinie 62 ab S-Bhf Köpenick bis S-Bhf Mahlsdorf, von dort mit der restlichen S5 bis Strausberg Bhf. Danach ging es – wie geplant – mit einer Oldtimer-Straßenbahn der Linie 89, Bauart Schöneweide (Bild 1) weiter bis Strausberg Lustgarten und direkt ins Depot. Zurück ging es mit dem REKO-Zug KT8D (Bild 2) auf dem gleichen Wege. So verlief das Eisbeinessen wie immer: Alles war O.K.

Bild 1: Typ TZ69, TZ70, ein Triebwagen der Dreier-Formation. RAW Schöneweide, LEW Hennigsdorf, Baujahr 1966 (Foto: Reinhard Schüler)

Bild 2: KT8-D5 (Reko TW22). WKV Praha, Baujahr 2014 (Foto: Reinhard Schüler)

Nun zur Frage, warum heißt es „Strausberger Eisenbahn“ und wir fuhren Straßenbahn? Diese Frage beantwortet die Geschichte, die uns im Depot von einem Mitarbeiter der Bahn nahegebracht wurde. 1893 als dampfbetriebene Kleinbahn „Strausberger Eisenbahn AG“ gegründet, war sie die Anbindung zur 4 km entfernten „Ostbahn“ nach Küstrin (heute Polen). Die Stadt Strausberg – etwa 50 km nordöstlich von Berlin gelegen – war da schon ein begehrter Ausflugsort für die Hauptstädter. Nach dem ersten Weltkrieg kamen ein Flugzeugreparaturwerk mit Flugplatz sowie Industriebetriebe hinzu. Der Personen- und Güterverkehr stiegen sehr rasch an. Ab 1919 wurde der Bau einer elektrischen Straßenbahn realisiert und später die Güterbahn elektrifiziert. Ab 1938 stieg das Verkehrsaufkommen so stark an, dass man Erweiterungsbauten plante.

In den letzten Kriegstagen wurden Strausberg und die Bahn stark zerstört. Der Güterverkehr kam zum Erliegen. Letztendlich blieb nur die elektrische Straßenbahn zwischen Strausberg Bhf und Lustgarten – wie sie heute noch betrieben wird – übrig und wird immer noch für den Ausflugsverkehr genutzt.

Einen Überblick zur Entwicklung des Personenverkehrs gibt uns das Bild 4 auf der nächsten Seite (mit freundlicher Genehmigung von Dietrich Gohlke).

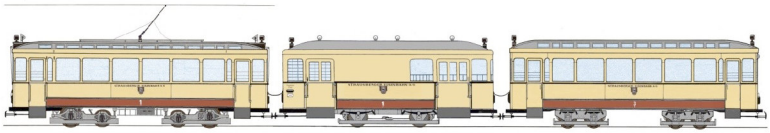
Bild 3 entstand an der Station Hegermühle mit einem der 3 typischen Wartehäuschen (Foto: FJ)

„Ein Ausflug mit den Randberliner Straßenbahnen lohnt sich immer!“ sagt der Stammtischleiter

Jürgen Drömmer

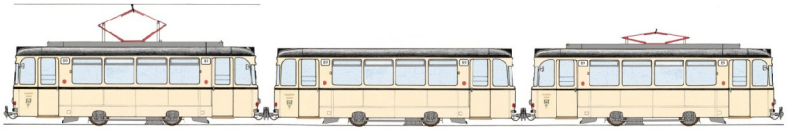
Hinweistext: 1-Kurzbezeichnung und Typ, 2-Einsatzzeit, 3-Hersteller, 4-Elektr. Ausrüstung, 5-Baujahr

1: **Strausberg**
2:In dieser Formation von
1921 bis 1959; Als Einzelne Wagen in anderen Formationen bis 1980 (TW1).
3: Wismar, Werdau
4: Bergmann EW
5:1920,1921, 1925

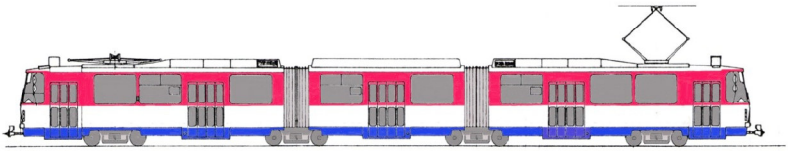


1: **Leipzig, Typ 29a**
2: **1967 bis 1981**
3: Gotha, Niesky, Bautzen
4: Bergmann EW, SW L&K
5: 1930

1: **Reko-Wagen Typ TZ69, TZ70**
2: In dieser Formation
1982 bis 2004
3: RAW Schöneweide
4: LEW Hennigsdorf
5: 1969

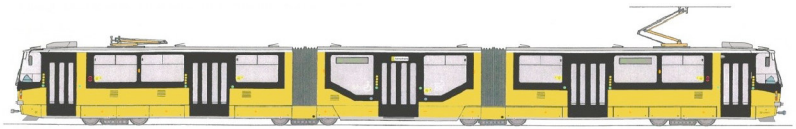


1: **KT8-D5**
2: **1995 bis 2015**
3: CKD Praha
4: CKD Trakce
5: 1989, 1990



1: **Flexity, Berlin, Typ GT6-11 ZR**
2: **ab 2013**
3: Bombardier Bautzen
4: Bombardier
5: 2013

1: **KT8-D5** (Reko TW22)
Typ KT8D5-RN2.S
2: **ab 2014**
3: WKV Praha
4:
5: 2014



Buchtipp zur Vertiefung! Kietzke, Friedrich-Karl: Randberliner Straßenbahnen. Bock & Kübler Verlag Schöneiche, ISBN 3-86155-049-0

Und noch ein Tipp vom Redakteur: Die Strausberger Eisenbahn GmbH betreibt auch die in Europa einmalige Strausseefähre. Das technische Denkmal ist eine ganzjährig elektrisch betriebene Personen-Seilfähre; sie bezieht ihren Fahrstrom aus einer Oberleitung.

