News Facts & Stories

**NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/17 2.04.2017**

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 im Internet: http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de

## Viele tolle Aktivitäten im 25. Clubjahr

haben schon stattgefunden! Davon zeugen die zahlreichen Berichte in dieser Ausgabe. Ein großes Lob an die fleißigen Berichterstatter und Fotografen, selbstverständlich auch an die Organisatoren der verschiedenen Veranstaltungen, und an die - meistens vielen - Angereisten!

Ein Wiedersehen mit der „Mama“ im Einsatz, der 86 Jahre alten, frisch reparierten, letzten meterspurigen 1E1-Einheitslok - Vorbild für die Harzer Nachkriegs-Neukonstruktionen, hatten die Teilnehmer der Winterfahrt des Stammtisches Niedersachsen. Bei der Lok war Mitte 2016 ein schwerer Schaden am Rahmen festgestellt worden - in Meiningen wurde sie repariert und gleich die HU vorgezogen. Die *„Winterfahrt“* überraschte dieses Jahr mit betont *frühlingshaftem* Wetter. (Foto: Reinhard Schüler)

Dieses Heft muss euch auf den nächsten Seiten leider auch traurige Botschaften bringen. Aber lasst uns trotzdem mit Vorfreude und Optimismus die persönlichen Vorbereitungen auf die kommende Jubiläums-JHV in Angriff nehmen! In der Mitte des Hefts gibt es alle Infos dazu.

# *Hans Elmer* ✝

Es fällt mir schwer, die richtigen Worte zu finden um Euch, liebe ELF-Kollegen zu berichten, dass Hans Elmer am 26. Dezember in Herrliberg verstorben ist. Sein Tod macht mich sehr traurig; ich verliere – wie viele auch von Euch – einen wahren, unersetzlichen lieben Freund. Um ihn und die Bedeutung von Hans für uns zu würdigen, blicke ich zurück in die Vergangenheit und in die Zeit, die zur Gründung unseres Clubs führte. Alles begann 1988 in Quarzazate in der marokkanischen Wüste, wo er und ich im Rahmen einer Flugrallye mit rund 20 Cessnas, Pipers und Mooney Privatflugzeugen teilnahmen. Hans war mir in der Schweiz beim Fliegen nie begegnet – hier in der Wüste lernten wir uns kennen. Weil wir die Nacht in einem grossen Beduinenzelt verbringen mussten, kamen wir ins Gespräch. Irgendwie kamen wir auch zum Thema Eisenbahn und stellten dabei gemeinsames Interesse fest. Zurück in Zürich entwickelte sich unsere Beziehung zur engen Freundschaft bis zu seinem Tod.

Eines Tages kam Hans mit der Mitteilung, man könne bei der Deutschen Reichsbahn lernen, Dampfloks zu führen – ob ich, Heini, allenfalls mitkäme? Nach Kontakt mit Herrn Weber von der DR in Berlin erhielten wir einen Termin bei der Weisseritztal-Bahn, wo wir 1997 zusammen 2 Wochen in Kipsdorf im Lokdepot wohnten und von wo aus jeweils unsere Ausbildungsfahrten begannen. Und hier sprang der Funken: Hans sagte mir eines Abends: *„Du – wir sollten einen Club gründen!“* Und so kam es, dass wir bei der DR und den Herren Boegel, Schnabel und Weber die erbetene Unterstützung fanden, die die Clubgründung in Kühlungsborn ermöglichte. Hans war in der Folge Präsident und dabei ein unentbehrlicher, hoch aktiver Mitgestalter der ersten Generalversammlungen (JHVs!) an verschiedensten Orten, Begleiter von Gründungen von Stammtischen und Planer der zahlreichen Clubreisen in der Schweiz. Dank ihm und seiner offenen, freundschaftlichen Art und vielfältigen Kenntnissen von Orten, Bahnen und unermüdlichen Einsatz-Bereitschaft für den Club war er für mich, die Kollegen im Club-Vorstand, aber auch für alle dem Club wohlgesinnten Mitglieder eine entscheidende Kraft. Er war für mich als sein Club-Sekretär ein idealer Partner, Helfer und eben lieber und treuer Freund. Es war traurig, in den letzten Jahren mitzuerleben, wie der Parkinson ihn heimsuchte, wie er bei jedem Besuch im Altersheim in Herrliberg zwar mental lange voll mit dabei war aber körperlich eben von der Krankheit immer mehr gezeichnet wurde. Er ist im Beisein seiner Familie friedlich entschlafen. Wir behalten Hans für immer in dankbarem und ehrendem Gedenken.

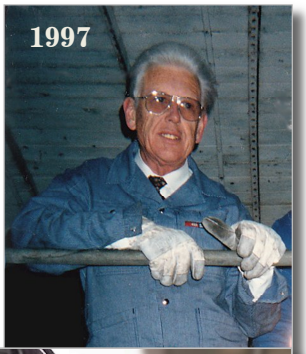
*Heini Billeter*

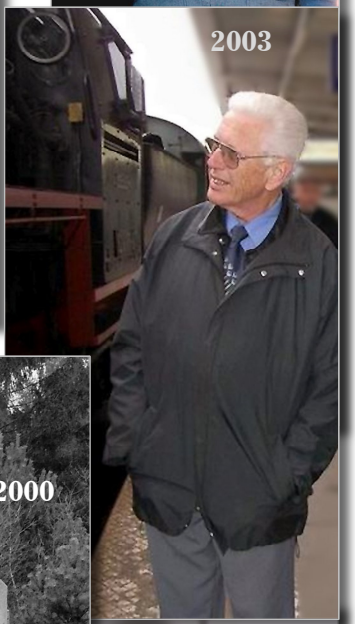
---

Die Nachricht über den Heimgang unseres Freundes Hans Elmer habe ich in tiefer Trauer erhalten. Ich werde ihn in meinem Gedächtnis ständig behalten. Oft denke ich noch an die schönen Stunden mit Hans, als er mir das schöne Schweizer-Ländchen auch von oben gezeigt hat. Es waren unvergessliche schöne Erlebnisse. Er war ein lieber und wertvoller Freund und Eisenbahnkollege. Wie oft hatten wir Spaß, wenn ich ihm über unsere Schmalspurloks erzählt habe, die ich „Wurstkessel“ nannte! Ja, so vergehen die Jahre, und die Granaten schlagen schon immer näher ein. Aber das Leben geht weiter und wir leben in den Erinnerungen.

Mögen alle, die nun seiner gedenken, selbst noch viele schöne Stunden „im Zuge des Lebens“ genießen können! Im Namen aller ehemaligen Eisenbahner der schwarzen Zunft der ex. DR, die bei den Lehrgängen in Berlin und Arnstadt mitgewirkt haben – euer Schweizer FAN

Rb. Oberdirektor i.R. *Heinz Schnabel*



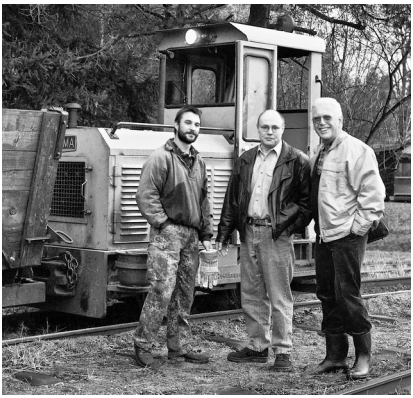
Fotos von Heini Billeter,
Peter Brühwiler, und
Sammlung Frieder Jehring

# Erinnerungen an Ehrenpräsident Hans Elmer

Winterthur 27. Dezember 2016. Betroffen lege ich das Telefon beiseite; gerade habe ich von Heini Billeter erfahren, dass unser Ehrenpräsident und Gründungsvater unseres Clubs am 26. Dezember verstorben ist. Auch wenn ich mit dem Tod von Hans rechnen musste – hat ihm doch seine Krankheit Parkinson immer engere Fesseln angelegt – war es schmerzlich, diesen Abschied eines Freundes hinzunehmen. Doch schon bald tauchten Erinnerungen auf:

Ich lernte Hans im Jahre 1994 am Schweizer Stammtisch in Zürich kennen. Dieser monatliche Termin war für ihn in der Agenda, solange dies seine Gesundheit zuliess, ein fester Bestandteil. In diesem Kreis hatten wir zusammen mit vielen andern Kollegen etliche interessante, fröhliche Stunden und Ausflüge. Im Frühjahr 1997 fragte mich Hans bei einem Kaffee in Winterthur, ob ich auf die JHV hin bereit wäre, das Amt des Präsidenten zu übernehmen, was dann an der JHV in Zürich auch geschah. Probleme im Club konnte ich mit unserem Ehrenpräsidenten in freundschaftlicher Art und Weise besprechen, seine Gedanken und Ratschläge waren für mich oft recht hilfreich. Seine profunden Kenntnisse über Schweizer Bahnen und Sehenswürdigkeiten in unserem Land gaben den – zusammen mit Heini Billeter – organisierten «Schweizerreisen» einen besonderen Anstrich. Viele Stunden Rekognoszierung und Vorbereitung waren die Folge für Hans; dass es sich aber gelohnt hat, beweisen die heute noch vielen Gespräche über diese Reisen unter Clubmitgliedern.

Ein ganz spezielles Vergnügen gönnten Hans und ich uns im Milleniumjahr 2000. Wir durften uns drei Tage lang als Lokführer auf der Torfbahn in Raubling bei Rosenheim bewähren.



Begrüsst wurden wir im Werksgelände mit den Worten *«Ihr seid also die zwei verrückten Schweizer, welche zu uns kommen als «Bockerlfahrer»*. Die Feldbahn mit Spurweite 890 mm gliederte sich in zwei Bereiche. Im Torfabbaugebiet lagen die sogenannten «fliegenden» Gleise, d.h. diese Gleise wurden je nach Ort des Torflagers mit einer Brettunterlage über den Torf verlegt; die «festen» Gleise lagen ab dem Übergang vom Torfabbau ins Verarbeitungswerk. Während die eine Lok immer mit sechs Lorenenwagen zwischen Übergang über die «fliegenden» Gleise zum Torflager und nach dem Auflad wieder zurück im Dienst war, fuhr die andere mit zwölf Loren zwischen dem Übergang ins Torfwerk und zurück. Gebremst wurde, indem man auf der Lok einfach die Fahrtrichtung wechselte. Auch «Sanden» konnte man: Am Umlauf der Lok standen an allen vier Ecken Sandkübel. Also, «volle Kraft voraus», raus auf den Umlauf, auf die Gleise Sand streuen, und sobald der Zug in Fahrt kam, sofort wieder zurück auf den Führerstand. Die Brotzeit wurde gemeinsam mit allen Arbeitern in einer Hütte im Torfabbaugebiet abgehalten, und hier lernten wir die bayerische Gemütlichkeit von der schönsten Seite kennen. Uns Beiden haben diese drei Tage sehr grossen Spass gemacht und ich sehe Hans heute noch vor mir, wie er dort herzhaft lachen konnte. Als ich im Jahre 2002 aus beruflichen Gründen die JHV in Freiburg respektive in Mulhouse nicht leiten konnte, sprang selbstverständlich unser Ehrenpräsident ein und konnte mir nach meiner Anreise am Sonntag vermelden: *«Ich übergebe dir den Präsidentenstab wieder, die JHV ist gut und ohne Probleme verlaufen»*.

Ja, es gäbe noch viele schöne Erinnerungen an Hans aufzuzählen, eines ist aber ganz sicher, ich werde Hans immer in dankbarer Erinnerung behalten.

*Peter Brühweiler*

## Stammtisch Niedersachsen, traditionelles Grünkohlessen in Groß Förste

Am Freitag den 19. November ging die Fahrt los. Um am Nachmittag möglichst schnell aus dem Hafen zu kommen, konnte mein Mann einen Auswärtstermin bei einem Geschäftspartner so abstimmen, dass ich ihn um 15 Uhr in Harburg mit unserem Auto abholen konnte. Als ich dort in der Firma ankam, waren die Herren auch gerade mit dem Kaffeetrinken fertig und so begann die Fahrt nach Giesen wie geplant frühzeitig. Wie immer an einem Freitag waren die Straßen ziemlich voll, aber wir kamen gut durch und bezogen unser Zimmer im Hotel Ernst in Groß Förste. Der Ort gehört zur Gemeinde Giesen und liegt zwischen Hannover und Hildesheim.

Am Abend trafen wir uns mit Hartwin Hamp, Marlis und Gerhard Höttcher im Restaurant des Hotels zum Essen und verbrachten noch einen schönen Abend zusammen.

