News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/18 01.12.2018

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

Wir blicken zurück auf eine hervorragend gelungene JHV 2018!

Ankunft unseres JHV-Dampf-Sonderzugs am Hp Forsthaus Breitenstein (Foto: Frieder Jehring)

Für die dabei gewesenen zur Erinnerung und – für alle, die es versäumt haben, zur Motivation – gibt es in diesem Heft 12 Seiten Berichte und Fotos vom Höhepunkt unseres Clubjahres.

* * *

Vorstand und Redaktion wünschen allen NFS-Lesern
frohe Weihnachten und einen dampfenden Start ins Jahr 2019!

99 7242 der HSB nahe des Gasthauses „Drei Annen“ (Foto: Thomas Pütz)

Resümee zur JHV in Neunkirchen

von Jürgen Mühlhoff, Stammtisch Südwest e.V.

Der Stammtisch hatte eingeladen und 74 Personen, darunter 44 stimmberechtigte Mitglieder, folgten dem Ruf und kamen ins Saarland.

Da bereits wochenlang alles bestens vorbereitet war, ereilte uns die Nachricht dass das Kuckucksbähnel wegen Gleisbauarbeiten nicht bis Elmstein fahren könne, auf dem falschen Fuß. So hieß es die Mittagsrast von Elmstein zum Wendepunkt Forsthaus Breitenstein umzuplanen, was Gott sei Dank auch gelang. Dank den Wirten für ihr Verständnis.

Dann beim Gesellschaftsabend die Meldung: Wasserrohrbuch der Hauptspeisewasserleitung in Schwarzerden. Dies hätte bedeutet, dass die Toilette im Zug nicht benutzbar gewesen wäre! Doch die fleißigen Hände der Werkstattmitglieder und des Zugpersonals konnten diese Aufgabe gemeinsam lösen.

Das Medienecho war schon erstaunlich. Eine Woche vor der JHV erschien bereits die Ankündigung, dass der Club DR Ehrenlokführer mit Sitz in der Schweiz seine diesjährige Jahreshauptversammlung mit 4-Tage-Programm in Neunkirchen durchführt.

SA/SO, 13./14. OKTOBER 2018

NEUNKIRCHER RUNDSCHAU

Ehrenlokführer auf Erkundungstour

WIEBELSKIRCHEN (red) Der Europäische Dachverband des Club DR Ehrenlokführer mit Sitz in Winterthur/Schweiz führt seine Jahreshauptversammlung vom 18. bis 22. Oktober nach zehn Jahren wieder im Saarland durch. Mit der Organisation ist der Club DR Ehrenlokführer, Stammtisch Südwest mit Sitz in Neunkirchen-Wiebelskirchen beauftragt.

Die Jahresversammlungen gehen jedes Jahr in einer anderen Stadt über die Bühne. In den vergangenen Jahren waren dies: 2008 Saarbrücken; 2009 Suhl; 2010 Passewalk; 2011 Karlsruhe; 2012 Winterthur; 2013 Dresden; 2014 Berlin: 2015 Nürnberg; 2016 Hamburg; 2017 Wernigerode und nun Neunkirchen/Saar. Mit der Veranstaltung sollen den mehr als 70 Teilnehmern dank eines breiten Angebots, das Saarland mit seinen touristischen Besonderheiten zur Eisenbahn so mit der Fahrt „Über Schienen durchs Saarkohlerevier" (19. Oktober) oder der Fahrt mit der „Ostertalbahn" (21. Oktober) sowie einem Besuch des Saarländischen Schulmuseums und einer Führung in Ottweiler und einer Begehung des Hüttenweges in Neunkirchen nähergebracht werden. Der Samstag steht unter dem Motto „etwas Dampf muss auch dabei sein". Darum geht es nach Neustadt/Weinstraße zur Fahrt mit dem Kuckucksbähnel.

Gesellig wird es bei der Welcome-Party am Freitag und dem Gesellschaftsabend am Samstag. Abschluss der Veranstaltung ist der Besuch des Weltkulturerbes Völklinger Hütte am 22. Oktober.

Produktion dieser Seite:
Elke Jacobi
Michael Kipp

Am Freitag bei der Fahrt „Auf Schienen durchs Saarkohlerevier" war der Saarländische Rundfunk mit einem Reporter dabei, und das Interview mit dem Präsidenten Peter Brühwiler und Jürgen Mühlhoff wurde noch am gleichen Tag gesendet. Die Teilnehmer hatten bei der Jahresversammlung die Gelegenheit, das Interview zu hören.

Seite 18 Ottweiler Zeitung Ausgabe 43/2018

Jahrestreffen der Ehrenlokführer aus Europa

Zur 26. Jahresversammlung des europäischen „Club DR Ehrenlokführer" mit Sitz in Winterthur trafen sich ca. 80 Teilnehmer aus der Schweiz, aus Mallorca und aus allen deutschen Bundesländern. Die Mitglieder aus Thailand und der USA waren leider verhindert.
Ausrichter war der Club DR Ehrenlokführer, Stammtisch Südwest e.V. mit Sitz in Neunkirchen-Wiebelskirchen.der die Teilnehmer mit einem vollgepackten Programm überraschte. Erste Teilnehmer reisten bereits am Donnerstag, dem 18.10. an und waren über die kurzen Wege zwischen dem Holiday Inn, dem Restaurant und der Innenstadt überrascht.

Der Freitagmorgen stand zur freien Verfügung. Am Nachmittag konnten die Teilnehmer zwischen Kultur (Stadtrundgang und Schulmuseum in Ottweiler) oder „Auf Schienen durchs Saarkohlerevier" wählen. Der Tag wurde durch den Welcome Abend im Stumms Brauhaus abgerundet.
Lange feiern war nicht angesagt da am Samstag bereits um 09.00 Uhr der Bus zur Fahrt mit dem Kuckucksbähnel in Neustadt bereit stand. Ohne nenneswerten Aufenthalt startete die Fahrt mit dem Dampfzug. Leider wegen notwendiger Gleisreparaturen nicht über die gesamte Strecke. Im Anschluss konnte noch das Museum besucht werden. Nach der Rückkehr in Neunkirchen fanden sich die Teilnehmer pünktlich um 19 Uhr zum Gesellschaftsabend im Brauhaus ein.
Die Versammlung am Sonntagmorgen im Hotel eröffnete der Präsident des Club DR Ehrenlokführer Herr Peter Brühwiler. Er konnte Herrn Müller als Vertreter des Landrates und Herrn Aumann als Vertreter des Oberbürgermeisters begrüßen. Diese wünschten der Versammlung einen guten Verlauf. Im nächsten Jahr findet die Versammlung in Duisburg statt. Im Anschluss konnten die Teilnehmer noch an einer Führung auf dem Hüttenweg teilnehmen.
Abschluss am Sonntagnachmittag war eine Fahrt mit der Ostertalbahn, Durch den wesentlichen Einsatz des Stammtisches Südwest wurde 1999 der Abriss der Gleise zwischen Ottweiler und Schwarzerden vehindert. Alle Teiilnehmer waren von der Ostertalbahn begeistert.12 Mitglieder des Stammtisches Südwest sind beim Arbeitskreis Ostertalbahn Mitglied.
Der Aufenthalt der Teilnehmer endete am Montag nach dem Besuch des Welkultuererbes Völklingen Hütte.
Infos über den Club unter www.dr-ehrenlokfuehrer.de
oder www.ehrenlokfuehrer-sw.de

Im Nachklang erschien in der Ottweiler Zeitung und der Saarbrücker Zeitung ein größerer Beitrag über die Veranstaltung, mit sehr ähnlichem Wortlaut.