Nachruf

Nach zwei Jahren in Pflege verstarb am 3. Oktober 2019 unser langjähriger Kollege **Ulrich Wintzer** aus Hohenhameln. Er war seit der Gründung unseres Clubs ein aktives Mitglied.

Seinen ELF absolvierte er gleich nach der Wende in Freital-Hainsberg, als er von seiner Firma Siemens zum Aufbau in Dresden eingesetzt wurde. Er war bei allen Hauptversammlungen und Stammtischen in Niedersachsen gern dabei, wenn sein zweites großes Hobby, die Funkerei, ihm dieses zuließ!

Sonntags morgens war ein Besuch oder Telefongespräch nicht möglich – dann war Ulrich „in der ganzen Welt unterwegs"! So hatte er Kontakt nach Tschernobyl. Jedes Jahr stellte sich Ulrich zur Verfügung, um für ein paar Wochen Kinder aus Weißrussland nach Deutschland zu holen. Er selbst nahm 3 - 4 Kinder bei sich auf, stellte für diese Zeit eine Köchin ein und engagierte sich sozial großartig. Ebenso war es selbstverständlich für ihn, bei Stammtischen dem Organisator hilfreich zur Seite zu stehen.

Ulrich wird dem Stammtisch Niedersachsen unvergesslich bleiben.

Heiner Bruer & Gerhard Höttcher

Aus Heddesheim traf diese traurige Nachricht ein:

Ich bedauere Ihnen leider mitteilen zu müssen, dass mein Vater **Helmut Werber** am 03.02.2020 verstorben ist ... Mein Vater war stets ein großer Eisenbahnfan ob im Garten mit der LGB oder bei Ihnen mit echten Dampfloks.

Vielen Dank ... Mit freundlichen Grüßen

Ingo Werber

Ein Preuße ist tot

Am 30.03.2020 verstarb unser ELF-Kollege **Malte Eckardt** am COVID-19-Virus im einundachtzigsten Lebensjahr. Sein gesundheitlicher Allgemeinzustand war nicht gut. Am 28.03. wurde er völlig kraftlos und mit starker Atemnot ins Krankenhaus eingeliefert und verstarb dort.

Malte war ein Preuße durch und durch. Aus Verehrung legte er hin und wieder eine rote Rose auf das Grab „Friedrichs des Großen" in Potsdam.

Malte und ich haben zusammen die Ehrenlokführer-Ausbildung auf fast allen Schmalspurbahnen in Deutschland absolviert. Er war ein lieber freundlicher Kollege, immer hilfsbereit und guter Dinge. Ich habe das Zusammensein mit ihm genossen.

In Berlin hat er den Veteranen-Club 60 Plus gegründet und geführt. Der Club besteht fast 20 Jahre und Malte hat alles organisiert. Wir haben fast alle Museen in Berlin und im Umland besichtigt.

Malte wird uns sehr fehlen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Gerd Schattinger

Info vom Orga.-Team JHV 2020

Das Corona-Virus macht auch unserer Planungsarbeit Probleme. So mussten wir unsere Reise vom 6.-8. 3., zu den Veranstaltungspartnern unserer JHV 2020 in Heinsberg, aus Sicherheitsgründen absagen. Heinsberg war und ist das Zentrum der Coronaviren in Deutschland. Das Risiko war uns zu groß bei zusätzlicher angeschlagener Gesundheit.

Wir hoffen, dass die „Seuche" bald überstanden ist und wir die Verhandlungen zu Ende führen und im NFS 2/20 veröffentlichen können.

Wolfgang Stahlberg Heiner Bruer

JHV 2020 Geilenkirchen / Selfkant

Das OK für 2020 gibt hiermit den aktuell geändertenen Stand des Veranstaltungskonzepts bekannt – aus schon genannten Gründen gilt alles weiter nur unter Vorbehalt. Freuen wir uns auf die 27. JHV 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 (Führungstermine: **13 Uhr** und **14.30 Uhr**) oder Besuch des **Eisenbahnvereins Grenzlandbahn** bei Aachen (Strecke Stolberg - Walheim - Raeren).

Freitag, 09. Oktober 2020:

Die Werksbesichtigung bei Siemens ist gestrichen (ist nicht erwünscht!). Der Besuch des Instituts für Schienenverkehrswesen der R.-W. Techn. Hochschule Aachen ist fraglich.

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 in einem naheliegenden Eventhaus;

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 2/20 bekannt gegeben. Weitere und aktualisierte Informationen werden auch auf unserer Homepage www.dr-ehrenlokfuehrer.de veröffentlicht.

Änderungen vorbehalten!

Wir Organisatoren und Gastgeber freuen uns auf die Mitfahrt unserer Mitglieder, Beifrauen und Freunde des Clubs in die interessante Selfkant-Grenzregion.