Am Samstag nach dem Frühstück wollten Reinhard und ich den Ort erkunden und auf Shoppingtour gehen. Leider fand sich in dem beschaulichen Dorf nichts dergleichen. Wir fanden nur einen Bäcker und eine Bank! Unser Spaziergang endete nach einem kurzen Stück dann auch schnell am Zaun einer Schafsweide. So kehrten wir schon früh zu unserem Hotel zurück und beschäftigten uns mit Lesen mitgebrachter Bücher und der Tageszeitungen. Gegen 13 Uhr saßen wir wieder im Restaurant des Hotels. Nacheinander trafen dann auch die weiteren Teilnehmer des Vorprogramms ein. Mit mehreren PKWs fuhren wir nach Hannover-Anderten zum Mittellandkanal zur Besichtigung der Hindenburgschleuse. Gegen 14.30 kamen wir dort an. Zunächst erklärte uns unser Führer an einem eindrucksvollen Modell fachmännisch den Zweck und die Technik der Schleuse. Sie ist die größte Schleuse am Mittellandkanal. Obwohl sie bereits 1928 in Betrieb genommen wurde, reichen ihre Abmessungen auch heute noch für die Anforderungen des modernen Binnenschiffsverkehrs aus. Mit einer Länge von 225 m und einer Breite von 12 m sind die Schleusenkammern auch in naher Zukunft noch ausreichend bemessen. Die Hubhöhe beträgt 14,7 m und die Drempeltiefe 3,5 m. Die Kammern werden im Unterwasser mit 86 t schweren Hubtoren und im Oberwasser mit 20 t schweren Klapptoren verschlossen. Jede Kammer besitzt 50 Sparbecken (Speicher), verteilt auf 5 Stockwerke, um den Wasserverbrauch gering zu halten. Es werden ca. 12.000 Schleusungen pro Jahr durchgeführt, wobei über 17.000 Schiffe und rund 2.000 Boote geschleust werden. Bei einer Schleusung gehen nur etwa 10.500 $m^3$ Wasser verloren. Diese Wassermenge muß jedesmal wieder zurückgepumpt werden. Die 50 Sparbecken halten jedoch 31.500 $m^3$ Wasser zurück, das für die nächste Bergschleusung wieder verwendet werden kann. Die Steig- bzw. Sinkgeschwindigkeit beträgt ca. 1 m/min. Soviel zu den Daten und Fakten (Quelle: Broschüre „Die Hindenburgschleuse“, Wasser- und Schiffahrtsamt Braunschweig, Stand 11/2016).

Dann begutachteten wir die Schleusenkammern mit eigenen Augen, just zum dem Zeitpunkt als ein größeres Binnenschiff in eine der beiden Kammern einfuhr, um von dem höhergelegenen in den tiefergelegen Teil des Kanals geschleust zu werden. Wir haben Gerhard dafür sehr gelobt, daß er das Schiff extra für uns bestellt hat!

Der Wettergott war uns auch hold, so dass es alle Besucher recht lange draußen aushielten, wollten doch alle den gesamten Schleusungsvorgang beobachten. Abschließend durften wir noch die Kommandozentrale besuchen.

Auf vielen Monitoren wird von hier der Schiffsverkehr von und zur Schleuse und das eigentliche Schleusen überwacht.

Insgesamt ging ein wunderschönes Vorprogramm zu Ende und wir machten uns auf den Rückweg zum Hotel.

Für unsere Gruppe wurde in einem separaten Raum des Restaurantbereiches eingedeckt. Nach und nach trudelten alle Gäste ein. Gerhard machte sich große Sorgen, weil der Grünkohl nicht zur bestellten Zeit gereicht wurde. Die Sorge war aber unbegründet, man hatte uns nicht vergessen. Das Restaurant war eben sehr gut besucht und alle wollten Grünkohl essen. Nachdem wir uns den Bauch voll geschlagen hatten gab es bis in den späten Abend noch das ein oder andere Getränk dazu.

Damit ging wieder ein schöner Tag zu Ende. Ich bedanke mich bei Gerhard für seine gute Organisation.

(Fotos: Reinhard Schüler) Inge Schüler

## Ende einer Ära

Manche Eisenbahnfreunde haben für Fernreisen hin und wieder gern die Nachtzugverbindungen der DB genutzt, speziell auch die CNL in die Schweiz – ich zähle mich selber auch dazu. Im Herbst 2016 habe ich sogar meine Vorgesetzten und Arbeitskollegen in Erstaunen versetzt, als ich auf das Angebot verzichtete, eine Dienstreise von Dresden nach Stuttgart per Flug anzutreten. Stattdessen wünschte ich eine Bahnfahrt, wobei ich mir die Rückfahrt im Liegewagen vorstellte. Kurzum, die Reise fand wie von mir gewünscht statt und lief auch reibungslos ab. Die Kosten beliefen sich, inklusive einer günstigen Übernachtung nach der Hinfahrt, auf etwa den gleichen Betrag wie der vorgeschlagene Flug (ohne Übernachtungen).

Ab Fahrplanwechsel Dezember 2016 hat sich die DB aus der Tradition des Nachtzugverkehrs zurückgezogen. Damit endeten auch die täglichen und längerfristigen vertraglichen Leistungen von Werken und Dienstleistern zur Behandlung, Wartung und Instandsetzung der Nachtzüge. Das Wagenmaterial wurde z.T. von der ÖBB angekauft, die auch einige der Nachtzugverbindungen weiter betreibt. Die Dienstleistungen rund um die Züge wurden inzwischen neu organisiert.

Unser Clubmitglied Dr. Rainer Zache organisierte für alle Interessenten eine Besichtigung des Talgo-Werks Berlin (Nähe Ostbahnhof / Warschauer Str.) am 3. Dezember, nur ein paar Tage vor der Einstellung des DB-Nachtzugangebots. Hier wurden, neben anderen Arbeiten, 23 Jahre lang die von und nach Berlin eingesetzten Nachtzug-Waggons täglich gepflegt und gewartet. Leider war die Resonanz in unserem Club etwas schwach. Ein paar Kollegen mit anfänglichem Interesse sagten wieder ab, denn es waren nach den Organisationsarbeiten im Vorfeld keine Ausweichtermine mehr möglich. Katrin und ich haben aber teilgenommen; schade, dass nicht mal ein Kollege vom Stammtisch Berlin (kurze Anfahrt!) dazu gefunden hat. Insge-

samt waren wir eine Truppe von 10 Personen, die Hälfte davon waren Angehörige des EVU „LOCOMORE“. Ich bin übrigens mit Regionalbahnen auf Wochenendticket von Pirna nach Berlin und zurück gereist - etwa 5 Stunden je Richtung (nur 180 km Luftlinie!). Mit EC/IC ist man derzeit auch nicht viel schneller, wegen Vollsperrung der Direktverbindung Dresden-Berlin zwecks deren Komplett-Sanierung ...

Wir betraten das Talgo-Gelände, vorschriftsmäßig in Warnwesten gekleidet, durch einen Hintereingang, der sich direkt an der Brücke Warschauer Str. befindet. Hier führen auch die Gleise in westlicher Richtung aus dem Werksgelände hinaus. Draußen vereinigen sie sich zu einem Ausziehgleis, und von diesem zweigt in östlicher Richtung das Streckengleis ab, über das die Zuführung der Züge vom Bf Lichtenberg aus erfolgt.

Dort war die reguläre DB-Überführungslok 218 212-6 abgestellt und an eine stationäre Stromversorgung angeschlossen. Das Ausziehgleis ist das letzte Rudiment der früheren weitläufigen Anlagen des heute noch so bezeichneten Wriezener Güterbahnhofs, nördlich des Ostbahnhofs (1987 - 1998 „Hauptbahnhof“). Das riesige Gelände ist inzwischen mit neuen Gebäuden bebaut, die nichts mehr mit Eisenbahnbetrieb zu tun haben.

Rainer führte uns persönlich durch das Werk. Im Gelände gibt es 8 Gleise, zwei davon führen in die lange Werkshalle, und zwei in eine kurze. Die lange fasst mehr als eine ganze Zuglänge, die kurze nur eine Wagenlänge. Das Talgo-Werk grenzt südlich an die Altbauten des ehemaligen RAW „Franz Stenzer“ an, in denen heute verschiedene Nutzer einquartiert sind; z.B. findet man dort Künstler-Ateliers und ein Freibad. Die lange Wagenhalle war der letzte Neubau des RAW. Im Außenbereich des Talgo-Werks werden an einer Grube zwischen zwei Gleisen die Sammelbehälter der Wagen entleert. Der Rangier-Lf muss dabei punktgenau halten, damit die Anschlüsse der Wagen an den jeweiligen „Zapfstellen“ zu stehen kommen.

Der Werksverkehr wurde mit 345 125-2, einer von der DB übernommenen modernisierten V 60 aus DDR-Produktion in letzter DB-Farbgebung, abgewickelt. Zwei weitere solche Loks waren auf dem Gelände abgestellt.

Während unseres Aufenthalts befand sich in der Halle eine Nachtzug-Garnitur zur Innenreinigung, Befüllung und Inspektion, eine weitere im Freigelände – Zugsammelschiene angeschlossen zum Vorheizen und HBL unter Druck für Hilfsbetriebe wie die Türöffnung. Außerdem waren zwei Einzelwagen auf Reparatur-Plätzen teilweise auseinandergenommen. Weiterhin befand sich einer der beiden ehemaligen „Metropolitan“-Züge mit zugehöriger Lok BR 101 („MET“), die seit mehreren Jahren im ICE-Lackierungsschema auf ICE-Relationen verkehren, in der Halle. Solche Züge einschließlich Lok werden hier als Rangiereinheiten im Ganzen von den Werksloks bewegt.

Das Werk verfügt in beiden Hallen über Unterflur-Radsatz-Drehbänke, und der personelle „Werksverkehr“ findet mit allerlei urigen Fahrrädern statt, die mit einem Gepäckträger für Werkzeugkästen und Ersatzteile ausgerüstet sind. Für das Personal gibt es einen

Pausenraum mit kostenloser Getränkeversorgung (die wir auch nutzen durften) und mehreren Garmöglichkeiten fürs Mittagessen.

Nach dem Rundgang, bei einbrechender Dunkelheit, passte es zeitlich sehr gut, dass Rangierarbeiten anstanden. Wir durften in 3 Gruppen jeweils an einer Rangierfahrt auf dem Führerstand der V 60 teilnehmen.

Mit einer der Fahrten wurde die Nachtzug-Garnitur aus der Halle über das Ausziehgleis auf ein Abstellgleis befördert. Dabei gab es als besonderes Vorkommnis eine fremde Person im Gleis, offenbar ein unangemeldeter Hobby-Fotograf, dessentwegen die Rangiereinheit außerplanmäßig halten musste.

Mit einer weiteren Rangierfahrt wurde der „MET“ samt 101 vom Hallengleis 10 über das Ausziehgleis auf Hallengleis 12 befördert. Hierbei kam es zu kleinen Schwierigkeiten: Nach Ankuppeln der Rangierlok und einer vereinfachten Bremsprobe ließ sich der Zug nicht bewegen. Der Lf vermutete zunächst ein Problem am Antrieb der V 60, schaltete alles aus und startete „das System“ neu ... doch es half nicht. Man merkte beim neuerlichen Anfahrversuch aber in den Füßen, dass die Lok sehr wohl Kraft entwickelte. Also wurde nach einer festen Bremse im Zug gesucht. Es stellte sich heraus, dass eine Bremse überladen war und mit etwas mehr als 5 bar HLL-Druck gelöst werden konnte.

Im Bereich der Halle darf nur mit 5 km/h gefahren werden; das zieht sich bei der Länge der Garnituren ziemlich hin. Im Ausziehgleis geht es mit 20 km/h deutlich schneller - und natürlich ist das Fahrerlebnis dann auch kürzer. Die Verständigung zwischen Rangierer und Lf erfolgt zeitgemäß über Sprechfunk.

Das Talgo-Werk behält die Wartung des „MET“ von DB Fernverkehr sowie die Wartung und Instandsetzung von IC-Wagen und -Garnituren. Außerdem führt es Reparaturen für LOCOMORE durch und wartet jetzt einen Talgo-Zug der Russischen Staatsbahn, der zwischen Berlin und Moskau verkehrt. „**Talgo**“ = **T**ren **a**rticulado **l**igero **G**oicoechea **O**riol (deutsch: Gliederzug in Leichtbauweise nach Goicoechea und Oriol), eine Produktreihe der Firma Talgo Technology Madrid. Das Berliner Werk hat nun alle Überführungen in der Relation nach Berlin-Lichtenberg, auch von DB-Wagen, selbst übernommen. Da die drei V 60 keine PZB haben, eignen sie sich dafür nicht. Alle drei wurden im Januar 2017 an die Fa. WFL verkauft. Talgo hat eine Hybridlok in Auftrag gegeben. Bis sie geliefert wird, ist eine angemietete V 100 von Alstom im Einsatz.

Nach der Exkursion suchten wir beide mit Rainer und seiner „Beifrau“ noch einen der Weihnachtsmärkte innerhalb der RAW-Altbauten auf. Dort klang der Tag bei Glühwein und leckerem Essen mit einem angenehmen persönlichen Gespräch aus. Als Idee hielten wir fest, dass eine Besichtigung des alten RAW-Teils bei Tageslicht, anlässlich eines weiteren Talgo-Besuchs mit „echtem“ Talgo-Zug vor Ort, einer weiteren Reise nach Berlin würdig ist. Rainer wird sich dessen bestimmt annehmen und uns ELF einen entsprechenden Vorschlag machen.

Unser Dank gebührt Rainer Zache für die Übermittlung der zahlreichen Informationen!

Frieder Jehring (FJ)

## Eine preiswerte Bahnfahrt mit Marketenderin

*– und Neuigkeiten aus dem Vorstand –*

Die Festfolge bei den DR-ELF fängt traditionell im Januar mit dem Eisbein-Essen in Berlin an. Der Termin wird zumeist bereits im Vorjahr festgelegt, damit sich möglichst jeder Teilnehmer darauf einstellen kann.

Die generalstabsmäßige und endgültige Vorbereitung der Veranstaltung durch den dynamischen Stammtischleiter aus Berlin beginnt meistens Anfang Dezember des Vorjahres. Hier wird abgefragt, wer sich zum Bulletten-Essen am Vorabend meldet, wieviel Buletten er essen möchte und wer am von „Dr. Ömmer“ ausgearbeiteten Vorprogramm teilnehmen möchte. Manchmal gibt es auch noch ein Preisrätsel, bei welchem man ggf. einen Trostpreis gewinnen kann.