Beim Kuckucksbähnel

Fazit für den Club und den Stammtisch Südwest:

Nach all dem ausgesprochenen Lob eine gelungene Veranstaltung! Ein herzliches Danke an alle Teilnehmer die sich bei uns nach der JHV bedankten.

Dank auch an die Helfer im OK-Team.

Dank an Inge Schüler für die Übernahme der Anmeldungen und der Geldgeschäfte.

Jürgens Text und Karin Hoffmanns Fotos (unten) erschienen bereits im Magazin „Wir packen's an" 4/18 des Stammtischs Südwest e.V.

Foto links: SR3, Illustration in der Mediathek

Blick beim Hüttenweg über Neunkirchen / Saar

26. Jahreshauptversammlung der Ehrenlokführer 2018

ein zusammenfassender Veranstaltungsbericht
von Bernd Bahnmüller

Zum zweiten Mal trafen sich die Ehrenlokführer mit Beifrauen im Saarland. Diesmal war der Tagungsort Neunkirchen.

Am Donnerstag trafen die ersten Teilnehmer in unserem Hotel „Holiday Inn Express" ein.

Unsere Herberge direkt am Hüttenweg (Foto: RS)

Am Abend hat das erste Treffen im „Stumm's Brauhaus" stattgefunden.

Abendliche Impression am Neunkircher Hochofen (Foto: RS)

Am Freitagnachmittag fand die Schienentour durchs Saarkohlerevier mit Bus, Bahn und Straßenbahn statt. Die Umsteigestellen waren Gennweiler, Lebach Bf, Straßenbahnhaltestelle Saarbrücken Hbf, Saarbrücken Hbf und

Neunkirchen. Die Reise stand unter Führung von Reiner Kunz und Jürgen Mühlhoff.

Vier Triebwagentypen auf der Rundfahrt (FJ)

Als Alternative wurde unter Leitung von Elfi Mühlhoff und Christiane Willemsen eine Stadtführung durch Ottweiler angeboten. Im Anschluss wurde noch das Schulmuseum besucht.

Das visuelle Lehrmittel zeigt die Eisenbahn! (KH)

Am Abend trafen wir uns im „Stumm's Brauhaus“ zur Welcomeparty. Zum Essen gab es ein Saarländisches Büffet mit Lyoner Pfanne, Klößen und anderen Spezialitäten.

Welcomeparty in Stumm's Brauhaus (SJ)

Auf dem Weg zum Brauhaus gingen wir unbehelligt an wenig Demonstranten („Merkel muss weg“) und vielen Polizisten vorbei. Zur gleichen Zeit wurde in der Gebläsehalle der CDU-Landesparteitag Saarland mit Beteiligung der Bundeskanzlerin Frau Dr. Merkel abgehalten.

Am Samstagmorgen um 9 Uhr stand unser Bus zur Fahrt nach Neustadt (Weinstr) vor unserem Hotel. Nach einer sehr kleinen Ehrenrunde durch das Saarstahlwerk (wegen fehlender Wendemöglichkeit) wurde unser Ziel Neustadt (Weinstr) Hbf angesteuert.

Vor der Abfahrt des Kuckucksbähnels (RS)

Am Gleis 5 wartete unser Sonderzug ins Elmsteiner Tal. Die Zuglok war die „Speyerbach“ und nicht die neueste Errungenschaft „Sissi“. Die Speyerbach wurde 1904 von Humboldt als Zechenwerkslok gebaut. Sie hat 420 PS und eine Länge über Puffer von 14.750 mm. Das Dienstgewicht beträgt 61,8 t. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h bei einem maximalen Kesseldruck von 13 bar. Sie ist eine Nassdampflok mit Heusingersteuerung.

Die „Sissi“ wurde 1927 von der StEG („privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft“) für die BBÖ („Bundesbahnen Österreich“, 1930-1947 Name der heutigen ÖBB) gebaut. Bei der BBÖ hatte sie die Nr. 378.78. Sie wurde 1938 von der Deutschen Reichsbahn als 93 1378 übernommen. Die Lokomotive wurde 1990 von der EUROVAPOR gekauft. Nach Einsätzen bei der Sauschwänzlebahn und Kandertalbahn wurde sie jetzt von der DGEG erworben.

Pünktlich um 10.45 Uhr ruckte der Zug an. Nach rasanter Fahrt (max. 40 km/h) verließen wir in Lambrecht (km 0,0) die Hauptstrecke.

In Erfenstein (km 5,6) fand ein Fotohalt statt;

Die Reihenaufstellung klappt ganz gut! (FJ)

Das ist eines der Resultate (Foto: Ludger Südhof)

nach dem Eintreffen am Haltepunkt Breitenstein (km 7,4) wurde ausgiebig fotografiert.

Jeder Fotostandort hat seinen besonderen Reiz! (KJ)
Weitere Fotos siehe Titelseite und nächste Berichte!

Im Forsthaus nahmen wir das vorbestellte Essen ein. Es wurden pfälzische Spezialitäten gereicht. Auf der Speisekarte standen: „Bratwurst“, „Leberknödel“ (Läwwerknepp), „Schiefer Sack“ und „Pfälzer Saumagen mit Sauerkraut“ (Landgelatine im Dialog mit Rieslingkraut). Unter diesem Namen würde der Saumagen wohl eher verzehrt werden.

Guten Appetit! (KH)

Nach hektischem Bezahlen der Rechnungen ging die Fahrt zurück nach Neustadt.

Frisch gestärkt – bereit zur Rückfahrt! (H. Bruer)

Rückblick zum Forsthaus / Adieu Breitenstein! (FJ)

Die vorgesehene Fahrt bis nach Elmstein (km 12,9) konnte wegen Gleisbauarbeiten nicht stattfinden. Bei der JHV 2006 in Quedlinburg konnten wir auch wegen Gleisbauarbeiten die Strecke der Mansfelder Bergwerksbahn nicht befahren, erhielten jedoch die

Möglichkeit, für Übungsfahrten bis zum Sperrsignal auf Lok 11 selbst den Regler zu betätigen (siehe Bericht im NFS 4/06).

In Neustadt wurde unser Zug ins DGEG-Museum zurückgedrückt, um uns den weiten Weg über die Brücke zu ersparen.