Heiner Bruer und Wolfgang Stahlberg

Passagen eines Berichts von Johannes Schönenberg für den Stammtisch Südwest e.V.

Anlässlich des Unfalltods unseres ELF-Kollegen Robert Hesse (NFS 1/19 informierte per Nachruf) berichtete Hannes über weitere Details im Zusammenhang mit der 27 Jahre lang von ihm betreuten Lok 38 711-8 vor „Möbel Hesse“.

Unter dem Motto beging Möbel Hesse den Abschied von zwei Speisewagen und einem Dreiachser-Umbaugepäckwagen am Sonntag, 01. September 2019 in Garbsen-Berenbostel.

(Alle Fotos auf dieser Seite: Holger Schönenberg)

Zwischen dem geöffneten Möbelhaus und dem Zug lockte die Ausstellung „45 Jahre Möbel Hesse Zug“ hunderte Besucher an.

Gastronomische Angebote sorgten für das leibliche Wohl. So konnte man sich im Speisewagen-Restaurant mit Speisen und Getränken ein letztes Mal verwöhnen lassen.

Von den Kindern dicht belagert, fuhr eine Westerneisenbahn ihren Rundkurs mit Fahrgeräuschen, und auf Knopfdruck ertönte das Heulen einer Lokpfeife.

Bei einem großen Gewinnspiel konnte als 1. Preis eine 3-Tages-Reise in den Harz und eine Fahrt mit der HSB auf den Brocken gewonnen werden. 2. Preis: 2 Tickets für eine Fahrt mit dem Möbel Hesse Freiluftballon. Schließlich als 3. Preis 2 Tickets nach Hamburg ins Miniatur-Wunderland.

In der von Möbel Hesse hervorragend restaurierten „Ziegelscheune“ war eine Modellbahnausstellung des MEC Hannover aufgebaut.

Unter der Leitung von Frau Ellen Hesse war eine Großbild-Fotoschau, mit entsprechendem Text versehen, zu besichtigen. Die Bilder zeigten die 38 711-8 in den letzten Betriebsjahren und die Überführung vom Flughafenanschluss nach Berenbostel zu Möbel Hesse im Mai 1974. Auch an den Zufahrten zu den Parkplätzen waren Bilder der Lok in Plakatgröße aufgestellt. Eine Stelle der Scheune war Ausstellungsstücken der längst abgebauten Steinhudermeer-Bahn gewidmet.

Das von Klaus Hackmann† erbaute P8-Modell 38 1313, ein Geschenk von Hannes Schönenberg, war auf einem Sockel aufgestellt.

Die Stiftung >Historischer Eisenbahnpark Niederrhein< stellte in einer Fotoausstellung ihre Tätigkeiten und Ziele vor.

An einer Fotowand waren Fotos vom Original-Betriebsbuch (!) der P8 ausgehängt.

(Foto: Holger Schönenberg)

Um 15.30 Uhr fand auf der Bühne von Radio 21 ein Interview mit Kommentator Christian Schmidt statt. Gesprächsteilnehmer: Robert Andreas Hesse, Bürgermeister von Garbsen, Dr. Grahl, Rainer Wiegand von der Stiftung >Historischer Eisenbahnpark Niederrhein< und Hannes Schönenberg, von 1974 - 2001 Restaurator und verantwortlich für die P8.

Robert Andreas sprach davon, dass zukünftig am Standort der Lok ein kleines italienisches Speiserestaurant den Platz bereichern soll.

Dr. Grahl betonte, dass Möbel Hesse schon immer eine Bereicherung für die Stadt Garbsen ist und sicherte die Unterstützung seitens der Stadt weiterhin zu.

Rainer Wiegand sagte zu, dass die drei Waggons zur Aufarbeitung und evtl. späteren Inbetriebnahme nach Moers-Rheinkamp überführt werden. Ebenfalls wird die zukünftige Pflege und Erhaltung der P8 in den Händen der Stiftung liegen.

1974 im Bw Seelze (Foto: Ulrich Budde)

Verladung auf einen Culemeyer-Straßenroller in Langenhagen (Foto: Ulrich Budde)

Hannes Schönenberg berichtete über die letzte Fahrt der P8 von Rottweil nach Seelze, die Robert Hesse mit Sohn Robert Andreas im

Mai 1974 begleitet hatte. Er schilderte, wie die Lok nach 3.157.243 km und 52 Dienstjahren an diesen Platz kam. Er erzählte, dass er die Lok 27 lange Jahre in Pflege gehabt hat.

Auf dem Flughafen Langenhagen muss die Boeing 727 von Condor warten, bis der Schwertransport das Rollfeld passiert hat. (Foto: Ulrich Budde)

Auf der Fahrt durch Engenbostel (Foto: U. Budde)

Für die Zukunft bewahren heißt Geschichte erhalten. Die Stiftung >Historischer Eisenbahnpark Niederrhein< unter der Dachstiftung der deutschen Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen SDS wird die Waggons übernehmen. (Auch Wolfgang Löckel, bekannt als Fachbuchautor und Eisenbahnspezi gehört dazu).

Ende September wurden die Wagen nach Demontage der Drehgestelle auf Tieflader gehoben und zum Bf. Rheinkamp bei Moers transportiert (Bildbericht). Die Stiftung hat den Erhalt von Eisenbahnfahrzeugen und die Rekonstruktion von technisch und historisch wertvollen Eisenbahnanlagen und Gebäuden zum Ziel.