Dieses Jahr war es ab Donnerstag, dem 26. 01. so weit. Das Hotel war schon seit längerem gebucht. Die Fahrkarte war ganz zeitig geordert worden, damit man schön preiswert nach Berlin und zurück kommt (72 € für 2 Pers.). Für diesen Preis kann man vom Großraum Lüneburg aus nicht mit dem Auto bis Berlin und zurück fahren. Außerdem kämen dann noch die „geringen Übernachtungskosten“ für die Unterbringung des fahrbaren Untersatzes beim Hotel hinzu.

Neuerdings fährt zwar ein IRE direkt zu einer einigermaßen passenden Uhrzeit von Lüneburg nach Berlin. Da dieser Zug, wie auch diverse IC neuerdings keine Bistros mehr mit sich führen, legen wir immer einen kleinen Umweg über Büchen ein und steigen dort in einen ungarischen oder tschechischen Fernreisezug, welcher einen echten Speisewagen mitführt. Dort gibt es sogar noch richtige Spiegeleier mit Speck. Es klappte alles, Eintreffen am Bahnhof Lüneburg, Übergang in Büchen und Fahrt nach Berlin. Die Bedienung im Speisewagen hatte zwar leichte Schwierigkeiten mit der Aufnahme unserer Bestellung. Die Verwendung eines Tablets war anscheinend auch nicht ganz so einfach. Rechtzeitig vor der Ankunft in Berlin-Spandau konnten wir gerade noch bezahlen.

Im Hotel wurden wir mit dem tollen Spruch empfangen: „Sie sind aber zeitig dran. Ob wir schon ein Zimmer frei haben, weiß ich nicht.“ Wir waren später als sonst da (10.00 Uhr). Laut meinen Informationen nimmt das Hotel neuerdings einen zusätzlichen Betrag von 15-20 €, wenn man ein Zimmer vor 15.00 Uhr bezieht. Wahrscheinlich fand die Mitarbeiterin mich so süß oder nett, dass bei mir der in Rede stehend Betrag auch später nicht auf der Rechnung erschien.

Auf dem Zimmer kurz das Gepäck abgelegt, die Haare rekonstruiert und ab ging es mittels S-Bahn zum Messegelände. Es war gut, dass wir etwas später auf der Messe erschienen. Erstmalig gab es Sicherheitskontrollen wie auf einem Flughafen. Ich stelle mich nicht gern an. Das Sicherheitspersonal war aber sehr flink und freundlich. Mein nicht „deklariertes“ Kleingeld löste zur allgemeinen Erheiterung Alarm aus.

Nun, die Beschreibung des Besuches der „Grünen Woche“ erspare ich mir. Dies kann jeder selbst ausprobieren. Ich empfehle jedoch in jedem Falle die Garderobe abzugeben und einen Rucksack oder Hackenporsche mitzunehmen. Man kauft doch das eine oder andere Teil. Plastiktüten immer an der Hand zu tragen, macht nach einiger Zeit keinen Spaß mehr. Des Weiteren kann man dabei schlecht ausgiebig trinken und essen. Das Angebot war reichlich ... Die Messe schließt gegen 18.00 Uhr. Gegen 19.00 Uhr lag ich nach der notwendigen S-Bahn-Fahrt mit obenliegenden und „runden“ Füßen im Hotel auf dem Bett.

Holger Fischer hatte sich für 20.44 Uhr (leider allein, ohne Sonja) aus Dänemark kommend, mittels einer früheren Mail angekündigt. Gegen 21.00 Uhr saßen wir in der Hotelbar und warteten auf sein Eintreffen. Leider war von Holger nichts zu sehen. Telefonisch war er auf seinem Zimmer nicht zu erreichen. Nach einiger Zeit kam er mit Hut und Mantel in die Hotelbar. Das Klingeln des Telefons auf seinem Zimmer hatte er gehört, war aber aus „bestimmten Gründen“ verhindert. Der Abend klang in der in der Nachbarschaft liegenden Kneipe aus.

Der Freitag begann mit einem Frühstück beim Bäcker in den Spandau-Arkaden. Danach war Kultur und spazieren gehen angesagt. Letztlich sind wir auf dem Kurfürstendamm im Museum „Die Story von Berlin“ gelandet. Ein sehr interessantes Museum, besonders im 2. Teil. Im Keller befindet sich auch noch ein Bunker, in welchem bis zu 3200 Personen im Fall der Fälle 14 Tage überstehen konnten. Erschüttert hat mich das Einkaufszentrum, in dem das Ganze untergebracht war: Ein übliches Einkaufszentrum, aber die Masse der Geschäfte war leer, die Scheiben verklebt. Nach den eingeholten Informationen fällt das Gebäude in gewissen Abständen immer wieder den gefräßigen Finanzheuschrecken zum Opfer. Der Nachmittag endete auf dem Türkenmarkt am Maybachufer in Kreuzberg. Ich finde es immer wieder interessant, wer dort kauft, was dort angeboten wird und welche Stimmung dort herrscht.

Gegen Abend wurde es Zeit, die bestellten Buletten in Angriff zu nehmen. Rechtzeitig vor dem vereinbarten Zeitpunkt um 19.00 Uhr erreichten wir das „Stammhaus“ in Siemensstadt, unserer Stammkneipe. Einige Mitstreiter waren schon da. Etliche kamen im Laufe der Zeit dazu. Letztlich waren wir etwa 20 Personen. Beim Buletten-Essen ging etwas schief. Mitglieder, die Buletten bestellt hatten und später kamen, hatten das Nachsehen. Andere hatten diese zwischenzeitlich aufgefuttert. Also beim nächsten Mal, **alle** rechtzeitig **ausreichend** Buletten bestellen, da diese extra angefertigt werden! Danach kam die große Stunde von Dr. Ömmer. Er verteilte die Fahrkarten an die jeweiligen „Führer“ mit dem Hinweis, bestimmte Personen spätestens vor Fahrtantritt auf der Fahrkarte zu vermerken. Mit dem Brandenburg-Ticket können 5 Personen für ca. 6 € pro Nase nach Wittenberge und zurück fahren. Ein sehr guter Preis. Wichtig war auch noch die Information von Jürgen, dass Abmarsch pünktlich um 8.40 Uhr in Spandau auf Gleis 4 sei. Nach einigen zusätzlichen Erläuterungen ging das Geschnatter unter den Mitgliedern los. Die Bedienung hatte gut zu tun. Gegen 22.00 Uhr waren auch die letzten Teilnehmer verschwunden.

---

Am nächsten Morgen waren einige der Teilnehmer schon beim sehr frühen Frühstück im Hotel zu sehen. Weitere Personen stießen auf dem Bahnhof zur Gruppe. Ein paar sehr kundige Teilnehmer saßen im einlaufenden Zug. Die letzten Teilnehmer an der Exkursion waren schon in oder erreichten Wittenberge mit den gerade einlaufenden Fernzügen. Diese kamen zumindest auf der Hinfahrt um die Wohltaten unserer netten „Berliner Marketenderin Leni“. Mit leichten aber schnellen Schritten versorgte sie die Mitglieder unseres Clubs, welche im Obergeschoss des ODEG-Wagens Platz genommen hatten. Es ging los mit Bonbons und netten aufmunternden Worten. Danach ging es weiter mit Mandarinenscheiben und kleinen Würstchen. Kaum war Leni weg, kam sie schon wieder angelaufen mit ihren großen Schachteln. Leider hatte sie am Anfang ihrer Aktionen unseren jüngsten Fahrtteilnehmer, Jean-Pierre, vergessen. Er schaute Leni immer wieder sehnsüchtig hinterher. Als Trost bekam er zwischenzeitlich eine satte „Spezialbehandlung“. Informationen über die Strecke und die Haltestellen kamen immer wieder von Dr. Ömmer. An dieser Stelle möchte ich auch auf unsere DB-Begleitung hinweisen – es war Herr Kutschke, den wir schon vom letzten Jahr aus dem großen DB-Gebäude kannten. Nach gut einer Stunde mussten wir aussteigen, Wittenberge war erreicht. Ziel unserer Reise war der dortige historische Lokschuppen. Vom Bahnhof ging es zu Fuß zu diesem Museum, wo wir bereits erwartet wurden.

Bei dem dort ansässigen Verein handelt es sich eigentlich um die Dampflokfreude Salzwedel, welche vor geraumer Zeit den Ringlokschuppen Salzwedel verlassen mussten. In grauer Vorzeit gab es einmal Bestrebungen, diesen Verein mit dem Lüneburger Eisenbahnverein (AVL) zusammenzuführen. Das Land Niedersachsen wollte ca. 2 Mio. € für die Herrichtung eines Geländes in der Nähe von Lüneburg zur Verfügung stellen. Es gab diverse Gesprächsrunden. Die Salzwedler haben betriebsfähige Dampfloks, die Lüneburr-

ger etliches Wagenmaterial. Eigentlich eine gute Mischung für die Durchführung von gemeinsamen Dampfzugfahrten im Norden der Republik. Letztlich kam es zu keinem Ergebnis. Die letzte Amtshandlung des ehemaligen niedersächsischen Wirtschaftsministers Philipp Rösler vor seinem Wechsel in das Bundesgesundheitsministerium im Okt. 2009 war die Streichung der Mittel und somit die kurzfristige Beendigung des Vorhabens.

Der Führer durch das Museum, Herr Endisch, war ein Eisenbahner durch und durch. Er erklärte uns die noch vorhandenen Liegenschaften, die Gebäude aus der Vergangenheit und die Entstehung des Ganzen vor grauer Vorzeit. Interessant für mich waren auch die Änderungen in den letzten Jahren. Das leider ungenutzte imposante Empfangsgebäude lag ehemals zwischen den Gleisen. Heute hat man die Gleislage grundlegend geändert und es ist ein riesiges – gestaltetes – Bahnhofsvorfeld entstanden.

Da einige Damen – und auch ich – anfingen zu frösteln, ging es in die Hallen des alten Ringlokschuppens. In der dortigen Werkstatt sind die in Salzwedel demontierten und hier wieder aufgebauten üblichen Maschinen vorhanden. Imposant ist dabei immer wieder, welches Alter solche Maschinen haben und welche Verwendung sie dennoch auf Grund ihrer teilweisen Einmaligkeit finden. Hier fielen mir auch wieder die div. alten Maschinen aus Meinigen ein. Die dort z.B. noch vorhandene Radsatzdrehbank für Räder bis 2,20 m Durchmesser ist fast einmalig in Europa, uralt, mehrfach modernisiert, aber immer noch im Einsatz. Besonders stolz ist man in Wittenberge auf eine Art Schubkarre mit gummibeschlagenen Stahlrädern für den Transport einer großen Dampflok-Treibstange durch eine Person. Wer schon einmal versucht hat, eine solche Stange anzuheben, weiß wie schwer so ein Teil ist. Kurze techn. Beschreibung: Genaues Alter und Konstrukteur völlig unbekannt, einmalig, aber immer noch gut zu verwenden.

☞ http://www.lokschuppen-wittenberge.de

Foto: FJ

Unter Hinweis auf div. Anekdoten über die z.B. früher noch vorhandene Wäscherei für Arbeitskleidung in dem Gebäude ging es zu den Schätzen des Vereins. Hier sind gut 30 Maschinen unterschiedlicher Traktion, Bauart und Alters vorhanden. Sie stehen gut geschützt in dem vom Verein renovierten Ringlokschuppen. Bei einer der vorhandenen Dieselmaschinen reagierte unser Mitglied, Rudi Rindelhardt, ganz aufgeregt. Trotz geänderter Nummer an der Maschine konnte er feststellen, dass er sie in seiner aktiven Laufbahn schon ein paar mal gefahren hatte. Natürlich war ein Foto fällig. Nun, die Einzelheiten des Vortrages von Herrn Endisch erspare ich mir sicherheitshalber, damit ich nichts Falsches schreibe, insofern verweise ich auf die gut gestaltete Internetseite des Vereins. Am Ende des Rundganges ging es wieder ins Freie. Über die Fläche der ehemaligen Rotunde liefen wir zu dem letzten, in Teilen, hier noch vorhandenen Katastrophenzug (von ehemals 14) der Deutschen Reichsbahn. Den begleitenden Damen wurde selbstverständlich beim sehr hohen Einstieg in die Wagen mit den „leider nur gering“ zur Verfügung stehenden Mitteln (schiebende Hände) geholfen. Gebaut wurden die Züge ursprünglich für die russischen „Freunde“ in der DDR. Gedacht waren sie eigentlich für den Transport von verletzten russischen Soldaten in die Heimat. Später wurden sie auch verteilt in der gesamten DDR für diverse Zwecke stationiert. Die technische Ausrüstung der Wagen ist robust, für die Zeit der Konstruktion waren die ein-

gebauten Geräte und Maschinen sicherlich modern. Einige Teile (Küchenwagen) könnte man evtl. heute noch nutzen. Hier wurde besonders auf die massive Kartoffelschälmaschine hingewiesen. Der OP-Bereich war allerdings schon „etwas“ gealtert. Leider ist der Zug nicht vollständig. Es fehlen insbesondere die Liegewagen. Trotzdem ist der Zug ein Produkt der Zeitgeschichte, welches es zu erhalten gilt. Wegen der fortgeschrittenen Zeit ging es durch den Schnee wieder in Richtung Museumsausgang. Dort verabschiedeten wir uns von unserem netten Führer, nicht ohne seine besondere „Ölkanne“ etwas zu füllen. Dr. Ömmer sprach noch einige Worte und überreichte einige NFS, Badges sowie einen kleinen weißen Umschlag. Zwischenzeitlich waren wir alle ziemlich durchgefroren. Auf dem Weg zum Bahnsteig machten daher Einige noch Station bei dem kleinen Kiosk neben dem Bahnhofsgebäude. Der Kaffee wärmte innerlich auf und verkürzte die Wartezeit. Im ODEG-Zug besetzten wir das gesamte Obergeschoss eines Wagens. Die Stimmung war so gut, dass hinzu kommende Fremde irritiert zurückwichen. Leni, „unser schneller Sausewind“, war wieder mit ihren immer leerer werdenden Schachteln unterwegs. Wie im Fluge verging die Zeit. Die Kontrolle der Fahrscheine durch eine Mitarbeiterin der ODEG verlief für beide Seiten zur Zufriedenheit. Es bestanden nur leichte Schwierigkeiten, die entsprechenden Gruppen zu den jeweiligen Fahrscheinen zusammenzustellen. Einige Fahrtteilnehmer nutzten die Zeit auch für ein kleines Nickerchen. In Berlin-Spandau kam das Kommando „Aussteigen und Umsteigen in die U7“. Bei der für uns gewohnten Fahrt in Richtung „Stammhaus“ träumten schon viele Teilnehmer von den „schönen Eisbeinen“. Angekommen gab es ein großes „Hallo“ mit den übrigen Teilnehmern der Veranstaltung, die nicht mit in Wittenberge gewesen waren.