Im Freigelände des Pfalzbahn-Museums (FJ)

Im gepflegten Inneren der komplett begehbaren Henschel-Dampfschneeschleuder (FJ)

Nach Besichtigung der Exponate gingen wir zur Bushaltestelle. Verabschiedet wurden wir mit einem Pfeifen einer 52er, die leider „unangemeldet“ durch den Bahnhof fuhr. Diese Fahrt mit dem Kuckucksbähnel organisierten Hans-Dieter Hoffmann und Andreas Walter.

Der Abend klang bei einem italienischen Büffet in „Stumm’s Brauhaus“ aus.

Am Sonntagmorgen um 9.00 Uhr fand die JHV im Seminarraum unseres Hotels statt. Nach der Begrüßung durch unseren Präsidenten Peter Brühwiler wurde die Jahreshauptversammlung eröffnet. Es folgten Grußworte von Herrn Müller (Vertreter des Landrates) und Herrn Aumann (Bürgermeister von Neunkirchen). Einzelheiten zum Ablauf der Versammlung sind im Protokoll geschildert.

Dank an die beiden Gastredner (RS)

Unser Ehrensekretär Heiner Billeter bat, den Clubvorstand zu entlasten, was mit Beifall bestätigt wurde. Unter Traktandum 12 und 13 wurde die alte Vorstandschaft bestätigt.

Unser Präsident ehrte natürlich auch das JHV-OK anlässlich der geleisteten Arbeit (RS)

Der Stammtischleiter von Nordrhein-Westfalen, Karl-Heinz Kaschade, stellte Duisburg als nächsten Versammlungsort vor.

Nach einem kleinen Imbiss stand nun der „Hüttenweg“ auf der Agenda. Zuvor einige Eckdaten zur Neunkirchner Hütte: Sie wurde 1593 von Graf Albrecht von Ottweiler gegründet. 1635 wurde die Hütte im 30-jährigen Krieg zerstört und 1652 wieder aufgebaut. 1806 ging das Eisenwerk in den Besitz der Gebr. Stumm über. 1856 übernahmen Karl-Ferdinand Stumm und sein Onkel Karl Böcking die Leitung. 1920 wurde die „Neunkircher Eisenwerk AG“ gegründet. Das Aktienkapital gehörte zu 60% einer französischen Gesellschaft und zu 40% den Stumms.

1944 wurde das Werk so stark beschädigt, dass ein weiterer Betrieb nicht möglich war. Ab 1950 wurde das Werk nach und nach wieder in Betrieb genommen. 1978 wurde das Werk von „Arbed“ übernommen. 1984 bis 1987 wurde das Hüttenareal abgerissen.

Imposante „Reste“ der Neunkircher Hütte (FJ/SJ)

Als erstes besichtigten wir den Spitzbunker. Er bot bei Bombenangriffen ca. 400 Personen Platz. Oberhalb war die 1850 im neugotischen Stil erbaute „Stummsche Kapelle“ zu besichtigen.

Der Weg zur Kapelle führt direkt am Spitzbunker vorbei, eine kleine Anhöhe hinauf. Dahinter liegt das Gleisfeld des Bahnhofs Neunkirchen (KJ/SJ)

Vorbei an der Reithalle gingen wir zum Hüttenensemble. Nach Empfang von Helmen konnten wir den Hochofen erklimmen. Die Wanderer wurden von Elfi Mühlhoff und Bernd Bahnmüller betreut.

Nach einer kurzen Verschnaufpause wurden wir von einem Bus vor dem Hotel abgeholt und nach Ottweiler ans Gleis 4 gebracht.

Fahrzeuge der ehem. Eisenwerksbahn (Gerd S.)

Elektrische Schwebebahn auf dem Hochofen (SJ)

Führung zur gigantischen Gebläsemaschine (FJ)

Dort wartete schon der Museumszug der Ostertalbahn zur Fahrt nach Schwarzerden.

Die Bahnstrecke hat eine Länge von 21 km. Auf dem Bahngelände konnten verschiedene Museumsfahrzeuge besichtigt werden, unter anderem die ehemals in Quedlinburg aufgestellte 52 8147 (Das NFS 2/06 berichtete kurz über Kauf und Transport).

Die Fahrt wurde von Jürgen Mühlhoff und Johannes Willemsen betreut.

Am Ottweiler Zugende der Sandwich-Komposition lief Köf 11 312, hier in Schwarzerden (FJ)

Viel Arbeit für Dampf-Enthusiasten des AKO (SJ)

Die attraktive Reichsbahn-V60 des AKO ist wegen eines Nässeschadens am Kabelbaum leider nur sehr eingeschränkt einsetzbar (RS)

Am Montagmorgen stand die Besichtigung des Weltkulturerbes „Völklinger Hütte“ auf

Die Völklinger Hütte vom Bf aus gesehen (RS)

dem Programm. Schon als Jugendlicher konnte ich das Werk besichtigen. Bei einem Hochofenabstich stand ich nebenan, ohne Helm und Aluschutzmantel (heute unmöglich).

1873 gründete der Hütteningenieur Julius Bach ein Puddel- und Walzwerk. Das Puddelverfahren (auch Flammofenfrischen genannt) diente zur Umwandlung des Roheisens zu Schmiedeeisen. 1879 musste er das Werk wieder schließen. 1881 kam es unter Carl Röchling (1827 - 1910) zu einem Neuanfang. 1883 konnte der erste Hochofen in Betrieb genommen werden. 1890 war sie der größte Eisenträgerhersteller Deutschlands. 1891 wurde das Thomas-Stahlwerk eröffnet. Nun konnte auch die „Lothringische Minette“ (wasserhaltiges Eisenoxyd) verarbeitet werden. Bis 1963 wurde Minette verwendet. 1928 wurde die Sinteranlage gebaut.

Während des zweiten Weltkrieges waren ca. 14.000 Zwangsarbeiter in der Hütte beschäftigt. Die Hütte erlebte keinen ernsthaften Bombenangriff, weil die Alliierten sich die Technologie zur Edelstahlherstellung aneignen wollten. 1952 wurde die höchste Produktionsleistung erbracht. 1956 erhielten die Röchlings ihre Hütte zurück.

1975 wurde auch die Hütte von der Stahlkrise erfasst. 1971 übernahm der Stahlkonzern „Arbed“ die Burbacher Hütte und fusionierte mit der Völklinger Hütte. 1978 stieg die Familie Röchlung aus dem Unternehmen aus. 1982 Wurde die „Arbed Saarstahl GmbH“ gegründet.

Mittendrin im Weltkulturerbe (RS)

1986 wurde die Roheisenherstellung beendet und die Anlage unter Denkmalschutz gestellt. 1994 wurde das Industriegelände von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Die Hütte sieht so aus, als könnte sie morgen wieder mit der Roheisenherstellung beginnen.

Die Teilnehmer der Hüttenbesichtigung wurden von Bernd Bahnmüller betreut.

So viele Ausflügler sind der Lohn fürs OK (RS)

Damit endete das Veranstaltungsprogramm der JHV 2018. Auf Wiedersehen in Duisburg.

Die Fotos dieses Beitrags stammen von Frieder Jehring (FJ), Gerd Schattinger, Heiner Bruer, Karin Hoffmann (KH), Katrin Jehring (KJ), Ludger Südhof, Reinhard Schüler (RS), Sebastian Jehring (SJ).