Wie Rainer Wiegand und Hartmut Pohl von der Stiftung berichteten, wird im Bf. Rheinkamp ein Gelände eingerichtet. Dort werden ein Lokschuppen mit 12 Ständen und eine Drehscheibe komplett wieder aufgebaut. Auch ein Schuppen zur Unterbringung von Fahrzeugen soll errichtet werden.

Die gute alte P8! Baujahr 1922 von Hohenzollern in Düsseldorf. 45 Jahre steht sie nun schon auf dem Gelände von Möbel Hesse. Wenn ich sie sehe, geht mir wieder das Herz auf! Sie war natürlich d e r Mittelpunkt. Ständig waren Leute um sie herum. An der Treppe zum Führerhaus standen die Menschen manchmal Schlange. Geduldig wurden von den Herren Wiegand und Pohl und mir Fragen beantwortet, Diskussionen geführt.

(Foto: Möbel Hesse)

Diese Herren werden die P8 auch weiterhin betreuen. Das ist für mich eine Beruhigung und Freude, zu wissen, dass kompetente Leute am Werk sind!

Für 10 € incl. Spende sendet euch Hannes gern diese Broschüre zu.

Herzlichen Dank dem Eisenbahnfotografen Ulrich Budde für die Genehmigung zum Abdruck einiger der auch bei Möbel Hesse ausgestellten Bilder! Mehr davon, auch zu vielen anderen Themen, gibt es bei Drehscheibe Online und auf seiner Seite bundesbahnzeit.de.

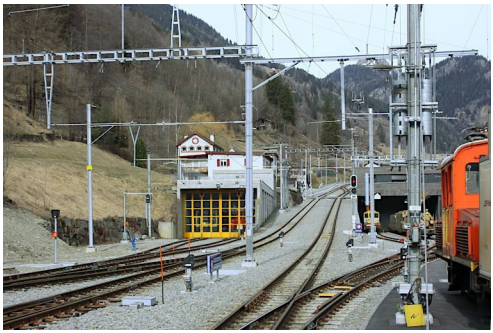
Wegen der Pandemie-Maßnahmen steht auch die Wiederaufnahme von ELF-Fahrmöglichkeiten „in den Sternen“. Deshalb ergibt die Veröffentlichung aktueller Tipps wenig Sinn. Für Kontaktinfos siehe NFS 3/19, NFS 2/19, NFS 1/19 !

Skiurlaub in St. Moritz ohne Skifahren

von Bernd Bahnmüller

Vom 15. bis zum 22.02.2020 war ich im Hostel Pitsch in St. Moritz Bad. Seit 50 Jahren genieße ich nun das Skifahren. In dem Skihaus Pitsch (früherer Name) war ich im Februar 1983 zum ersten Mal. Unvergesslich, weil ich mir damals am ersten Tag den Oberschenkel gebrochen hatte.

Am Sonntag fuhr ich mit den Zug nach Poschiavo, um mir die Umbaumaßnahen anzusehen. Die Ausfahrt Richtung Alp Grüm wurde mit einem zweiten Gleis versehen. Es dient für Zugkreuzungen, da der Platz in Poschiavo beengt ist. Zwischen den Abstellgleisen wurden zwei funktionsunfähige Läutewerke installiert. Auch die Abstellgleise auf der rechten Seite (Ri. Alp Grüm) wurden umgebaut.



Am Montag reiste ich mit einer kleineren Gruppe nach Tirano, Italien. Beeindruckend ist immer wieder das Kehrviadukt von Brusio und die Fahrt an den Häuserzeilen entlang.

Dieses Bild wurde am 20.09.2010 beim 100-jährigen Jubiläum der Berninabahn fotografiert. Es zeigt eine Installation innerhalb des Kreiskehrviadukts welche das Viadukt darstellt.

Am Dienstag ging die Fahrt mit einem alten ABe 4/4 (Baujahre 1988 - 1990) nach Alp Grüm. Im Restaurant erfolgte eine Stärkung mit Rivella, einer Gerstlisuppe mit Wienerle und einem Cafe Pflümli. In diesem Hotel hielt sich Horst Lichter eine Woche lang auf, um einen halbstündigen Film über ein Gamsgericht zu drehen. Auf dem Vorfeld war ein Hilfsgerüst für eine Seilbahn aufgebaut. Die Seilbahn diente dem Materialtransport zur Baustelle unterhalb Alp Grüm. Dort wurde der Lawinenverbau erneuert und erweitert. Die Rückfahrt erfolgte mit einem neueren ABe 8/12 (Bj. 2009 - 2010) Nr. 3513 von Stadler Rail.

Am Mittwoch besuchte ich das Bahnmuseum Albula (ehem. Zeughaus) in Bergün. In einem Video wurden die verschiedenen Bremssysteme erklärt. In den Bergen soll das Vakuumsystem am effektivsten sein. In Zügen sind Waggons mit Vakuum- und Druckluftbremse eingereiht. Im Bahnhof sah ich zweimal die Ge 6/6 II bei der Berg- und der Talfahrt. Sie wurde 1958 gebaut und trägt den Namen „Curia“. Dies ist der lateinische Name der Stadt Chur.