Tja, wie geht es auf einer Veranstaltung zu, auf der sich Freunde gelegentlich treffen? Es wird getrunken, gegessen, unterhalten und es werden Reden geschwungen. So geschah es dann auch. Die Getränke waren gut, die Eisbeine waren hervorragend, die Rede von Dr. Ömmer etwas „missverständlich“. Er sucht u.a. einen Nachfolger für sich als Stammtischleiter, welcher *unter seiner Führung* weiterarbeiten solle. Nun, er hatte den Lacherfolg auf seiner Seite. Gut ausgewählt war es von ihm, Jean-Pierre mit der Berliner Stammtisch-Spendenlok ins Rennen um die Nachfolge zu schicken. Als Nachfolger dürfte er jedoch auf Grund seines jugendlichen Alters leider noch nicht in Frage kommen. Die Veranstaltung war wie immer sehr gemütlich. Auch dem Vertreter der DB, Ralf Kutschke, scheint es gefallen zu haben. Er wurde noch lange auf der Veranstaltung gesehen. Nach meiner Erinnerung machte ich mich im Rahmen eines letzten Häufleins der Teilnehmer – schon im Dunkeln – auf den Weg ins Hotel nach Spandau.

Es ist immer eigenartig, dass die Hotelbar im IBIS Spandau eine magische Anziehungskraft hat. Dort kamen noch der Eine oder Andere zu einem Absacker zusammen. Es gab sehr interessante Gespräche über mögliche Orte von weiteren Veranstaltungen. Manchmal kam ich mit den Aufzeichnungen darüber kaum nach. Gegen 23.00 Uhr wollte ich mir auf dem Zimmer noch das Sportstudio anschauen. Schon während der Begrüßung durch den Moderator bin ich friedlich, gesättigt und zufrieden eingeschlummert.

---

Am Sonntag waren unsere 5 Vorstandsmitglieder bereits wieder aktiv. Inge Schüler, Wolfgang Stahlberg und ich machten uns also pünktlich nach dem Frühstück auf den Weg ins „Stammhaus“, wo wir schon von Peter Brühwiler und Heiner Bruer erwartet wurden. Die vorliegende Tagesordnung war umfangreich und wurde teilweise sehr zähflüssig abgearbeitet. Dies lag insbesondere an 3 markanten Punkten:

1. Die Kosten des NFS

Bis zur nächsten Sitzung werden Möglichkeiten zur Kostensenkung geprüft. Insofern wird hier demnächst über das Ergebnis berichtet werden.

*(Fortsetzung auf Seite 17)*

**Es ist soweit:** **(Stand: 02.04.2017)**

## Wir wollen uns in Wernigerode zur JHV 2017 treffen.

Folgendes Programm hat das *OK Wernigerode* für die Zusammenkunft im November 2017 zusammengestellt:

**Mittwoch, den 01.11.2017**

Im Laufe des Tages erfolgt die Anreise des *OK Wernigerode* selbst und Teilen des Vorstandes zur Reglung der letzten Feinheiten für die Veranstaltung.

Abends findet ein gemütliches Zusammensein **ca. ab 19.00 Uhr** ohne weiteres Programm mit den anderen evtl. bereits angereisten Teilnehmern in der Gaststätte
**„Ins kleine Paradies“** in der Unterengengasse 6 in Wernigerode statt.

**Donnerstag, den 02.11.2017**

- Besichtigung der Würstchenfabrik „Heine“ in Halberstadt
  mit anschließendem Essen (Kartoffelsuppe mit Würstchen) **10.15 - 15.20 Uhr**.

  *Teilnehmerbegrenzung auf 25 Personen. Preis **19 €** p. P.*
- Führung durch die Werkstatt der HSB in Wernigerode.

  *Teilnehmerbegrenzung auf 20 Personen. Preis **10 €** p. P.*

  Treffen der **gemeldeten** Teilnehmer direkt vor der Werkstatt der HSB
  beim Bahnhof Westerntor um **15.45 Uhr**.

  Vorstandssitzung und ggf. Kassenprüfung 17.30 Uhr Hotel „Alt Wernigeröder Hof“.
- Das Abendessen ist im Hotel **„Altora“** mit Blick auf das Betriebsgelände der HSB und mit Biertransport per Lehmannbahn zum Tisch geplant.

  Interessierte sollten sich **gegen 19.00 Uhr** in der Gaststätte gegenüber den Kohlebunkern der HSB einfinden.

**Freitag, den 03.11.2017**

- Fahrt zum Weltkulturerbe Rammelsberg (Museum und Besucher-Bergwerk).

  Von Wernigerode aus fahren wir mit einem gemieteten Bus nach Goslar zum größten Bergwerksmuseum im Harz, **12.15 - 16.30 Uhr**.

  Vor Ort werden die Teilnehmer gem. Anmeldung in Gruppen aufgeteilt und nehmen an zwei verschiedenen Führungen teil:
- Besichtigung des Röderstollens

  *Teilnehmerbegrenzung auf 25 Personen. Preis **28 €** p. P.*
- Fahrt mit der Grubenbahn

  *Teilnehmerbegrenzung auf 25 Personen. Preis **28 €** p. P.*
- Anschließend Welcomeparty inkl. Abendbuffet im Hotel **„Alt Wernigeröder Hof“**.

  *Keine Teilnehmerbegrenzung. Preis **19 €** p. P. (ohne Getränke)*

  Die „Eingangskontrolle“ ist **ab 18.30 Uhr** besetzt.

**Samstag, den 04.11.2017**

Sonderfahrt mit der HSB auf den Brocken und zurück,
anschließend Jahreshauptversammlung in der „Hochschule Harz“ (**08.45 - 18.00 Uhr**).

- Mit der Mallet-Lok, den Oldtimer-Wagen und dem bewirtschafteten Salonwagen der HSB geht es **nur für uns** auf den **höchsten Berg in Norddeutschland**.

  Während des ca. 1,5-stündigen Aufenthaltes auf dem Brocken besteht die Möglichkeit zum Besuch des dortigen Museums oder z.B. zur Einnahme einer Erbsensuppe im großen Saal.

  Auf der Rückfahrt steigen **mindestens** die stimmberechtigten Teilnehmer der JHV des Clubs an der Haltestelle „Hochschule Harz“ aus und begeben sich zur Hochschule.

  Bei der Fahrt mit dem Sonderzug gibt es eine **kleine** Schwierigkeit. Der eingesetzte Salonwagen hat nur 18 Sitzplätze. Das *OK Wernigerode* möchte auf die strikte Verteilung dieser besonderen Sitze verzichten. Jeder Teilnehmer sollte sich eigenverantwortlich bei seinem Aufenthalt in diesem Wagen auf eine sogn. ¼ Fahrzeit beschränken.

  *Teilnehmerbegrenzung auf 80 Personen. Preis **65 €** p. P.*
- Die **25. JHV** findet anschließend in der „Hochschule Harz“ in einem Hörsaal mit gepolsterten Sitzen statt.
- Der Gesellschaftsabend mit Abendbuffet findet dann wieder
  im Hotel**„Alt Wernigeröder Hof“** statt.

  ***Keine** Teilnehmerbegrenzung. Preis **19 €** p. P. (ohne Getränke)*

  Die „Eingangskontrolle“ ist **ab 19.00 Uhr** besetzt.

**Sonntag, den 05.11.2017**

- „Fahrt mit der Bergkönigin“.

  Am Sonntag wird das Programm mit einer Fahrt auf der **Rübelandbahn** abgerundet.
  Wir fahren zuerst mit dem ÖPNV nach Blankenburg und dann mit der Dampflok 95 027 von Blankenburg nach Rübeland und zurück. **12.15 - 18.18 Uhr**.

  *Teilnehmerbegrenzung auf 30 Personen. Preis **29 €** p. P.*
- Zum Abendessen (Abschiedsessen?) schlagen wir das
  **„Wernigeröder Brauhaus“**, Breite Str. 24, **ab 19.30 Uhr** vor.

**Montag, den 06.11.2017**

Wer am Montag dann noch mit einem Dampfzug fahren möchte, für den bieten wir eine Fahrt mit dem Regelzug der HSB von Wernigerode nach Eisfelder Talmühle an. Man könnte auch nur bis Drei Annen Hohne oder noch einmal zum Brocken fahren. Interessierte melden sich bitte rechtzeitig beim *OK Wernigerode*. Die Fahrzeiten werden rechtzeitig am Schwarzen Brett in der Hotellobby bekanntgegeben.

**Feiertagsreglung**

Dienstag, der 31.10.20**17** (Reformationstag) ist 20**17** ausnahmsweise in **allen** Bundesländern ein Feiertag. Mittwoch, der 01.11.2017 (Allerheiligen) ist Feiertag **nur** in einigen wenigen Bundesländern. Es bietet sich hier ggf. ein verlängerter „Wochenendurlaub“ an.

**Anreise**

Der Bahnhof Wernigerode ist ca. 625 Meter (etwa 8 Min. zu Fuß) vom Hotel entfernt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn seit dem Fahrplan-

wechsel 12/16 höhere Fahrpreise für Fahrten an Freitagen und Sonntagen als an den anderen Wochentagen berechnet. Also, vielleicht könnte man den Aufenthalt entsprechend anpassen.

PKW-Anreisende geben im Navi bitte die Adresse **„38855 Wernigerode, Pfarrstr. 50a“** ein. Am Hotelgebäude direkt stehen allerdings nur eingeschränkt Parkplätze zur Verfügung. Die Hotelleitung weist auf Nachfrage gern auf andere in der Nähe zur Verfügung stehende Parkplätze hin.

**Hotelkonditionen**

Die Unterbringung der Teilnehmer erfolgt im Hotel **„Alt Wernigeröder Hof“**:
Tel.: **+49(0)3943/9489-0**, Fax: **+49(0)3943/9489-11**, Mail: mharz@alt-wernigeroeder-hof.de
Internet: http://alt-wernigeroeder-hof.de

Der Preis für ein DZ liegt bei **85 € inkl**. Frühstücksbüffet **zuzüglich** Kurtaxe (ca. **2,50 €** pro Person). Das Frühstücksbüffet in dem Hotel ist legendär. Etliche Personen, die bereits an den „Winterfahrten“ des Stammtisches Niedersachsen teilgenommen haben, können dies bestätigen. Das Einzelzimmer kostet entsprechend **58 €**. Die genannten Preise gelten auch für eine gewünschte / geplante „Vorzeit und Nachzeit“. Verbindliche Anmeldungen zu den üblichen Konditionen des / eines Hotels nehmen die Teilnehmer der Veranstaltung wie üblich – **rechtzeitig** – auf eigene Rechnung selbst vor. Das vorgebuchte Zimmerkontingent im Hotel ist

**bis Ende September 2017** geblockt.

Bei der Anmeldung ist das Stichwort

*„Ehrenlokführer JHV 2017“* anzugeben.

Die reinen Hotelkosten können später auch mittels Karte gezahlt werden. Bei der Abrechnung der an den beiden Abenden im Hotel verzehrten Getränke und der anfallenden Kurtaxe ist beim Auschecken am Abreisetag eine **Barzahlung** erforderlich.

**Getränkeabrechnung im Hotel**

Bei den beiden im Hotel stattfinden abendlichen Ereignissen liegen auf den Tischen Getränkekarten mit den Preisen sowie Blanko-Getränkezettel aus. Auf diesen notiert das Personal bei der Bestellung neben den gewünschten Getränken auch die entsprechende Zimmernummer. Bei Beendigung der jeweiligen Veranstaltung können die Zettel auf dem Tisch liegenbleiben. Es wäre wünschenswert, wenn die Zettel mit einem kleinen Trinkgeld für das Personal „beschwert“ würden.