Zehn Jahre danach ...

von Hans-Dieter Hoffmann, frei nach WPA 4/18

„Ja, vor 10 Jahren – 2008 – hatten wir eine JHV in Saarbrücken; damit ist es wohl an der Zeit, die Freunde vom Club mal wieder ins Saarland einzuladen.“ Lange vor der JHV 2017 kam Jürgen Mühlhoff mit diesem Vorschlag zum Stammtisch Südwest. Er hatte auch schon mit verschiedenen Leuten, wie im Saarland üblich, ein wenig „geschwätzt“.

Obwohl die Kräfte nach zehn Jahren – altersbedingt – etwas schwächer sind, gab es in der Runde keine Bedenken. Statt Saarbrücken sollte es diesmal Neunkirchen sein. Jürgen wusste schon, dass es dort ein gutes Hotel gibt und auch in Stumm’s Brauhaus ist man zum Essen und „Schwätze“ gut aufgehoben. Die Spezialisten begannen auch bald, die „Werbe-Folien“ für eine Präsentation in Wernigerode (JHV 2017) zu entwerfen. Ohne Gegenstimmen wurde das Angebot des Stammtischs Südwest in Wernigerode angenommen.

So konnten die Planung und die vielfältigen Vorarbeiten Anfang 2018 beginnen: Termin- und Kosten-Planung sowie Gespräche mit dem Hotel und Restaurant in Neunkirchen, mit dem Chef des Kuckucksbähnel und dem DGEG Eisenbahnmuseum in in Neustadt, mit der DB, mit Busunternehmen, sowie mit den Kollegen vom AKO (Arbeitskreis Ostertalbahn), mit der Stadtverwaltung und Fremdenführern in Neunkirchen und schließlich mit dem Stadt- und Schulmuseum in Ottweiler. Wenn man im Saarland mit den richtigen Leuten „schwätzt“ und etwas Geduld hat, gibt es kaum ernsthafte Probleme.

Der etwas schleppende Beginn der Anmeldungen führte zu gewissen Zweifeln, dass Neunkichen vielleicht doch nicht so attraktiv ist wie Hamburg (mit Besuch bei Airbus etc.) oder auch Berlin. Nur die Ruhe bewahren; wir haben eine Dampfzugfahrt in der Pfalz und unsere Ostertalbahn „vor der Tür“; Hotel und Restaurant gleich neben einem stillgelegten Hochofen mitten im ehemaligen Werksgelände des Stahlwerks Neunkirchen. In Völklingen wird das ehemalige Stahlwerk als UNESCO Weltkulturerbe gepflegt. Das Schulmuseum in Ottweiler hat viele Erinnerungen an die eigene Schul- und Jugend-Zeit zu bieten. Schließlich kamen rund 70 Freunde, die vielleicht auch ein wenig neugierig waren, was die da im Südwesten zu bieten hatten.

Die Saarland-Rundfahrt mit Regelzügen brachte als erster Programm-Punkt etwas andere Eindrücke, als man es vielleicht erwartet

hat. Die Schwerindustrie ist modernen Industrieunternehmen gewichen (IT-Firmen, Autozulieferer, Elektrofirmen) und demgemäß braucht man die großen, alten Verschiebebahnhöfe und diversen Werksbahnen kaum noch. Wie im Ruhrgebiet wachsen Sträucher und Bäume entlang der Gleise – und auch dazwischen; Wohnsiedlungen sind näher an die Bahngleise gerückt. Wir konnten mit sehr modernen Zügen des ÖPNV reisen – so auch mit der „Saarbahn“. Deren Vorbild hatten wir bei der JHV in Karlsruhe erlebt: Mit Mehrsystem-Straßenbahn-Zügen aus der Stadtmitte über DB-Strecken ins Umland.

Moderne trifft auf gepflegte Tradition: Saarbahn am Stellwerk des Endbf Lebach (Foto: K. Jehring)

Eine kleinere Rundreise im öffentlichen Bus brachte eine andere Gruppe unserer Gäste nach Ottweiler, den langjährigen geografischen Mittelpunkt des Stammtischs Südwest. Auf dem Programm standen eine Stadtführung sowie Besuche im Stadtmuseum und im größten Schulmuseum von Deutschland – mit recht lebhaften Erinnerungen an eigene Schulerlebnisse.

„Unterweisung“ im Museum (F.: Karin Hoffmann)

Die detaillierte Diskussion über die Speisen am Buffet, lange vor dem „Event“, hat sich gelohnt. Die meisten Freunde waren offenbar zufrieden mit den angebotenen Saarländischen Spezialitäten bei der Welcome-Party. Gesprächsstoff bei Bier oder Wein gab es genug, denn viele Teilnehmer hatten sich ja seit einem Jahr nicht mehr getroffen.

Seit vielen Jahren tauchten überraschend und zur Freude aller mal wieder die Südwest-„Urgesteine“ Rolf und Willy auf, denen es gut gefiel, dass unser Treffen nahe ihres Wohnorts stattfand (Foto: SJ)

„Ein bisschen Dampf muss sein.“ Aber wir mussten mit einem Bus in die Pfalz reisen, um eine Dampfzug-Fahrt mit dem Kuckucksbähnel ins Elmsteiner Tal zu unternehmen! Bereits zur JHV 2011 hatte uns das Karlsruher OK dieses Kleinod präsentiert.

Bei der DB war man nicht bereit oder in der Lage (!?), eine Gruppe mit ca. 70 Personen von Neunkirchen nach Neustadt im „Regelzug“ mitzunehmen. Wegen Gleisbauarbeiten mussten wir den Reiseplan und vor allem das Lokal für die Mittagspause noch sehr kurzfristig ändern. Trotzdem hat die Zeit für ein deftiges Pfälzer Mittagessen im Forsthaus Breitenstein und für Fotos von Dampfzug-Motiven noch gereicht.

Der Gesellschaftsabend mit einem Italienischen Bufett, wieder in Stumm’s Brauhaus, hat den Freunden offenbar gefallen und entsprechend lange gedauert.

Am Sonntag Morgen hat Peter Brühwiler mit der „gewohnten Konsequenz“ die formelle Vereins-Sitzung „durchgezogen“. Zu Beginn gab es noch kurze Grußworte des Bürgermeisters von Neunkirchen und vom Vertreter des Landrats – Jürgen Mühlhoff hatte im Vorfeld mit den richtigen Leuten „geschwätzt.“ Wichtigste Ergebnisse der Sitzung und der zuvor geleisteten Arbeit (!): Die Finanzen sind in Ordnung, die Kasse stimmt (Danke an Inge Schüler!) und für die JHV 2019 wurde mit interessanten Programm-Vorschlägen nach Duisburg eingeladen (u.a. Besuch in Bochum-Dahlhausen und Fahrt mit der Wuppertaler Schwebebahn). Mit großer Freude haben wir den Gründer und Ehrensekretär des Clubs, Heini Billeter, während der Sitzung begrüßt.