Donnerstags nutzte ich meinen Liftpass aus. Er galt für Busse im Ortsnetz St. Moritz, bis zum Malojapass und bis zur Lagalb. Die Bahn konnte man bis Spinas, Cinuos-chel-Brail (Eingleisstelle siehe NFS 2+3/18) und Alp Grüm benutzen. Auch die Fahrt mit der Standseilbahn Punt Muragl war inbegriffen.

In Celerina werden die Bobbahn und der Cresta-Run überquert. In Samedan wartete die Ge 6/6 706 (Baujahr 1965) mit dem Namen „Disentis / Mustér“ mit ihren Güterwagen.

Die Ge 4/4 II „Ilanz“ (mit LGB-Werbung) brachte mich von Samedan nach Pontresina.

Die Ge 6/6 706 von 1965 in Samedan

Mit der ABe 54 fuhr ich zur Diavolezza. Eine Zugkreuzung fand mit dem ABe 8/12 3505 an der Station Lagalb statt. Diesen Triebwagen nutzte ich zur Rückfahrt nach St. Moritz.

Am letzten Tag unternahm ich nun eine Rundreise von St. Moritz nach Filisur, Davos Platz, Klosters Platz, Vereinatunnel und Sagliains zurück nach St. Moritz.

Stromsystemtrennstelle von Gleis 6 nach Gleis 7

Das Stromsystem wurde in St. Moritz geändert. Die Gleise 1 bis 5 werden mit Wechselstromlokomotiven befahren. Das Gleis 6 kann mit Wechselstrom- und Gleichstromlokomotiven benutzt werden. Das Gleis 7 und das südliche Gleisfeld wird mit Gleichstrom beaufschlagt. Die Weichenverbindung wird aber meist mit Diesellokomotiven befahren.

Die neueste Personenwagengeneration wird „fest“ verbunden. Das Heraustrennen eines Waggons dauert einen halben Tag. Deshalb wird zur Reparatur eines Waggons die ganze Zugeinheit in die Werkstatt geschoben.

Frage zum Abschluss: Wie viel Herz braucht man zum fahren mit einer Gleichstromlokomotive?
– eins – Bleibt das Herz eines Lokführers stehen, bleibt auch die Lok stehen.

Bei der Präsentation dieses Buches, in dem die Ostertalbahn als ein „Glücksmoment“ geschildert wird, waren Jürgen Mühlhoff und Friedel Schepper (Geschäftsführer des AKO) zugegen. Von der Autorin erhielten sie diese schöne Widmung. ISBN 978-3-7700-2132-1, 2020, 168 Seiten

In Nürnberg testet die DB zusammen mit anderen Firmen z. Zt. einen neuartigen ICE – in der Fachsprache als „ICEmG“ bezeichnet. Danke, Wolfgang Stahlberg, für die Einsendung dieser Sichtung!

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!

Achtung! Vorerst entfallen alle Treffen und Ausflüge, so lange „Corona"-bedingte Beschränkungen notwendig sind! Die Stammtischleiter werden eure Rückfragen gerne beantworten.

Vorstand, Stammtischleiter und Redaktion wünschen allen Lesern und deren Angehörigen, dass sie diese Zwangspause gut überstehen und dass wir uns alle recht bald und möglichst gesund wieder treffen können.

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 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.

06. Juni 2020: Teilnahme an einer Tagesfahrt zur größten Dampfveranstaltung auf dem europäischen Festland nach Dordrecht in den Niederlanden unter dem Motto "Dordt in Stoom". Zu Deutsch etwa "Dordrecht unter Dampf".
Die Fahrt startet um 07:00 Uhr ab Recklinghausen; Nähere Infos beim Stammtischleiter.

13. August 2020: Besuch der Intermodellbau in den Messehallen Dortmund.

Stammtisch Berlin

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

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

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.

Zur Sommerfahrt angemeldete Interessenten werden vom Stammtischleiter aktuell informiert.

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

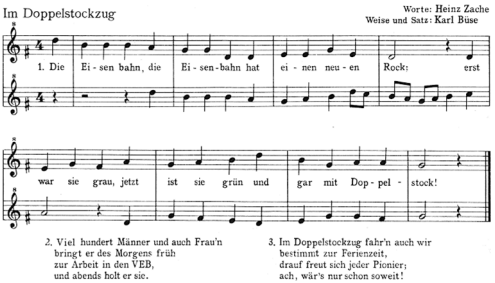
Rolf Staude, 1/8 Soi, 20 Patak Road, TH 83100 Karon, Puket, Thailand, e-mail: rd.staude@arcor.de

Stammtisch Mallorca

Stammtischleiter Jean-Jacques Werling liegt seit mehreren Monaten schwer erkrankt im Spital. Treffen auf Mallorca können von ihm leider auf absehbare Zeit nicht organisiert werden.

„Alles singt"

Anlässlich der Corona-Krise machten Schlagzeilen über an ihren Wohnungsfenstern singende Leute die Runde. Wie wär's als ELF, statt zum „Höck" zu fahren, auch mal ein Lied anzustimmen? Zum Eingewöhnen hier ein leichtes Kinderlied aus einem Schulbuch des Redakteurs *(Eine Lupe hilft!)*:

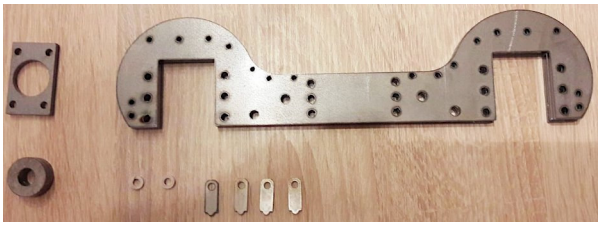


Das Lied steht „leider" in G-Dur – wo man sich doch C-Dur so schön merken kann: **C**oole **d**eutsche **E**isenbahner **f**ahren **g**ern **a**b **H**auptbahnhof.