**Anmeldungen zu den Veranstaltungen**

Die Anmeldungen zu den angebotenen Veranstaltungen sollten möglichst bald, d.h. bis

**spätestens zum 28.09.2017**

an das *OK Wernigerode* zurückgesandt werden. Die Verteilung der zur Verfügung stehenden Teilnehmerplätze erfolgt nach dem sogn. Windhundprinzip. Mit anderen Worten, wer sich frühzeitig anmeldet, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit einen der begrenzten Plätze ergattern.

Die Anmeldenden erhalten eine Bestätigung der Anmeldung in der Reihenfolge des Einganges per Mail.

**Zahlungen**

Der errechnete Betrag für die Veranstaltungen ist bis

**spätestens zum 04.10.2017** auf das Sonderkonto von
**Inge Schüler / DR-ELF**
**IBAN: DE61 5001 0517 5420 4472 70**
BIC: INGDDEFFXXX (ING-DiBa Bank)

einzuzahlen.

**Wetter**

Über das zu diesem Zeitraum zu erwartende Wetter kann derzeit leider noch keine Angabe gemacht werden. Manchmal ist das Wetter kalt und trocken, gelegentlich regnet es auch, ab und zu soll in dieser Zeit auch schon oder noch Schnee im Harz liegen. Insofern dürften die Koffer also etwas schwerer werden.

**Mobilitätseinschränkungen (ME's)**

Wir werden alle ein wenig „älter". Damit in Verbindung steht, dass „wir" alle etwas schlechter zu Fuß sind. Das *OK Wernigerode* hat strikt darauf geachtet, dass die Wege nicht zu lang sind. Für ME's dürften allerdings die Besichtigung der Halberstädter Wurstfabrik, die Besichtigung der HSB-Werkstatt und die Besichtigung des Röderstollens im Bergwerk Rammelsberg nicht oder nur bedingt geeignet sein. Insofern wird empfohlen, sich hier im Internet jeweils vorab noch einmal eingehend zu informieren. Alle anderen Punkte sind gut erreich- und leistbar. Die Fahrt mit der Grubenbahn im Bergwerk Rammelsberg wird sogar ausdrücklich für Rollstuhlfahrer angeboten.

Das Hotel hat **keine besonderen** behindertengerechten Zimmer. Es bestehen aber durchaus gewisse Möglichkeiten der Erleichterung für ME's; insofern sollte bei der Hotelanmeldung auf die evtl. Besonderheiten unbedingt hingewiesen werden.

**Kleingedrucktes**

Das *OK Wernigerode* bittet um Verständnis, dass eine Rückerstattung von jeglichen Kosten im Fall von Nichtinanspruchnahme gebuchter Veranstaltungen aus Gründen die Dir (Euch) zuzurechnen sind, auf Grund der eingegangen Verpflichtungen - resultierend aus den Meldungen der Teilnehmer - nicht vom Club zurückerstattet werden können.

Wir bitten um Kenntnisnahme, dass die Teilnahme an den angebotenen Veranstaltungen in jedem Fall auf eigene Verantwortung erfolgt.

**Änderungen**

Derzeit beruhen alle Angaben in diesem Programm auf dem Kenntnisstand vom Tag des NFS-Redaktionsschlusses (02.04.2017). Änderungen werden ggf. im NFS, auf den zur Veranstaltung an die Teilnehmer ausgehändigten „Spickzetteln" bzw. auch während der Veranstaltung am „Schwarzen Brett" in der Hotellobby bekannt gegeben.

**Sonderwünsche?**

Das *OK Wernigerode* ist gern bereit, Sonderwünsche von Teilnehmern (Damenprogramm) zu erfüllen. Wünsche sollten rechtzeitig an die Veranstalter herangetragen werden.

**Probleme?**

Für die Beantwortung von auftretenden Fragen stehen zur Verfügung:

- Gerhard Höttcher
  G.Hoettcher@gmx.de / Tel.: **+49(0)5123/8768**
  31174 Schellerten, Peiner Str. 9
- Thomas Schneider
  lg.schneider@arcor.de / Tel.: **+49(0)151/54258749**
  21379 Rullstorf, Osterfeld 17
  (allerdings nicht in der Zeit vom 25.05. - 25.06.2017)

gez. Gerd Höttcher Thomas Schneider

*Hinweis der Redaktion: Das Programm kann im Ganzen aus der Broschüre ausgeheftet werden.*

*(Fortsetzung von Seite 12)*

2. Die JHV 2017

Es gab ein gewisses – sagen wir einmal vorsichtig – Gemurmel (m.E.), nachdem auf der letzten Versammlung **Wernigerode** als Tagungsort für die JHV 2017 festgelegt wurde. Einen Gegenvorschlag gab es allerdings / jedenfalls nicht. Dies ist eigentlich schade. Jedem Mitglied steht die Möglichkeit offen, Vorschläge zu machen **und** mitzuarbeiten. Ich gebe zu, dass wir vor 20 Jahren schon einmal eine JHV in Wernigerode durchgeführt haben. Auch haben wir im nahen Quedlinburg schon Station gemacht. Zwischenzeitlich sind wir aber auch in vielen anderen Teilen Deutschlands und auch in der Schweiz – teilweise mehrfach – unterwegs gewesen.

Ein Teil von unseren Mitgliedern trifft sich häufig zu den von Gerd Höttcher organisierten Winterfahrten jeweils am Anfang eines Jahres in **Wernigerode**. Gerd wollte die Winterfahrt 2017 wegen der „Nähe zur JHV 2017“ schon ausfallen lassen, aber nach der „trotzdem erbetenen“ Ausschreibung der Fahrt hatten sich schon 29 Personen gemeldet. So schlecht kann der ausgewählte Ort also nicht sein. Der Vorstand hat die ursprüngliche Idee „JHV Wernigerode 2017“ von Anfang an favorisiert und bewusst unterstützt. Einerseits sind wir mit einer JHV 20 Jahre *nicht* hier gewesen; andererseits ist die HSB die einzige Bahn, bei der derzeit noch die Möglichkeit besteht, einen in Theorie und Praxis ausführlichen 13-tägigen Lehrgang oder Wiederholungskurse zu machen. Daher soll durch unsere Präsenz in Wernigerode, insbesondere **zum 25. Jubiläum** des Clubs, der HSB unser weiterhin großes Interesse daran bekundet werden, dass solche Kurse in dieser Art weitergeführt werden. Unsere Tagung stellt sicherlich auch eine gute Werbung für die HSB dar. Ein kleiner Beitrag für das betriebswirtschaftliche Ergebnis der HSB ist auch durch unsere Fahrt mit einem Sonderzug zu erwarten.

3. Die folgenden JHV’s

In diversen zurück liegenden Gesprächen mit Mitgliedern und deren Beifrauen habe ich für die Durchführung einer JHV für die Jahre 2019 und 2020 Mitstreiter gefunden, welche sich bereiterklärt haben, eine **JHV mit Unterstützung des Vorstandes** zu organisieren. Diese Veranstaltungen lassen sich aber aus verschiedenen Gründen nicht auf das Jahr 2018 vorziehen. Der Vorstand hat auf seiner Sitzung die Problematik der bestehenden Lücke sehr lange diskutiert. Es gab div. Ideen für die Örtlichkeiten zur Durchführung einer JHV. Was fehlt, ist in jedem Falle die Frau oder der Mann vor Ort. Eine solche Veranstaltung kann man nicht nur am PC aus der Ferne organisieren; es sind grundlegende Ortskenntnisse über Hotels, Infrastruktur, Museumsbahnen usw. erforderlich. Dafür braucht man die „Manpower“ vor Ort. Ich appelliere doch einmal an die Mitglieder, die zum Beispiel den Veranstaltungsort Wernigerode kritisieren, dem Vorstand einen Vorschlag für die JHV 2018 zu benennen und auch aktiv mitzuarbeiten. Gefragt sind auch die Kandidaten, denen die bei einer JHV anfallenden Kosten jedweder Art immer zu hoch sind. Hier besteht die einmalige Gelegenheit, dem Vorstand darzulegen (zu beweisen), dass es evtl. auch preiswerter geht. Allerdings schließt der Vorstand die Unterbringung der „teilweise etwas älteren“ Mitglieder unseres Clubs in einer Jugendherberge oder einem Hostel sowie die generelle Verpflegung mit Currywurst und Pommes rot/weiß aus. Auch sollte ein bisschen Eisenbahnfahrt dabei sein. Also Leute, kommt raus aus den Startlöchern. Der Erste kriegt die Unterstützung des Vorstandes, der Zweite von mir nur einen Piccolo.

Nach dem Ende der Vorstandssitzung – an einem Sonntag in Berlin – wird im Allgemeinen dort im Lokal noch gegessen. Da aber gerade 30 Personen in der Gaststätte nach Karte Essen bestellt hatten, konnte uns die Bedienung nur noch mit Bockwurst und Kartoffelsalat dazwischen schieben. Damit keine Zweifel aufkommen, hier hat jeder Teilnehmer – wie üblich – sein Essen selber bezahlt. Inge Schüler, unsere neue Quästorin, hat die gleichen „netten“ Eigenschaften wie Hartwin Hamp in Sachen „Supersparsamkeit“.

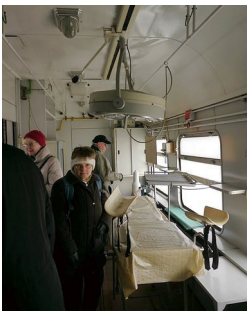
Thomas Schneider

## Mein zweites „Eisbeinessen“

Alles fing damit an, dass meine Oma mir schrieb, ob ich zum Eisbeinessen nach Berlin mitkommen möchte. Da dies an einem Wochenende stattfand und ich danach eh’ noch 2 Tage Ferien hatte, sagte ich JA! Am 27. 01. 2017 bin ich in Uelzen in den Zug nach Stendal gestiegen und um 17:02 Uhr abgefahren. Um 18:06 Uhr war ich in Stendal.

Oma und Opa haben mich dort am Bahnsteig 4 abgeholt. Dann sind wir alle um 18:27 Uhr mit dem IC147 nach Berlin-Spandau gefahren. Dort sind wir mit der U7 bis Siemensstadt gefahren und haben erst mal unsere Sachen ins Hotel gebracht. Dann sind wir zum Bulettenessen ins Restaurant „Stammhaus Siemensstadt“ gegangen. Da wir eine halbe Stunde verspätet dort angekommen sind, war das Essen schon beendet. Aber wir haben trotzdem noch etwas bekommen. Wir sind dann bald ins Hotel gegangen und haben uns schlafen gelegt. Am Sonnabendmorgen sind wir zeitlich ziemlich knapp am Bahnhof Berlin-Spandau angekommen. Wir sind dann mit der ODEG, RE2 um 8:48 Uhr ab Gleis 4, nach Wittenberge gefahren.

Im historischen Bw Wittenberge begrüßte uns Herr Dirk Endisch. Er hat viele Bücher geschrieben über Lokomotivbaureihen und Eisenbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn. Mein Opa *(ELF-Kollege Peter Flohr, d. Red.)* hat auch ein paar davon, und er sagte, er könnte noch einige mehr gebrauchen. Herr Endisch hat uns dann sehr viel über das Bw, Lokomotiven und ihre Arbeit erzählt. Im Ringlokschuppen standen etliche Fahrzeuge. Ich erinnere mich noch an die Baureihen 50, 118, 114, 132, DB 44, ein Skl und andere.



Auf dem Freigelände stand ein DR-Lazarettzug, den wir uns von innen und außen angesehen haben.

Meinem Opa hat ein Personenzug mit einer V 15, einem VB und einem Pwg 88 besonders gut gefallen, wie er in etwa in der Altmark als Triebwagenersatz gefahren sein könnte.

Dann war der Besuch dort auch schon wieder zu Ende. Wir haben alle noch etwas für den Bw-Erhalt gespendet, und Herr Drömmer hat sich für die Führung bedankt. Um 12:06 Uhr sind wir wieder nach Berlin zurück gefahren.

Im Stammhaus Siemensstadt trafen wir uns alle in großer Runde zum Eisbeinessen. Mir hat es sehr gut geschmeckt, aber den letzten Rest musste mein Opa aufessen. Ich bin dann mit der Spendenlokomotive des Berliner Stammtisches herumgegangen. Danach habe ich ein Ehrenlokführer-T-Shirt von Herrn Bruer bekommen, wofür ich mich an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken möchte. Oma und ich haben uns dann verabschiedet und sind mit U- und S-Bahn nach Berlin rein gefahren zum Shoppen. Opa ist noch sitzen geblieben zum Erzählen und Bier trinken.

Am Sonntagmorgen sind wir dann von Berlin-Charlottenburg über Potsdam Hbf, Brandenburg Hbf, Genthin, Burg, Magdeburg Hbf und Oschersleben nach Hause gefahren.

Mir hat das Wochenende dort sehr gefallen und wenn es geht, bin ich im nächsten Jahr wieder dabei.

Jean-Pierre Seebauer
(10 Jahre alt)
(Fotos: J. & P. Flohr, FJ)

## Hamburg-Rückschau

*Zur vergangenen JHV in Hamburg und ihrem gelungenen Rahmenprogramm bringen wir hier einige ergänzende Beiträge.*

### Nachlese JHV Hamburg aus der Sicht des Rollstuhlfahrers

Zu allererst möchte ich mich bei Reinhard und seinen Mitstreitern für die Super Unterstützung ganz herzlich bedanken. Ohne diese wäre die ganze Reise für uns sicher zu einer kleinen Katastrophe geworden.