Nach der „zügigen“ Vereins-Versammlung wurde uns gleich in der Hotel-Lobby als Mittagessen ein „Bergmanns-Frühstück“ („Lyoner“ / Fleischwurst im Brötchen) angeboten. Das hatten Elfi Mühlhoff und Christiane Willemsen liebevoll vorbereitet.

Anschließend gab es den geführten Rundgang über den „Hüttenweg“, bis hoch hinauf auf die oberste Plattform des stillgelegten Hochofens (104 Stufen!). Bei dem herrlichen Herbstwetter konnte sich kaum jemand vorstellen, wie hart die Arbeit hier oben bei Lärm, Qualm, Wind, Regen oder Schnee einstmals gewesen ist.

Auf der Beschickungs-Ebene (Foto: F. Jehring)

Dabei taucht immer wieder der Name der Fabrikanten-Dynastie, Stumm, auf: Stumm’sche Reithalle, Stumm’sche Kapelle, Stumm’s Brauhaus. Die Führerin sprach von einem einstmals „fürsorglichen“ Unternehmer, der aber Leistung und unbedingten Gehorsam verlangte. Wohl kaum jemand weiß noch, dass ein Zweig dieser Familie die weithin bekannten Konstrukteure / Hersteller der „Stumm-Orgeln“ waren, die noch heute in diversen Kirchen zu den Gottesdiensten erklingen.

Bald danach brachte uns ein Bus hinüber nach Ottweiler, wo Rainer Kunz mit seinen Helfern den Zug der Ostertalbahn für uns bereit gestellt hatte. Bei Kaffee und Kuchen sowie sonnigem Herbstwetter genossen wir die gemütliche Fahrt durchs Ostertal nach Schwarzerden.

Die Umbau-Dreiachser des AKO sind als Salonwagen bestuhlt – Gemütlichkeit pur! (Foto: FJ)

Am Montag Morgen gab es als „Programm-Zugabe“ den Besuch des UNESCO Weltkulturerbes „Völklinger Hütte“ – einstmals Arbeitsplatz für 20.000 Beschäftigte. Anders als in Neunkirchen, wo nur noch einzelne Gebäude des Stumm’schen Eisenwerks übrig sind, kann man in Völklingen noch weite Teile des riesigen Werks besichtigen. Der Stammtisch Südwest hatte vor Jahren seinen Sommerausflug dorthin gemacht und dabei von einem unserer Stammtisch-Mitglieder und ehemaligen „Stahlarbeiter“ Informationen „aus erster Hand“ erhalten.

Fazit: Stimmung und Wetter waren gut; alles hat geklappt, wie geplant. Danke an alle Gäste und an alle Freunde, die geholfen haben, dass wir wieder einige schöne Tage und gemeinsame Eisenbahn-Erlebnisse hatten.

Kuckucksbähnel der DGEG in Neustadt (Weinstr) am 20. Okt. ’18

von Heiner Bruer

Am Samstagmorgen ging es mit einem Reisebus nach Neustadt (Weinstr). Auf eine kurze Autobahnstrecke folgte die Fahrt durch das schöne Speyerbachtal, der unter Dampf stehenden Lok „Speyerbach“ entgegen.

Im DB-Bf stand die T3-ähnliche, mit Schlepptender ausgestattete ehemalige Werkslok am Bahnsteig 6. Bis 10.45 Uhr war noch reichlich Zeit, die pfälzische Diva abzulichten.

Das Triebwerk der „Speyerbach“; als Werkslok gebaut, ist sie keine „echte“ preuß. T3 (RS)

Diese Portrait der „Diva“ gelang Reinhard Schüler, allerdings in fotogenerem Ambiente als im Bf

Dann kam der Pfiff und es ging 15 min auf der DB-Hauptstrecke zum Abzw Lambrecht. Nach Halt und Gegenzug dampften wir auf die glücklicherweise erhalten gebliebene Museumsbahnstrecke.

Kreuzung in Lambrecht und Abzweig (FJ/SJ)

Eine – neudeutsch: entschleunigte – Reise begann mit geöffneten Fenstern durch eine, „im wahrsten Sinne des Wortes“, goldene Herbstlandschaft. Endpunkt war das mitten im Wald gelegene Forsthaus Breitenstein.

Herrlichste Dampfentwicklung am Speyerbach (FJ)

Wegen Bauarbeiten an der Strecke bis Elmstein musste hier umgesetzt werden. Schon vor der Ankunft wurde es interessant, weil die Baufirma einen Wagen im Gleis vergessen hatte. Es musste ein SKL (Klv 53) kommen, um Rangierhilfe zu leisten.

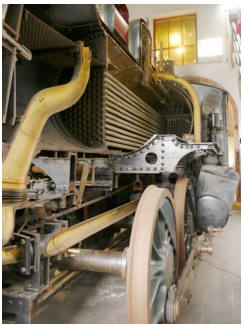
Zurückdrücken vor Breitenstein (Foto: F. Jehring)

Unser „flotter“ Sonderzug am Hp Breitenstein (RS)

Da an diesem Hp kein Umfahrgleis existiert, dauerte und dauerte das Rangieren, so dass ich beinah meine liebgewordenen „Gfülde“ (hochdt.: Gefüllte) versäumt hätte. Aber auch das gute Essen und die Getränke wurden „entschleunigt“ serviert. Es war ein schöner Aufenthalt und es ging – Tender voraus – zurück, direkt ins Eisenbahnmuseum!

Auf der vorderen Plattform zuckte der Finger am Auslöser, im Tal wie beim Wolfsbergtunnel (FJ)

Ankunft im „Pfalzbahn-Museum“ (F. Jehring)



Dieses seit langem bestehende DGEG-Museum zeigt, neben vielen Triebfahrzeugen aus längst vergangenen Zeiten, an einer aufgeschnittenen Dampflok den Weg des Dampfes zu den Zylindern. Nicht „alte Pufferküsser“, sondern unsere „Beifrauen“ lobten diese sichtbar einfache Erklärung. Ein Blick in das Internet lohnt sich und macht Appetit. So etwas unterstützt uns beim Verständnis für unser Hobby. Eine große Modellbahn rundete den Besuch ab. (Foto: FJ)

Die Pfälzische T5 (SJ)

Jj in Aktion (FJ)

Aber da ist noch was! Wie ich hörte, gibt es abgelegen vom Museum weitere Exponate in einem alten Lokschuppen, „die mindestens ebenso interessant sein sollen“! Vielleicht kann der Stammtisch Südwest einmal einen Besuch dahin organisieren. Wenn der Termin frühzeitig bekannt wird, könnte ich mir vorstellen, dass das bei den Clubmitgliedern Interesse weckt. In diese schöne Naturlandschaft (wenn auch nicht so zentral gelegen wie der Harz) würde ich mich gern noch einmal aufmachen. Es müssen ja nicht noch einmal zehn Jahre bis zur nächsten JHV im Südwesten vergehen! Damit möchte ich auch ausdrücken, dass der zweite Tag einfach schön war.