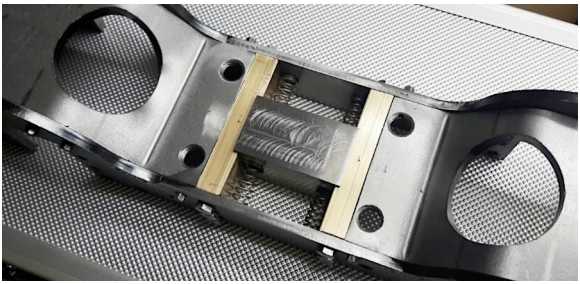
Dampflokbau im Modell

(Teil 5 – *Fortsetzung nach NFS 1/18*) von Mathias Prockl

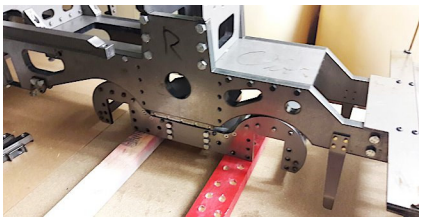
Endlich geht es, wie bereits angekündigt, mit dem Bau des Vorlauf-Drehgestells weiter.



Hier sind einige Einzelteile für das Drehgestell zu sehen; die Teile sind Laser-geschnitten.



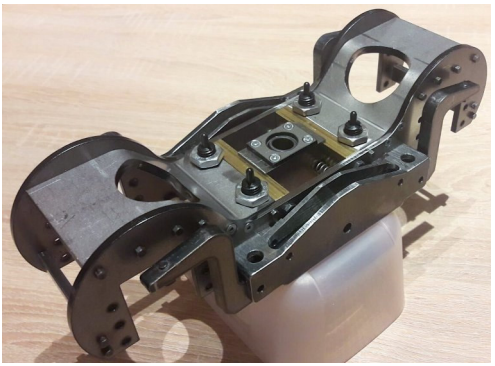
Der Rahmen ist verschraubt. In der Mitte befindet sich das noch nicht fertig bearbeitete Lagergehäuse für das Drehlager, das im Rahmen seitenverschiebbar und über vier Federn zentriert ist.



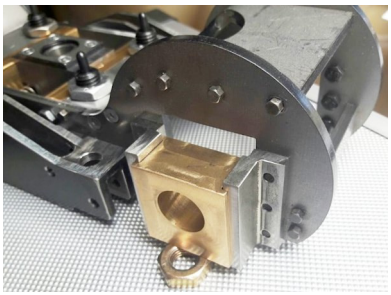
Hier erfolgt eine erste Anprobe am Rahmen.

Der nächste Arbeitsschritt war die Montage der Führungen für die Ausgleichshebel. Diese Bauteile wurden ebenfalls Laser-geschnitten und dann mechanisch bearbeitet.

Im nächsten Bild sehen wir das vormontierte Drehgestell. In der Mitte das Lagergehäuse für den Drehzapfen, das seitenverschiebbar ist und von Druckfedern auf Mitte gehalten wird. Rund um das Lager sind vier Druckstücke angeordnet, die das Drehgestell abfedern. Vorne sieht man das Gehäuse für die Federführung und die Lagerung des Ausgleichshebels für die Achsen.



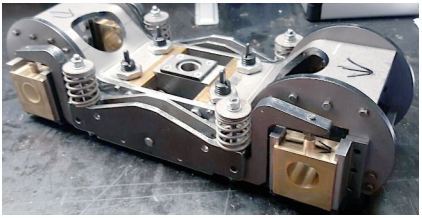
Anschließend wurden die Achslagerführungen montiert und die Achslager eingepasst.



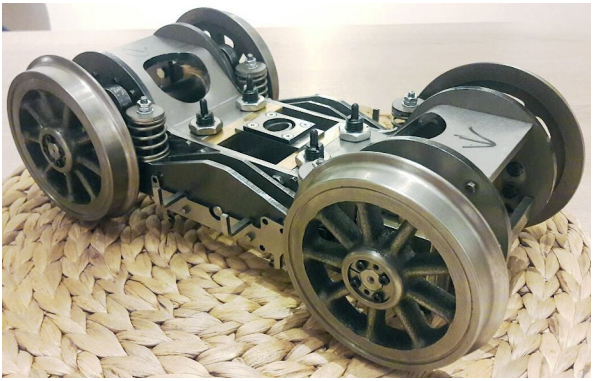
Im nachfolgenden Bild ist das Drehgestell weitestgehend bis auf die Radsätze komplettiert.

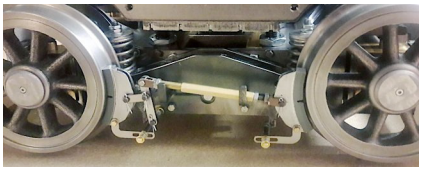
Die Radsätze entstanden aus Rad-GG-Rohlingen von Zimmermann, die nach Vorbearbeitung der Naben mit Spannsätzen auf die Achse montiert wurden. Anschließend erfolgte die Fertigbearbeitung des Profils zwischen Spitzen.