Traudl und ich sind natürlich mit der DB angereist. Hier möchte ich für die oft gescholtene Bahn eine Lanze brechen: Die Fahrt mit RE und ICE verlief „auf Zeigersprung“. Auch die Handicap-Betreuung bei Ein-, Um- und Ausstieg sowie im Zug erfolgte pünktlich und mit großer Sorgfalt.

Am Freitag ging es zum Abendessen ins Hotel Ambassador. Hier bleibt Thomas Schneiders Bericht nichts hinzuzufügen. Das Problem „keine Aufzüge im U-Bahnhof Berliner Tor“ wurde von Reinhard + Co. souverän gelöst.

Ein Kommentar zur Rundfahrt mit Hafenbahn wäre nach Thomas Schneiders Bericht im NFS „Eulen nach Athen getragen“.

Auch auf der Fahrt zum Abendessen auf MS Bergedorf gab es einige Probleme wegen fehlender Aufzüge in der U-Bahn und zu steiler Rampen am Linienschiff. Die wurden von Reinhard + Co. wieder souverän gelöst.

Die „Freizeit“ nach der JHV am Sonntag nutzten Traudl und ich zu einem Kurzbesuch in der Hamburger Kunsthalle. Nach einem kleinen Spaziergang bzw. -fahrt an die Binnen-Alster hieß es „kleines Abendessen“ im Hotel-Restaurant und ab in die Hamburgische Staatsoper zum Besuch einer Vorstellung der Oper „Pique Dame“ von Peter Tschaikowsky (nach einer Novelle von Alexander Puschkin). Alles in Allem ein Augen- und Ohrenschmaus und den Besuch sicher Wert.

Bei der Rundfahrt mit „Hanseat“ am Montag gehörten wir zu denen, die sich bei einem Stopp im Hauptbahnhof vorzeitig von der Gruppe verabschieden mussten, um pünktlich den Zug für die Heimreise zu erreichen. Der Verlauf war wie bei der Anreise tadellos.

Friedrich Jung

### Eine schöne Zeit!

Liebes Organisationsteam,

ihr habt uns mit Eurem super organisierten Programm eine große Freude gemacht, wenngleich wir am Samstag einen wichtigen Teil verpassen mussten durch die Geburt unseres zweiten Enkelkindes. Da war Familienhilfe (Kümmern um unsren ersten Enkel etc.) angesagt.

Die organisierte Airbus-Besichtigung war am Donnerstag das erste Highlight. Kaum vorstellbar, beeindruckend und durch diesen kundigen Guide kaum zu toppen!!! Danke dafür.

Freitag dann die Karoline, die sich brav und gemütlich mit uns bis Krümmel durchdampfte und dabei noch einen – oh wie luxuriös – besonders geheizten Postwagen mit sich führte – toll. ... und für unser leibliches Wohl wurde auch gesorgt. Danke auch dafür.

Und dann der für uns – leider – letzte Abend im Ambassador mit einem tollen Buffet, netten und unterhalsamen Leuten bei einer familiären Atmosphäre. Wir haben uns auch hier sehr wohl gefühlt.

Gut, dass Ihr die sorgfältig erstellten ZUGBEGLEITER für die Fahrten mit dem Schienenbus und dem Hochbahn-Zug vorbereitet hattet. Wir bedauern sehr, diese Fahrten nicht in echt mitgemacht zu haben. Jedenfalls freuen wir uns auf ein nächstes Mal, wo immer das sein mag.

Wir fühlen uns bei Euch sehr wohl und aufgenommen und sagen nochmals DANKE für die vielen Mühen.

Mit herzlichen Grüßen

Doris und Klaus Wehmeyer

***Hans-Dieter Hoffmann** vom Stammtisch Südwest hat sich die Mühe gemacht, die Fahrtroute über die Hamburger Hafenbahnstrecken auf einer Karte einzuzeichnen. In seinem lesenswerten Bericht zur JHV 2016 im SW-Vereinsmagazin „Wir packen's an!" 04/2016 fand die Skizze leider keinen Platz mehr - hier der „Nachtrag".*

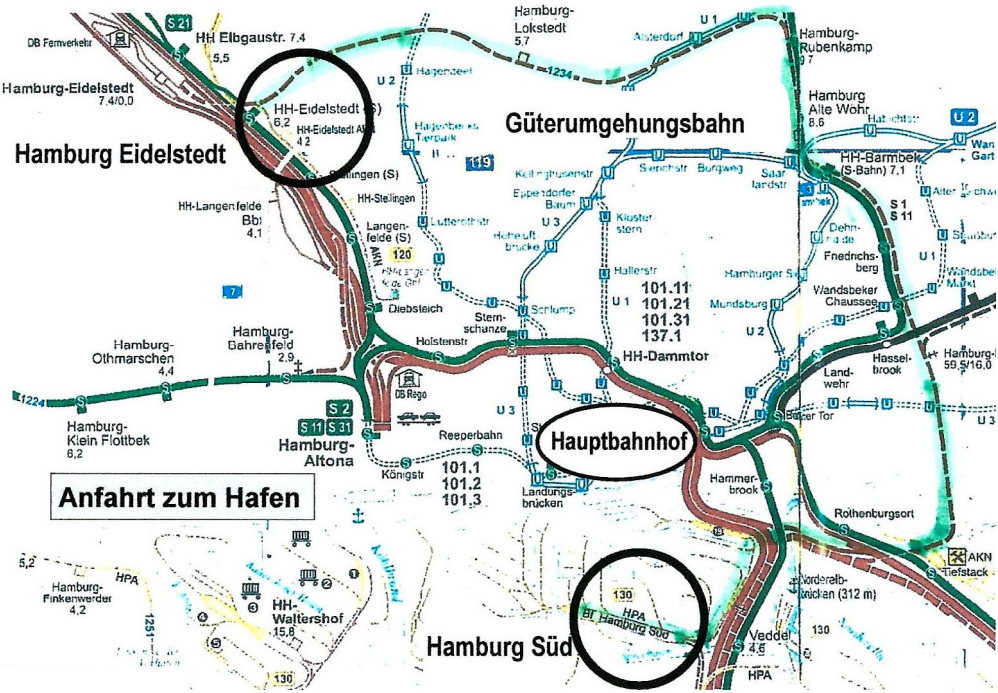
## Hafenrundfahrt auf Schienen

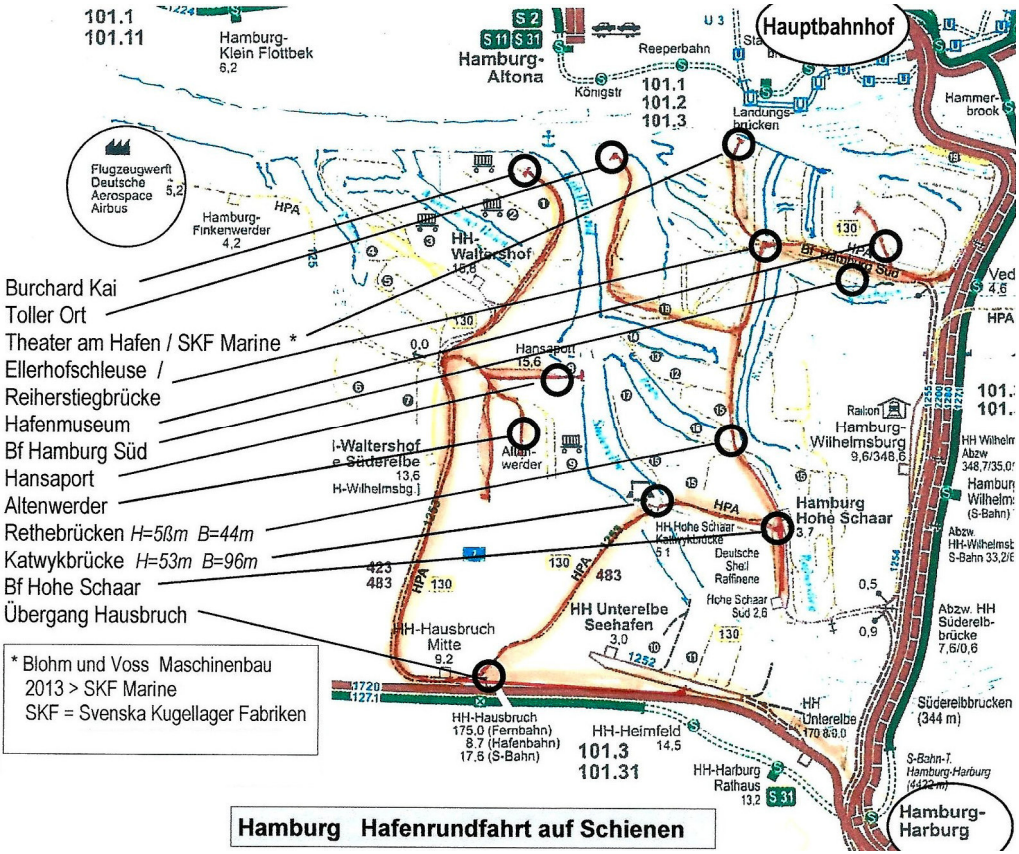
Für Touristen gehört in Hamburg eine Hafenrundfahrt zum „normalen" Besuchsprogramm; die finden aber mit diversen Schiffen auf dem Wasser statt. Für Eisenbahnfreunde / Ehrenlokführer gab es als Gegenstück eine Hafen-Rundfahrt mit einer altehrwürdigen VT 98 Schienenbus-Garnitur der AKN (Altona – Kaltenkirchen – Neumünster Eisenbahn Gesellschaft) – ein echtes „Highlight" im JHV- Programm!

Schon die Anfahrt von Eidelstedt im Norden der Stadt über die „**Güterumgehungsbahn**" zum Hafengebiet südlich der Stadt und der Elbe war eine Besonderheit. Die kleine Skizze dazu soll den hervorragend gestalteten „Zugbegleiter" ergänzen. („a picture is more than … "). In weitem Bogen haben wir – so wie die Güterzüge, die man in den etwas engen Personen-Bahnhöfen (Hbf und Dammtor) nicht gebrauchen kann – die Innenstadt umfahren. „**Hamburg Süd**" heißt der Güterbahnhof, wo die eigentliche Hafenrundfahrt beginnt.

Selbst wenn man den „Zugbegleiter" sorgfältig gelesen hat und ihn während der Fahrt auf dem Schoß bereit hält, ist die Vielfalt der Ortsbezeichnungen und Sehenswürdigkeiten kaum zu erfassen. Deshalb auch dazu eine Skizze mit einigen der markanten Punkte als Ergänzung zu dem detaillierten Text des „Zugbegleiters". So kann man auch erkennen, warum es bei dieser Tour so verwirrend viele Richtungswechsel und „Abzweigstellen" gibt.

Den Hafern mit tausenden „hart schuftenden" Hafenarbeitern vor riesigen Lagerhallen gibt es nicht mehr: Container, modernste Kräne, Containertransporter (z.T. ohne Fahrer!), Computerlogistik und hochqualifizierte Logistik-Spezialisten sorgen dafür, dass die Güter des „Exportweltmeisters" rasch nach draußen kommen und andere Güter sowie Rohstoffe ins Land gebracht werden. Der Ei-






senbahnfreund kennt die Namen großer Güterbahnhöfe mit Rangiergleisen, Verladeeinrichtungen etc., die von entsprechend großen Stellwerken gesteuert / überwacht werden. In dem verwirrend großen Hafengebiet gibt es neben mehreren zentralen Güterbahnhöfen (**Hamburg Süd**, **Große Schaar**, **Unterelbe Hafen**, **Altenwerder**, **Hansaport**) einzelne Gleise oder Gleisgruppen zu den Kaianlagen gleich neben den Schiffen. Täglich (!) Hunderte ankommende und abfahrende Güterzüge, tausende Waggons und noch weit mehr einzelne Container: Als Laie / Außenstehender kann man sich kaum vorstellen, wie das alles zusammen passt und (gewöhnlich) reibungslos funktioniert.

Nach so vielen Eindrücken war es gut, dass die Rückfahrt von Hamburg-Harburg ohne viele „Schlenker“ direkt zum Hbf führte und der Weg zum Hotel „wohl bekannt“ war.