Während im Bus bei der Rückfahrt bei Einigen, im Hinblick auf den bevorstehenden Gesellschaftsabend, Augenpflege angesagt war, war später nichts mehr von der Anstrengung zu sehen. Na ja, Anblick und Genuss des kalten Buffets im Brauhaus ließen die Augen größer werden. Übrigens, Brauhaus mit schmackhaften Bieren und zu Fuß zurück ins Hotel: Besser geht’s nicht.

ELFipedia

„**SKL**“ heißt „Schwerkleinwagen“. Schienengebundene Nebenfahrzeuge leichter Bauart sind zunächst „nur“ Kleinwagen (Kl). SKL sind nun schwer und leicht zugleich: leichter als Regelfahrzeuge, aber dennoch schwer genug, um auf der Strecke betrieblich als Zugfahrt behandelt werden zu können. Die Grenze liegt normalerweise bei 3,5 t Radsatzlast, denn ab diesem Gewicht können Gleiskontakte zuverlässig betätigt werden. Die dafür zu leichten Kl müssen bei Notwendigkeit eigenständiger Streckenbefahrungen als Sperrfahrten behandelt werden. Im transpress Lexikon Eisenbahn von 1971 wird „SKL“ mit „Gleiskraftwagen“ gleichgesetzt. „Klv“ sind Kl mit Verbrennungsmotor.

Aus Sekretariat & Redaktion

Als Redakteur möchte ich mich ganz herzlich nicht nur bei den Autoren der Beiträge, sondern ganz besonders auch bei allen JHV-Teilnehmern bedanken, die mir ihre Fotos zur Gestaltung dieser Ausgabe zur Verfügung gestellt haben. Der letztlich beschränkte Platz ermöglicht es leider nicht, Fotos von *allen* Einsendern zu verwenden.

Wir heißen unser neues Club-Mitglied **Hendrik Kaptein** aus Amsterdam (Niederlande) herzlich willkommen! Kollege Hendrik Kaptein hat einen ELF-Kurs bei der HSB absolviert. Seine Mitgliederlisten-Kontaktdaten können von Club-Mitgliedern im Sekretariat erfragt werden.

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

Informatives

Die einzige 750-mm-Bahn der Schweiz

wird auf 1000 mm umgespurt. Die Waldenburgbahn war die letzte Fahrmöglichkeit in CH für die Dampflok G3/3 „WB 5 Waldeburgerli“, die nun in einer Remise ihre „Ruhestätte“ bekam. Die moderne E-Tw werden umgebaut. (Foto: F. Jehring)

Abriss notwendig

Nachdem im Jahr 2018 das 50. Jahr des Bestehens der ersten Museumsbahn der Schweiz, Museumsbahn Blonay–Chamby (BC) nahe Montreux, gefeiert werden konnte, sind die Tage des Wahrzeichens ihrer Strecke, des Steinbogenviadukts über den Baye de Clarens, leider gezählt. Eine Reparatur des verschlissenen Bauwerks ist nicht möglich. Es soll durch einen Neubau ersetzt werden.

Foto im Sommer 2018: Frieder Jehring

Neue Eisenbahnschule

In Neumark (Sachs) an der Strecke Leipzig - Hof, 11.7 km von der bekannten Gölzschtalbrücke entfernt, eröffnete „Die Länderbahn“ (DLB) 2018 eine neue Schule zur Ausbildung von Lokführern (Diesel- und E-Traktion). Die Strecken Gotteszell - Viechtach und Bad Kötzting - Lam sind Infrastruktur der DLB, NETINERA ist ihr Mutterkonzern.

Clubkontakte / Impressum

Verein Club DR Ehrenlokführer

Sitz: 8405 Winterthur,
Seenerstr. 154, Schweiz

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

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

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

Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2017 / 2018

Auf die JHV hin ist es meine Aufgabe Bericht zu erstatten und ich tue dies nun zum einundzwanzigsten Male. Die Darlegungen sollen vergleichbar bleiben mit den Vorjahresberichten und so halte ich mich weiterhin an den seit der Clubgründung gehandhabten Raster. Die Jubiläums-JHV «25 Jahre Club DR Ehrenlokführer» in Wernigerode liegt bereits einige Zeit hinter uns. Wiederum war das Jahr geprägt von vielen Eisenbahnerlebnissen, Stammtischveranstaltungen und einer Clubreise nach Rumänien. Seit Mitte dieses Jahres bin ich – bedingt durch die Altersguillotine – «befreit» von meinen Eisenbahntätigkeiten bei Schweizer Museumsbahnen.

Haben wir „Zweck und Ziele des Clubs“ im Jahre 2017 / 2018 erreicht?

Punkt 1 Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten & Informationsaustausch

Positiva: Unser Clubgrundsatz „die Pflege einer unkomplizierten Vereinskultur“ war auch in diesem Clubjahr ein wichtiges Ziel des Vorstandes. Die Stammtische Berlin, Niedersachsen, NRW, Südwest e.V., Schweiz, St. Petersburg, Mallorca und Thailand waren wiederum in unterschiedlicher Art und Weise mit Veranstaltungen und Zusammenkünften aktiv. Bereits zur Tradition gewordene Stammtischveranstaltungen wie «das Eisbeinessen in Berlin» oder «die Winterfahrt im Harz» sind aus unserem Clubleben kaum noch wegzudenken, denn diese werden jeweils von vielen Mitgliedern anderer Stammtische besucht, was sicher zur «überregionalen Kollegialität» beiträgt. Eine, von Wolfgang Kapferer und Reinhard Schüler organisierte Rumänienreise fand bei 10 Mitgliedern Anklang. Ein sehr schönes Erlebnis mit unseren Freunden vor Ort, Georg Hocevar und Andi Karlstetter, welches sicher allen Teilnehmern in allen Belangen in guter Erinnerung bleibt und in einigen Jahren so kaum mehr machbar ist. Viele kleinere Events und Zusammenkünfte runden unser gemeinsames Hobby Eisenbahn und unsere gelebte Clubkameradschaft ab.

Die Clubinformationen wurden in dieser Berichtsperiode wiederum durch zwei und eine Doppelausgabe des NFS sichergestellt, dies wiederum unter der Regie von Frieder Jehring. Ebenfalls dieses Jahr konnten wir beim NFS zum Onlinedruck übergehen und somit die Druckkosten doch um einiges minimieren. Frieder leistet als Redakteur eine recht grosse und nicht immer eine so einfache Arbeit um allen Schreibenden und den Vorgaben des Vorstandes – in Bezug auf die Seitenzahl und den damit verbundenen Kosten – gerecht zu werden, Frieder ganz herzlichen Dank dafür. Nebst offiziellen Mitteilungen des Sekretariats enthält unser Infoblatt oft auch interessante und spannende, mit Fotos dokumentierte Berichte aus Mitgliederkreisen. Unsere – durch Mathias Prockl gestaltete und gepflegte – Homepage ist aktueller geworden und wurde der neuen Datenschutz-Grundverordnung angepasst. Dem Webmaster und selbstverständlich allen Mitgliedern welche durch Berichte halfen das NFS spannend und interessant zu gestalten ein ganz grosses „Dankeschön“ für die geleistete Arbeit.