Die Achsen laufen in wartungsfreien Iglidur-Lagern von Igus.



Im Bild rechts ist das Drehgestell mit Radsätzen zu sehen.





Abschließend wurde am Drehgestell noch eine Bremsenattrappe montiert.

Demnächst geht es hier weiter mit dem Bau der Schleppachse. (wird fortgesetzt)

2 x Haarsträubendes

Schwarzbachbahn

Seit 1995 besteht der Schwarzbachbahn e.V., der seit 2001 den Wiederaufbau der gleichnamigen, 1951 abgebauten Schmalspurbahn vorantreibt. Mitten in der Sächsischen Schweiz gelegen, führt die nach wie vor gewidmete Trasse vom Anschluss an die Strecke Bad Schandau - Sebnitz in Goßdorf-Kohlmühle durch 2 Tunnel über Lohsdorf und mehrere Viadukte hinauf nach Hohnstein. Nachdem zuerst der Bf Lohsdorf „wiedergeboren“ wurde, konnte bislang etappenweise die Strecke bergwärts auf 450 m Länge wieder errichtet und 2018 als vollwertige Museumsbahn dauerhaft genehmigt werden. Weitere 400 m in dieser Richtung sind bereits im Bau. Der Verein hat Rückhalt bei der Stadt Hohnstein und den Anliegergemeinden – so weit ist alles prima.

Der aus vielerlei Aspekten wichtigste Abschnitt ist allerdings der untere Streckenteil mit dem Anschluss an die Normalspur und mit den Tunnels, der durch ein Landschafts- und Naturschutzgebiet führt. Jahrelange intensive Bemühungen des Vereins und der Stadt Hohnstein, um alle geforderten Genehmigungen einzuholen, Gutachten zu erbringen, Ausgleichsmaßnahmen abzusichern, wurden am 21.11.2019 durch eine lapidare Presse(!)-Mitteilung der Landesdirektion Sachsen als erfolglos beschieden. Der Wiederaufbau sei, weil es sich nicht um „Unterhaltungsmaßnahmen“ handele, wegen der damit verbundenen Eingriffe in die Natur etc. „nicht genehmigungsfähig“.

Verein und Stadt ziehen weiter an einem Strang mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung, weshalb es im Zuge eines seit 2017 beidseitig (!) vereinbarten Stillschweigens zum laufenden Verfahren noch keine offizielle Stellungnahme des Vereins gibt. Die Position der Stadt Hohnstein steht im Mitteilungsblatt Nr. 1/2020 (S. 10 f.); sie fordert die Rücknahme des rechtswidrigen Bescheids.

Dampfbahnverein Zürcher Oberland

Wir kennen den DVZO mit dem Standort Bauma von unserer GV 2012 in Winterthur. Seither hat der Verein viel bewegt und mit den Anliegergemeinden der von ihm befahrenen Strecken ein umfangreiches Tourismus-Pilotprojekt in die Wege geleitet. Dieses sieht u.a. in der Hauptsaison Sept./Okt. 2020 täglichen historischen Fahrbetrieb vor, meist elektrisch, aber auch mit 25% mehr Dampflok-Einsatz als bisher.

Nach der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr am 17.01.2020 reichte die Anliegergemeinde Hinwil Beschwerde ein. Man befürchtet zu häufig geschlossene Barrieren und unzumutbare Belästigungen durch Abgasemissionen und Warnsignale. Der Verein hätte die Bürger im Vorfeld nicht ausreichend informiert – der DVZO hingegen vermisste den eigentlich erwarteten Besucherandrang bei den angebotenen Info-Veranstaltungen. Interviewte Anwohner äußerten u.a., dass der DVZO hier künstlich ein Bedürfnis schaffe, das es normalerweise gar nicht gäbe; und die Haltung der „Bähnler“ teilweise „hochnäsig und ignorant“ sei. Außerdem lebe man jetzt „im Jahr 2020 und nicht im 15. Jahrhundert“ (?). [mehr ...]

Der Verein widerspricht diesen Argumenten und hofft auf eine Ablehnung der Beschwerde, weil er mit der Konzessionserteilung eine Transportpflicht übernommen hat, und weil die Fahrten sogar im SBB-Fahrplan einbezogen sind.

Winterfahrt mit der Bergkönigin

2020 ist wieder mal ein Schaltjahr. Sicher ergab es sich eher zufällig, daß sich die Mitglieder des Stammtisches Niedersachsen mit vielen weiteren Gästen aus Winterthur, aus Berlin, aus dem „Echten Norden“ bei Hamburg und aus Hamburg selbst, genau am 29. Februar im Hotel „Alt-Wernigeröder Hof“ einfanden, um an der Jubiläums-Winterfahrt teilzunehmen.

Beim Abendessen im Restaurant des Hotels „Wernigerode“ würdigten der Stammtischleiter Gerhard Höttcher, das Berliner Urgestein Jürgen Drömmer und der stellvertretende Stammtischleiter Heiner Bruer mit ihren Ansprachen die besondere Bedeutung der 25. Winterveranstaltung, die seit 2001 nach immer neuen Ideen und unter der Leitung von Gerhard Höttcher und Heiner Bruer stattfinden. Außerdem gingen die Redner auch ein wenig auf die Geschichte des Stammtisches und auf die bisherigen Winterfahrten ein, die sich im Laufe der Zeit den Ruf der „Kleinen Jahreshauptversammlungen“ verdienten.