## Die vergangene JHV in Zahlen

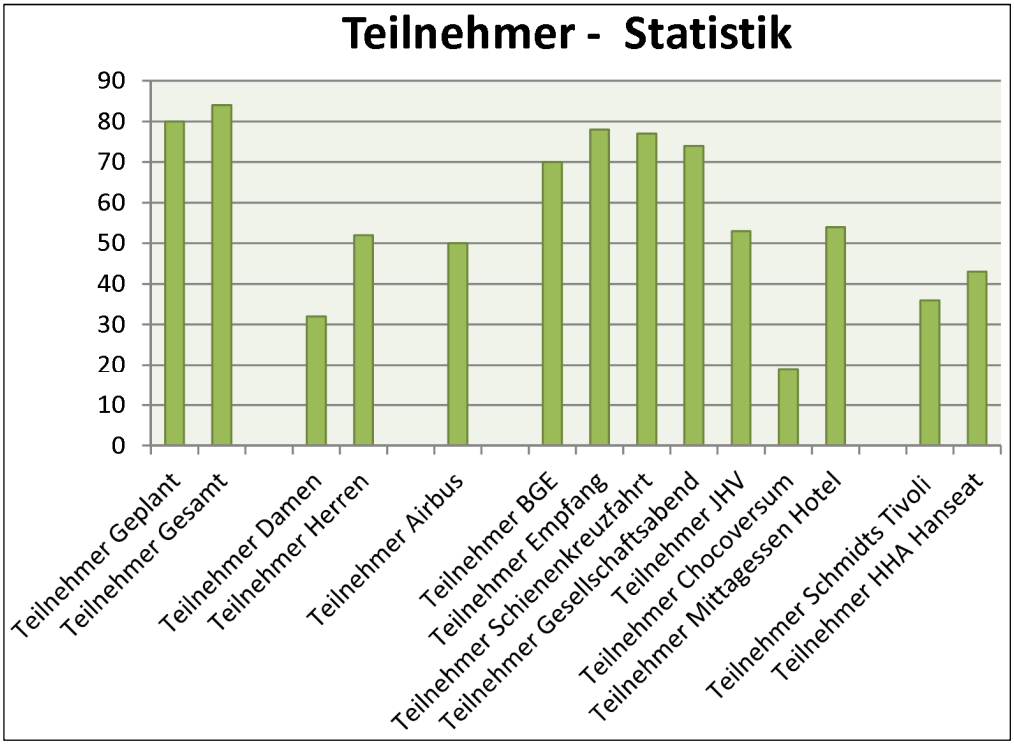
von Reinhard Schüler

Die letztjährige Jahreshauptversammlung in Hamburg organisierten Petra Darnedde, Thomas Schneider, Horst Reimers, Inge Schüler und ich. Die ersten Planungen gehen auf den Sommer 2015 zurück. Unsere Bewerbung erfolgte zeitig vor der Jahreshauptversammlung in Nürnberg. Nach der Präsentation des Programmentwurfs bestätigten die Clubmitglieder unseren Vorschlag einstimmig. Erstmals in der Vereinsgeschichte sollte nun die Freie und Hansestadt Hamburg als Austragungsort einer JHV folgen. Der einstimmig gefasste Zuschlag galt als Verpflichtung zur Gestaltung eines attraktiven und kostendeckenden Angebotes unter Berücksichtigung der finanziellen Risiken. Als Basis für die Kostenkalkulation gingen wir von 80 Teilnehmern aus. Durch frühzeitige Gespräche

und Verhandlungen mit Anbietern, wie Firmen, Verkehrsunternehmen, einem Verein, sowie aus der Gastronomie, erzielten wir Konditionen und Preise, die weitestgehend unseren Zielvorstellungen entsprachen. In nur einem Fall ergab sich der Zwang zu einer Alternativlösung. Ein hoher Buchungseingang zum Jahresbeginn 2016 ergab Planungssicherheit und ermöglichte auch kleine Angebotsversbesserungen zu Gunsten unserer mobilitätseingeschränkten Gäste. Insgesamt umfasste das Programm eine Werksbesichtigung, drei eisenbahnbezogene Veranstaltungen, zwei Gesellschaftsabende und ein Theaterbesuch. Zeitgleich zur eigentlichen JHV fand gemäß guter Tradition ein spezielles Angebot für die Damen statt.

Wir zählten 84 Gäste aus unserem Verein, sowie 15 Teilnehmer aus dem Bekanntenkreis der Vereinsmitglieder und Organisatoren. Mit 9 Teilnehmern war diesmal auch die Schweiz besonders gut vertreten. Thailand und Spanien entsendeten jeweils einen „Delegierten“. Aus den deutschen Bundesländern zählten wir aus dem Raum Schleswig Holstein, Hamburg und Niedersachsen 23 Teilnehmer, aus Berlin und Brandenburg 12 Teilnehmer, aus NRW und Hessen 9 Teilnehmer, aus Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen 12 Teilnehmer und aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Bayern 17 Teilnehmer.

Die folgende Grafik veranschaulicht die Teilnehmerzahlen an den Veranstaltungen.




Die Nachkalkulation wies später ein bescheidenes Plus von etwa 34 € aus. Somit konnten wir dem Vorstand des Vereins ein qualitatives Ergebnis von etwas mehr als einer "Schwarzen Null" vermelden und haben damit unser finanzielles Wunschergebnis erreicht. Fazit: Die JHV in Hamburg konnte von den Teilnehmern finanziert werdern, ohne die Vereinskasse zu belasten. In zahlreichen E-Mails, Briefen und sogar durch ein Video brachten unsere Gäste ihre Zufriedenheit zum Ausdruck.

Nochmals unser Dank für euren Besuch in Hamburg, auf Wiedersehen in Wernigerode.

Reinhard Schüler
im Namen der Hamburger Organisatoren

*Zur Erinnerung an die JHV darf ich auf ein in Arbeit befindliches Buchprojekt hinweisen. Mehr dazu im nächsten NFS.*

## Finanz-Anmahnung

Club-Mitglieder, die ihren Mitgliedsbeitrag für 2016/2017 noch nicht entrichtet haben, finden hier ein dickes rotes Kreuz vor. **Bitte zügig überweisen.**
Jahresbeitrag: € 16,– / SFr 25,–, gerne aufgerundet

Erspart unserer Quästorin Mahnschreiben!
Die Kontoverbindung des Clubs ist weiterhin

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.**

*Versand des NFS u.v.a.m:*

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

## Ins Wasser gefallen

Wolfgang Kapferer musste die Organisation der vorgeschlagenen Reise zur Wassertalbahn wegen zu weniger Teilnahme-Zusagen ad acta legen.

Nach langem Kampf hat unser Mitglied und aktiver Niedersachsen-Stammtischler

**Peter Menke** diesen verloren.

Peter hat so gut wie keine Clubveranstaltung ausgelassen. Er war immer mit Humor und Interesse dabei. In letzter Zeit haben wir ihn vermisst.

Sein Geschichtsbewusstsein war sehr groß – nicht nur von Berufs wegen. Seine Berufung und Ehrungen, die wir seit seinem Tod kennen, hat er stets für sich behalten.

Wir werden Peter in guter Erinnerung behalten; das ist das, was uns bleibt.

Heiner Bruer Gerhard Höttcher

## 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.*
***Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!***

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

### Stammtisch Zürich

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

### 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 Nordrhein-Westfalen

Karl-Heinz Kaschade
Langeoogstr. 33, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-47899

**Treffen des Stammtisches erfolgt durch kurzfristige Einladungen.**

## Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff
Humesweg 13, 66540 Wiebelskirchen
Tel.: 06821-952488; Fax: 06821-501929
mobil: 0171-2612111
e-mail: club-dr-sw@t-online.de
Internet: http://www.ehrenlokfuehrer-sw.de

**Stammtisch am 12. Mai 2017 18:00 Uhr im Waldhotel, Humesweg 4, 66540 Wiebelskirchen – unbedingt beim Stammtischleiter anmelden!**

sonst normalerweise:

**Treff jd. 2. Freitag des Monats 19.00 Uhr im Rest. „Herr Schulz", 66564 Ottweiler, Enggass 6;** www.restaurant-herr-schulz-nk.de / 06824-5084116

## 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! Neu: Der Bau der Strecke Manacor - Artá geht nach mehrjähriger Zwangspause weiter, 2018 ist die Betriebsaufnahme geplant!**

## Stammtisch Russische Föderation

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

## Stammtisch Thailand

Rolf Staude, 56/7 MOO10 Chaofa Rd,
SOi Chaofa 47, Tambon Chalong,
Amphur Müang Phuket 83310, Thailand
e-mail: rd.staude@arcor.de

## ELF-Fahrmöglichkeiten

*Wir modifizieren die ehemalige Rubrik „ELF Ausbildungsträger", um sie auch Angeboten zu öffnen, die keine Ausbildung im eigentlichen Sinn darstellen, teilweise auch lediglich Lokmitfahrten bieten. Dies ist zweckmäßig, weil es kaum noch „richtige" Ausbildungsmöglichkeiten gibt. Ein wenig hatte sich das in der jüngeren Vergangenheit sowieso schon eingeschlichen ...*

## HSB

Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstr. 151, 38842 Wernigerode
Tel.: 03943-558151 Fax: 03943-558148
e-mail: cbruder@hsb-wr.de
Internet: http://www.hsb-wr.de

**13-Tage-Intensivkurs, 3-Tage-Schnupperkurs, Dampftag im Selketal, Führerstandsmitfahrten**

## MBB Molli

Mecklenburgische Bäderbahn MOLLI GmbH
Am Bahnhof 3-4, 18209 Bad Doberan
Tel.: 038293-431331, Fax: 038293-431332
e-mail: hdm@molli-bahn.de
Internet: http://www.molli-bahn.de

**Dampflok-Erlebniswochenende, Lokmitfahrten**

## SOEG

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
Herr Torsten Sameiske
Bahnhofstr. 41, 02763 Zittau
Tel.: 03583-7093-18, Fax: 03583-54445
e-mail: kundenbuero@-soeg-zittau.de
Internet: http://www.soeg-zittau.de;

**Keine Ausbildung in der Hauptsaison. Wiederholungskurse auf Anfrage.**

## RüBB

Rügensche Bäder Bahn „Rasender Roland"
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Bahnhofstraße 14, 18581 Putbus
Tel.: 038301-8840-12, Fax: 038301-8840-9
e-Mail: ruegen@pressnitztalbahn.com
Internet: http://www.ruegensche-baederbahn.de

**Führerstandsmitfahrten nach Anmeldung auf verschiedenen buchbaren Relationen**

## BKB

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH,
Tobias Schulze
Am Georg-Schütte-Platz 8, 26738 Borkum
Tel.: 04922-309-0
e-mail: tobias.schulze@borkumerkleinbahn.de
Internet: http://www.borkumer-kleinbahn.de

**Ehren-Dampflokführer-Tageskurs**

## AKO e.V.

Arbeitskreis Ostertalbahn AkO e.V.,
Jürgen Mühlhoff (Geschäftsführer)
Zum Tal 20, 66606 St. Wendel
Tel.: 06821-952488, Fax: 06821-501929
e-mail: info-gs@ostertalbahn.de
Internet: http://www.ostertalbahn.de

**Zweitägige Schnupperkurse für Ehrenlokführer auf Diesellok, z.B. V60 (DR).**

## RME

Röbel/Müritz Eisenbahn GmbH
c/o Dr. Rainer Zache, Scheiblerstr. 9, 12437 Berlin
Fax 03212-1237173
Mobil: 0177-8995584
e-mail: RME_GmbH@gmx.de

**Dienstschichten mit ELF an Güterzügen der RME auf Dieselloks V60 & V100 (ex DR)**

## EMBB Leipzig e.V.

Verein Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V., Frau Antje Piltz
Schönauer Straße 113, 04207 Leipzig
Tel.: 0173-5623035
Internet: http://www.dampfbahnmuseum.de

**Jährlich zwei Dampflokseminare**

## MBB e.V.

Mansfelder Bergwerksbahn e. V.
Hauptstraße 15, 06308 Benndorf
Postfach 1155, 06305 Klostermansfeld
Tel.: 034772-27640, Fax: 034772-30229
e-mail: mansfelder@bergwerksbahn.de
Internet: http://bergwerksbahn.de

**Amateurlokführer-Kurse „Kupfer“, „Silber“ und „Rhenium“, max. 1 ganzer Tag;**
*Achtung - sehr preisintensiv! d. Red.*

## MBBKB e.V.

Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V.
Bahnhofstraße 1, 15377 Buckow
Tel.: 03343-357578
e-mail: epost@buckower-kleinbahn.de
Internet: http://buckower-kleinbahn.de

**1 h Fahrtraining (Streckenfahrt) auf Gespann ET479.6 + ES879.6 zu jedem öffentlichen Fahrtag**

*☞ Wer weitere interessante Angebote ☜ kennt oder Fehler in unserer Sammlung entdeckt, möge sich bitte mit der Redaktion oder dem Sekretariat in Verbindung setzen!*

## Bei der Buckower Kleinbahn

fand der 1920 gebaute ETW BDe 4/4 13 vor seiner drohenden Verschrottung „Asyl“. Er

entstammt der Privatsammlung Wymann im Schweizer Bahnmuseum Kallnach, die aufgelöst werden musste. Noch bis 2013 war er auf der Strecke Orbe-Chavornay im täglichen Einsatz, und er passt genau in die Epoche der Elektrifizierung der BKB. (Foto: Märkische Online-Zeitung)

## Gedankenstütze für Historiker

Die Orte unserer bisherigen Jahreshauptversammlungen & der anstehenden JHV hat unser Protokollführer Thomas Schneider in einer Übersicht zusammengestellt:

| | | |
|---|---|---|
| **Gründungsversammlung** | 1992 | Schellerhau |
| 1. JHV | 1993 | Kühlungsborn |
| 2. JHV | 1994 | Binz/Rügen |
| 3. JHV | 1995 | Wernigerode |
| 4. JHV | 1996 | Oberwiesental |
| **5. JHV** | 1997 | Zürich |
| 6. JHV | 1998 | Zittau |
| 7. JHV | 1999 | Leipzig |
| 8. JHV | 2000 | Arnstadt |
| 9. JHV | 2001 | Klink/Müritz |
| **10. JHV** | 2002 | Freiburg |
| 11. JHV | 2003 | Berlin |
| 12. JHV | 2004 | Flensburg |
| 13. JHV | 2005 | Essen |
| 14. JHV | 2006 | Quedlinburg |
| **15. JHV** | 2007 | Kühlungsborn |
| 16. JHV | 2008 | Saarbrücken |
| 17. JHV | 2009 | Suhl |
| 18. JHV | 2010 | Pasewalk |
| 19. JHV | 2011 | Karlsruhe |
| **20. JHV** | 2012 | Winterthur |
| 21. JHV | 2013 | Dresden |
| 22. JHV | 2014 | Berlin |
| 23. JHV | 2015 | Nürnberg |
| 24. JHV | 2016 | Hamburg |
| **25. JHV** | 2017 | Wernigerode |

Eventuelle Orte für nächste Jahreshauptversammlungen könnten sein: Ruhrgebiet, München, Kipsdorf, Osnabrück, Stuttgart, Aachen, Dänemark, Schweiz usw.