Die Erledigung der Clubgeschäfte erfolgte im Laufe des Jahres in 4 Vorstandssitzungen am verschiedenen Orten. Zwischen diesen Sitzungen wird die notwendige Kommunikation zwischen den Vorstandsmitgliedern über E-Mail oder Telefon abgewickelt. Die Zusammenarbeit und die Kollegialität im Vorstand ist ausgezeichnet.

Negativa: Die neue europäische Datenschutz-Grundverordnung bereitete (und bereitet) auch unserem Club Sorgen. Wir hoffen mit unserer Regelung hier einen vernünftigen gangbaren Weg zu beschreiten. Die weitere Entwicklung verfolgt der Vorstand gespannt. Eine grosse Sorge bereitet mir – und dem ganzen Vorstand – die schwindende Mitgliederzahl. Altersbedingt oder durch Todesfall nimmt diese auch in diesem Berichtsjahr weiterhin etwas ab. Neueintritte sind kaum zu verzeichnen. An Stammtischveranstaltungen und selbst an der JHV mel-

den sich immer weniger Mitglieder an. Altersbedingt?, Unintresse?, andere Gründe?, ich weiss es nicht, doch bereitet mir diese Entwicklung ernsthaft Sorge. Ich sehe darin über kurz oder lang den Fortbestand unseres Clubs in seiner heutigen Form gefährdet.

Punkt 2 Pflege der Beziehungen zu Bahnen und Verkehrsunternehmungen

Positiva: Viele Clubmitglieder haben auch dieses Jahr wieder Ausbildungen oder Wiederholungskurse bei der HSB, der SOEG, der Ostertalbahn oder bei andern Museumsbahnen absolviert. Die Beliebtheit der Ausbildung bei der HSB ist so gross, dass die möglichen Termine oft über Monate ausgebucht sind. Erfreulich ist ebenfalls, dass viele Museumsbahnen heute wenigstens Wochenend-Ehrenlokführerkurse anbieten und so kann wenigstens etwas Dampf «geschnuppert» werden.

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

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

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

Punkt 4 Materielle / ideelle Unterstützung von Projekten

Hier gilt das bereits seit Jahren Gesagte: Der Club selbst hat keine finanziellen Mittel zur Unterstützung von Organisationen. Einige unserer Clubmitglieder sind aber mit ihrem persönlichen Engagement bei Museumsbahnen in verschiedenen Funktionen tätig und leisten dadurch bei diesen eine wertvolle Unterstützung.

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

Unser elektronischer Auftritt im Internet wird recht häufig kontaktiert. Daraus ergeben sich hie und da konkrete Anfragen zu den Ausbildungsmöglichkeiten als ELF. Um die Homepage möglichst aktuell zu halten, sollten Vorankündigungen von Stammtisch- und Clubveranstaltungen frühzeitig an Mathias gemeldet werden, hier sehe ich noch Verbesserungspotential. Aktuelle Fotos von durchgeführten Veranstaltungen sind beim Webmaster immer willkommen, er wird diese dann unter der entsprechenden Rubrik in der Homepage aufführen.

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

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

Winterthur, im Oktober 2018

Peter Brühwiler

Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2017/2018

Mein Bericht soll das Jahr als Sekretär nach der JHV 2017 Revue passieren lassen. Besonders für die Mitglieder, die an keinen regionalen Treffen und nicht an den Jahreshauptversammlungen teilnehmen. Mir sind diese Passiven zu zahlreich! Auch im Bewusstsein des Altersdurchschnitts unserer Mitglieder denke ich, dass doch bei einigen der „Schweinehund“ überwunden werden kann. Wie? Einfach mal ein aktives Mitglied anrufen und sich austauschen. Und wer diesen Draht nicht hat, nimmt sich einen Stammtischleiter oder Vorstandsmitglied vor. Auch bei eingeschränkter Mobilität! Mir würde es nichts ausmachen einen kleinen Umweg über'n Ruhrpott ins Saarland zu machen. Oder auch einen Umweg in das Ruhrgebiet !!! Wir müssen nur angesprochen werden, denn da bin ich nicht der Einzige. Dieses Thema – Beteiligung an der JHV – hat unser Präsident, Peter Brühwiler, im NFS 2-3/2018 S.2 auch angesprochen. Vielleicht „hält doppelt besser?“

Die Veränderungen in der NFS-Redaktion (mehrere positive Reaktionen darüber kamen auch 2018) bedeuten geringere Druckkosten durch neue Drucktechnik. Das spart Geld, welches unsere Quästorin, Inge Schüler, – einschließlich der erhöhten Beiträge – an anderer Stelle braucht. Als erfreulich sehe ich auch die 99,3% Akzeptanz der Erhöhung.

Das auslaufende Jahr war am Anfang normal. Normal sind inzwischen die stark besuchten Stammtische Berlin mit dem Eisbeinessen und Niedersachsen mit dem Grünkohlessen und der Winterfahrt. Klingt einfach, sind aber immer mit außergewöhnlichen, interessanten Beiprogrammen verbunden. NRW wird immer aktiver. Was geplant wird, erfahrt Ihr am besten per Telefon bei Karl-Heinz Kaschade. Nach allen Veranstaltungen vermisse ich Berichte – und wenn es nur kurze sind – im NFS!

Bei den Stammtisch-Sonderzug u. -Busfahrten merke ich mit Freuden eine gewisse Entschleunigung bei vielen von uns. Es ist eben was Anderes als mit ICE durch Tunnels und Schallschutzwänden zu brausen. Das führt während der Reisen zu freundschaftlichen Gesprächen und schönen Erlebnissen. Auch die Vergangenheit – also das „Früher“ – fehlt nicht. Haben wir doch „alte“ Eisenbahnprofis unter uns, deren Geschichten und Erlebnisse unerschöpflich sind.

Meine schönste Geschichte war dieses Jahr im März/April in Australien. Hatte ich doch das Glück auf einer Garret beim Verein Puffing Billy mitzufahren! Die Managerin, Traffic Branch Mrs. Bellinda McKenzie, machte es möglich.

Dank der Übernahme der Club-Redaktion von Frieder Jehring war es mir möglich, eine so lange Zeit fern zu bleiben. Dankenswerterweise hat den Versand des NFS 1/18 Wolfgang Stahlberg übernommen.

Und ein paar Wochen später war mal wieder Rumänien dran. Das Programm, welches Andy Karlstetter und Georg Hocevar wieder erstellt hatten, war Spitze! Das 3. Jahr und immer neue Erlebnisse. Dazu kommt die tolle Gastfreundschaft … man muss es erlebt haben!

Um Rumänien, Vișeu de Sus und die Wassertalbahn den Unentschlossenen etwas näher zu bringen, hier ein paar Daten: 6 betriebsfähige Dampfloks, mehrere Dieselloks, viele Draisinen (= Kleinbusse auf Schienen) werden im eigenen BW instandgehalten. Das alles ist spannend! Nicht nur zum Ansehen – auch zum Fahren.