Der Vormittag des 1. März stand zur freien Verfügung. Am frühen Nachmittag reisten die Teilnehmer mit dem Bus auf direktem Weg vom Hotel über die Ortschaften Benzingerode und Heimburg zum Bahnhof in Blankenburg.

Die ELF-Reiseschar vor dem Bf Blankenburg (PB)

Wenig später schob die bestens gepflegte Bergkönigin 95 027 ihren aus drei Reisezugwagen gebildeten Zug an den Hausbahnsteig in Blankenburg. Wegen einer vermuteten Störung an der Fahrleitung im Abschnitt Blankenburg - Spitzkehre Michaelstein verspätete sich unsere Abfahrt leider ein wenig. Nach Überprüfung der Strecke durften wir dann in Richtung Rübeland abfahren.

Wie üblich zieht die Bergkönigin ihre Züge von Blankenburg bis zur heutigen Betriebsstelle Michaelstein über den ersten Steilstreckenabschnitt immer rückwärts. In Michaelstein findet zur Freude der Fotografen ein Lokumlauf statt. Die Weiterfahrt erfolgt dann Kamin voraus bis zum Bahnhof Rübeland ohne Halt in Braunesumpf, Hüttenrode und Neuwerk.

Umsetzen in Michaelstein bei der Bergfahrt (RS)

Besondere Höhepunkte der Strecke sind neben dem kurzen Aufenthalt in Michaelstein der Streckenabschnitt zwischen Hüttenrode und Neuwerk mit Querung der Brücke über die B27, gefolgt von der Fahrt durch den Krumme-Grube Tunnel, über das Kreuztalviadukt und durch den Bismarcktunnel. Kurz nach Neuwerk blickt man zur Linken auf den ehemaligen Bahnhof Rübeland.

Im dortigen kleinen Lokschuppen unterhält der Verein die Lok „Mammut“ 95 6676, die erste von insgesamt vier Lokomotiven der Tierklasse für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, aus der die DRG die T20 weiterentwickeln und beschaffen ließ und später als Baureihe 95 bezeichnete.

Die nicht betriebsfähige 95 6676 gehört dem Förderverein Rübelandbahn. Die 95 027 gehört zum Bestand des DB-Museums und ist im Lokschuppen in Blankenburg untergestellt. Betreiber ist der Verein Traditionsgemeinschaft 50 3708-0. Die Sonderfahrten im Harz führt die AG Rübelandbahn durch.

Der heutige Bahnhof Rübeland (früher Rübeland-Tropfsteinhöhlen) war die Endstation unseres Dampfzuges. Die Teilnehmer verließen den Zug und kehrten zu Kaffee und Kuchen in das nahe gelegene Café und Restaurant „Tannengrund“ ein.

Trotz der Verspätung erfolgte die Rückfahrt pünktlich, was im Umkehrschluss ‚verkürzter Aufenthalt in Rübeland' bedeutete. Zudem entfiel dadurch auch die sonst nach dem Wassernehmen übliche Parade beider Loks am Lokschuppen im Güterbahnhof Rübeland.

Die beiden 95er blieben diesmal „auf Distanz" (PB)

Unsere Fahrt mit der Bergkönigin konnten wir bei sonnigem Wetter erleben. Schnee blieb den Teilnehmern auch in diesem Jahr leider versagt. Dafür entschädigte die Bergkönigin mit einer prächtigen Dampfentwicklung zumindest die Fotografen – die „Droge Dampf" machte sogar des Autors heftige Zahnschmerzen erträglich ...

Dampfentwicklung im Bf Rübeland (PB)

Und noch mal Michaelstein, Abendsonne (RS)

Leni, der Autor dieser Zeilen dankt nochmal für die Tabletten!

Bericht Reinhard Schüler + Fotos v. Peter Brühwiler

Teuflisches im Harz

Neues Rocktheater auf dem Brocken

Nach den finalen Vorstellungen „Faust – die Rockoper auf dem Brocken" im vergangenen Herbst sollte die Premiere zum neuen, wieder mit dem beliebten „Mephistoexpress" erfahrbaren Veranstaltungsangebot der HSB „Faust auf dem Brocken – Rocktheater nach Goethe" zur Walpurgisnacht 2020 stattfinden. Die NFS-Redaktion konnte sich wenigstens schon Tickets für die 2. Aufführung am 1. Mai sichern. Doch nun gab es auch hierfür die Absage wegen der derzeitigen Ausnahmesituation. Veranstalter und Ticket-Inhaber hoffen nun auf einen Ersatztermin für „FAUST´n´Roll" noch vor den planmäßigen Herbstaufführungen 2020. Besondere Highlights werden sein:

- Das Stück ist im Stil des „Steam-Punk" inszeniert,
- Dr. Fausts Gegenspieler ist entgegen aller Traditionen weiblich („Mephista"), und
- ein Akt des Stücks wird nach draußen, an die beim Mephistoexpress wartende Dampflok, verlegt. Lf und Heizer geben dabei Nebenrollen.

Clubkontakte / Impressum

Verein Club DR Ehrenlokführer
https://dr-ehrenlokfuehrer.de

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 Internet-Homepage abrufen können.

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