**Interessierte Kollegen für die Organisation einer JHV werden gebeten, sich diskret beim Vorstand zu melden.**

*Nur Mut! Es lohnt sich und macht Freude! Euer darin schon erfahrener Redakteur.*

## Die Aufnahme des Zugverkehrs

nach Kipsdorf hat immer noch keinen festen Termin – der bisherige Fpl. gilt mindestens bis 30.04.2017. Zitat Betriebsleiter: „Wenn wir fertig sind, sind wir fertig ... Der (Fahrplan) muss noch freigegeben werden“.

(Quelle: Sächsische Zeitung)

# Dampflokbau im Modell

(Teil 1) von Mathias Prockl

Schon sehr lange bin ich mit dem Eisenbahn- und hier speziell mit dem Dampflokvirus unheilbar infiziert. Mit sechs Jahren bekam ich meine erste Märklin HO Eisenbahn, den Rest erledigte die große Bahn mit ihren Anfang der sechziger Jahre allgegenwärtigen Dampfrössern an unserem damaligen Wohnort Salzgitter-Ringelheim, dem Kreuzungsbahnhof der Strecken von Goslar nach Hildesheim und von Braunschweig nach Kreiensen.

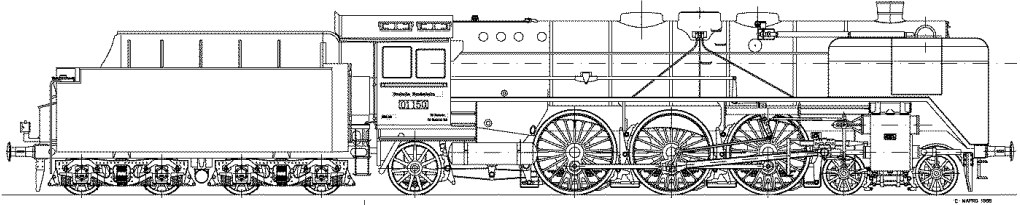
Auf der immer größer werdenden Modellbahn herrschten auch die Dampfloks vor. Es entstanden in den siebziger Jahren auch einige Loks aus den legendären „Merker & Fischer“-Bausätzen. Ab Oktober 1977 war es ja dann mit den Dampfloks bei der großen Bahn vorbei und die HO-Dampfloksammlung wurde ausgebaut.

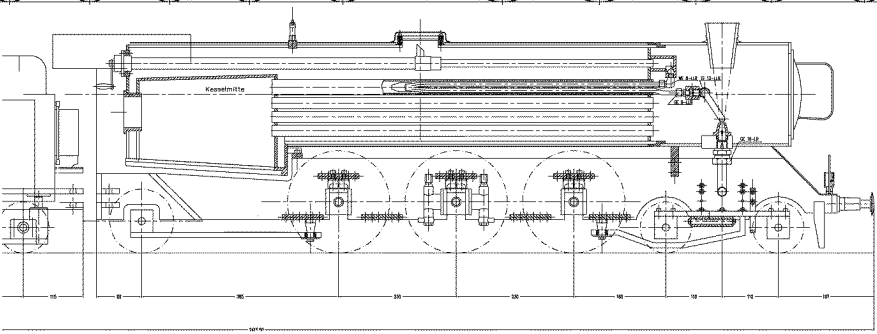
Irgendwann, ich glaube es war im Jahr 1978, las ich im Eisenbahn-Kurier einen Veranstaltungshinweis auf das Jahrestreffen des Dampfbahnclubs Deutschland in Netphen-Deuz im Siegerland, das nicht weit entfernt war von meinem damaligen Wohnort Biedenkopf/Lahn. Da bin ich dann mal hingefahren und war infiziert. Hier gab es kleine Modelllokomotiven, die richtig mit Wasser, Dampf und Kohle fuhren, das war ja fast wie große Eisenbahn. Die Firma Zimmermann stellte dort eine 01 in 5" Spur aus. Ich erwarb einen Zimmermann Katalog. Auf der Anlage des Dr. Gumpert auf dem Werksgelände der Firma Walzen Irle herrschte Hochbetrieb. Hier ein paar Impressionen aus den Siebzigern:

Es waren ausschließlich Dampfloks unterwegs, Batterie-getriebene Loks waren damals noch nicht üblich. Zu Hause wurde dann der Katalog studiert, und verbunden mit den tollen Eindrücken entstand der Wunsch: **So eine 01 müsste man haben**. Anfang der 80er begann ich mit dem Maschinenbaustudium. Bei einem Betriebspraktikum, bei dem ich auch im Konstruktionsbüro tätig war, habe ich dann mal in der Mittagspause am Zeichenbrett mit dem Aufriss einer 01 im Maßstab 1:10 unter Verwendung von Zimmermann-Bauteilen begonnen.

Dieser Entwurf wurde in den folgenden Jahren verfeinert, und ich stellte fest, dass sich so ein Projekt nicht mit dem schmalen Budget eines Studenten realisieren lässt. Folglich lag das Projekt auf Eis, zumal dann auch erst mal die Familienplanung an der Reihe war. Aber durch die Besuche der DBC-D Jahrestreffen wurde die Materie nie aus den Augen gelassen. Ab Mitte der 80er Jahre war ich dann als Konstrukteur tätig und stieg alsbald auch vom Zeichenbrett auf den CAD-Bildschirm um. Auch zu Hause zog 1986 ein PC ein (8088 Prozessor 4,77 MHz, 640 kB RAM, 20 MB Festplatte, Monochrom-Bildschirm). Auf dieser „Kiste“ lief bereits das 2D PC-CAD System AutoCAD. Zu Übungszwecken habe ich dann mal eine Originalzeichnung einer 01 digital umgesetzt, zumal ich über einen längeren Zeitraum Material (Zeichnungen, Fotos usw.) über die 01 gesammelt hatte.

Auch der 5"-Entwurf wurde wieder hervorgeholt und teilweise in CAD umgesetzt. Doch dann haben wir ein Haus gekauft und renoviert, da fehlten dann die Zeit und Mittel



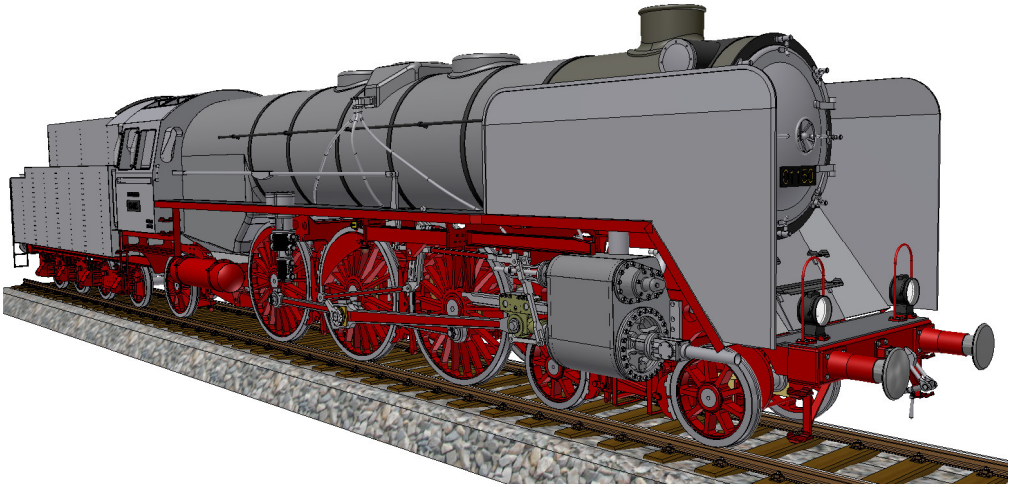




fürs Hobby. Das Projekt wurde erneut auf Eis gelegt. Ach ja, da war ja noch was in dieser Zeit: 1992 im Frühjahr absolvierte ich meine **Ehrenlokführerausbildung** beim Molli.

Nachdem ich mich zum CAD-Systemspezialisten weiter gebildet hatte, wurde ich CAD-Trainer in einem Systemhaus. 1995 kamen dann die ersten PC basierenden 3D CAD Systeme auf den Markt: Eine neue Herausforderung. Ich brauchte ein Übungsobjekt, da ich mich erst mal mit den neuen Systemen fit machen musste. Was lag näher, als mal eine 01 in 3D zu modellieren? Ich hatte jede Menge Unterlagen, auch von Lokdetails, also ging es los. Hier ist das Ergebnis von ca. zwei Jahren Feierabendbastelei am PC:

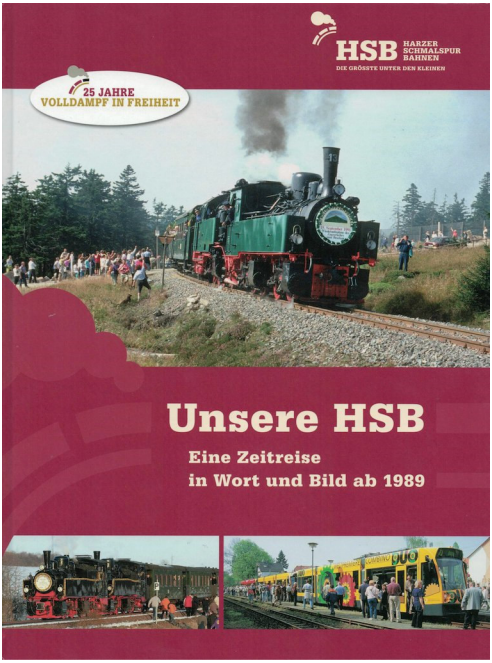
Von diesem Projekt veröffentlichte ich Bilder auf meiner Webseite http://www.die-dampflokomotive.de und berichtete in unregelmäßigen Abständen vom Fortschritt der Konstruktion. Das 5" Projekt hatte ich innerlich ad Acta gelegt, bis …. ja bis im Februar 2010 abends das Telefon klingelte. Am anderen Ende der Leitung war Eisenbahnfreund Mario, der wollte gerne eine 01 in 5" Spur bauen, ihm fehlten dazu die Pläne und so war er auf meine Webseite gestoßen. Er war der Meinung, dass er hier eine fertige Konstruktion vorfindet, aber das 3D Modell war ja im Maßstab 1:1. Wir telefonierten mehrmals und kamen zu dem Schluss: **Das <u>machen</u> wir jetzt!**

(Fortsetzung folgt)



## Harzbahn-Presseschau

*Da wir ELF mit unserer 25. JHV der HSB eine Reverenz erweisen möchten, sollten wir auch ein wenig Wissen über ihr Jubiläumsjahr 2016 „parat haben“. Deshalb gibt es hier eine ganze Seite mit Streiflichtern aus den Pressemitteilungen jenes Jahres.*




Wer es ausführlich mag, dem sei das neu aufgelegte Buch empfohlen. Im Sitzungssaal im Kreishaus des ehemaligen Landkreises Wernigerode fand am 19.11.2016 die Vorstellung der neuen und 200 Seiten umfassenden Bahnchronik statt. Den Raum in der Nähe des Wernigeröder Bahnhofs hatte sich die HSB ganz bewusst für die Premiere ausgesucht, war doch genau an dieser Stelle vor 25 Jahren das Unternehmen aus der Wiege gehoben worden. Damals war der vollständige Erhalt der Schmalspurbahnen im Harz keineswegs gewiss. Dieser sowie das heutige Selbstverständnis als bedeutende Tourismusattraktion war erst durch das beherzte Handeln der Akteure bei den heutigen Gesellschaftern aus Landkreisen, Städten und Gemeinden möglich geworden, die nun schon viele Jahre gemeinsam mit den Ländern Sachsen-Anhalt und Thüringen eine stabile Solidargemeinschaft bilden.

Die HSB GmbH blickte im 2016 mit „25 Jahre Volldampf in Freiheit“ zwar schwerpunktmäßig auf ihre Unternehmensgeschichte zurück, setzte aber auch Akzente für ihre zukünftige Entwicklung. So auch im Bereich des beruflichen Nachwuchses, wo wieder vier junge Menschen (Foto) ihre Berufsausbildung als Industriemechaniker begonnen haben. Seit 20 Jahren bildet die HSB aus; hier harmonieren wie kaum woanders Tradition und Moderne, gehen alte und innovative Verfahrenstechniken Hand in Hand. Das Unternehmen bietet sehr gute Berufsaussichten, denn nach Lehrabschluss erhielten bislang alle Absolventen die Möglichkeit zu einem festen Arbeitsverhältnis.

Das Unternehmen schloss eine Vereinbarung mit der S-Bahn Berlin (100% DB-Tochter) zur Kooperation bei der Berufsausbildung, wie sie schon seit 6 Jahren praktiziert wird. Foto: Jean-Pierre Hübner (rechts) erklärt den Auszubildenden der S-Bahn Berlin die Reparatur am Fahrwerk einer sechzig Jahre alten „Brockenlok“. Fotos: Dirk Bahnsen, HSB