Was danach kam (Mitte des Jahres) war typisch deutsch: Die DSGVO = DatenSchutzGrundVerordnung. Auf der schon traditionellen Arbeitssitzung in Mosbach, mit kleinem Freizeitprogramm – organisiert von Wolfgang Kapferer, ging es dann nicht mehr so heiß her wie in den Vorbesprechungen. Denn es wird auch hier „nicht so heiß gegessen wie gekocht wird“. Wir haben das inzwischen im Griff. Siehe Antrag zur JHV.

Damit bin ich bei der Jahreshauptversammlung in Neunkirchen und wünsche uns einen, wie gewohnt, guten Verlauf.

Allen Teilnehmern wünsche ich eine gute Anreise in diesen schönen Landstrich und für uns Alle ein gutes 27-stes Clubjahr.

Ahnsen im September 2018

Heiner Bruer

Protokoll der Jahreshauptversammlung der DR-ELF vom 20. Oktober 2018 in Neunkirchen im Seminarraum des Hotels „Holiday Inn Express“

Beginn der Sitzung: 10.00 Uhr im EG-Sitzungssaal

Stimmberechtigte Mitglieder laut Einlasskontrolle von Wolfgang Kapferer und Wolfgang Stahlberg: **42** Mitglieder sowie div Gäste. Ab TOP 9 40 Personen.
Zwei Personen haben aus Termingründen die Sitzung vorzeitig verlassen.

1. Begrüßung

Peter Brühwiler eröffnet die Sitzung und begrüßt als Präsident des Clubs die angereisten Mitglieder und anwesenden Gäste. Besonders begrüßt wurden
als Vertreter des Landrates der Erste Kreisbeigeordnete,
Herr Karlheinz Müller und
als Vertreter der Kreisstadt Neunkirchen/Saar der Bürgermeister,
Herr Jörg Aumann.
Besonders erwähnt und begrüßt wurden auch die anwesenden Ehrenmitglieder, Heini Billeter, Jürgen Drömmer, Holger Prochnau und Wolfgang Kapferer.
Etliche Clubmitglieder haben sich aus unterschiedlichen Gründen entschuldigt.

2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung

Die Einladung zur Sitzung wurde im NFS 1/18 und folgende veröffentlicht und stand auch im Internet.

Es wurde die ordnungsgemäße Ladung durch den Präsidenten festgestellt.

3. Grußbotschaften

Herr Karlheinz Müller dankt für die Einladung und legt dar, dass er in dem Vorgespräch viel über den Club gelernt hätte. Er sei selbst alter Hobbybahner, sein Traumberuf war einmal Lokführer. Herr Müller ging in seiner Grußbotschaft auch auf die aktuellen Schwierigkeiten der Bahn ein, welche sich in seinen Augen im Strukturwandel befinden würde und erwähnte dabei auch den alten Werbespruch der Bahn: „Alle reden vom Wetter, wir nicht.“ Er hoffe auf ein Wiedersehn in einigen Jahren im Saarland, damit der Club die neuen touristischen Errungenschaften (Sommeralm auf einer ehemaligen Abraumhalde) nutzen könnte. Schön wäre es wenn der Präsident seinen Wohnsitz im Umfeld nehmen würde.

Herr Aumann, als Vertreter der ehemaligen Stahlstadt Neunkirchen (50.000 EW) wies in seinem Vortrag darauf hin, dass im Bereich Saarland hier die erste Bahn und der erste Bahnhof (ca. 1852) angelegt wurden. Neunkirchen hätte dem Unternehmer Stumm sehr viel zu verdanken. Seine Firma vertrieb div. Stahlprofile und Draht. Zu seinem Leidwesen liegt der Ort nicht an einer ICE-Strecke. Auch er gab Hinweise auf die im Bau befindlichen neuen touristischen Gegebenheiten (Alm). Als Kind hätte er Gelegenheit gehabt auf Dampfloks mitzufahren.

Beide Herren erhielten vom Präsidenten als Erinnerung jeweils eine Lokomotive aus Schweizer Schokolade.

4. Gedenken der Verstorbenen

Die Anwesenden erheben sich zum stillen Gedenken an die Verstorbenen Klaus Hackmann aus Mömbris-Niedersteinbach, Don Wogan aus Henstedt-Ulzburg und Francois Muller aus Hobscheid.

5. Wahl der Stimmenzähler

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

6. Protokoll der JHV Wernigerode vom 04.11.2017

Das Protokoll der Sitzung ging allen Mitgliedern mit dem NFS 4/17 im Dezember 2017 zu. Auf eine Verlesung wird auf Nachfrage verzichtet.

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

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

Die Berichte wurden den Teilnehmern mit der Tagungsmappe zwecks Studiums vorab übergeben.

7.1 Bericht des Präsidenten

Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:
Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1
Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

7.2 Bericht des Sekretärs

Auskünfte über diesen Bericht wurden nicht gefordert.

Abstimmungsergebnis:
Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1
Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

8. Kassenbericht

8.1 Clubrechnung 2017/18

Die Clubrechnung lag den Mitgliedern wie gewohnt in schriftlicher Form vor. Das Rechnungsjahr schließt mit einem Plus von ca. 250 € ab. Die Kosten für die Erstellung des NFS konnten gesenkt werden. Das Spendenaufkommen ist durch die Beitragserhöhung um 300 € gesunken.

8.2 Bericht Kassenprüfer Jahr 2017/2018

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

Abstimmungsergebnis:
Ja: 41 Nein: 0 Enthaltungen: 1
Der Quästorin wurde somit Entlastung erteilt.

8.3 Budget 2017/2018

Auch das neue Budget lag den Mitgliedern vor der Versammlung in schriftlicher Form vor. Für die Beratung durch einen Anwalt in Sachen Datenschutz wurde eine Rückstellung von 400 € gebildet.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 42 Nein: 0 Enthaltungen: 0
Das Budget wurde durch Versammlung angenommen.

8.4 Clubbeitrag 2018

Auf Vorschlag von Inge Schüler sollte es beim bisherigen Club-Jahresbeitrag (22 € bzw. 27 SFR) bleiben.

Abstimmungsergebnis:
Dieser Vorschlag wurde mit Mehrheit angenommen.
Ein Änderungsvorschlag *(25 € bzw. 30 SFR)* aus der Mitte der Versammlung wurde mit Mehrheit abgelehnt.

9. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2017/2018

In seiner gewohnten Art dankte Peter Brühwiler allen anderen Vorstandsmitgliedern für die geleisteten Tätigkeiten. Er wies die Versammlung darauf hin, dass dem Club für die Tätigkeit keinerlei Kosten entstehen. Etwaige Reisekosten und Unterkunftskosten für Vorstandssitzungen tragen die Vorstandsmitglieder selbst.
Heini Billeter, als Stubenältester und Ehrenmitglied wurde vom Präsidenten gebeten, die Entlastung des Vorstandes durchzuführen.

Dieser erbat für den Vorstand einen starken Applaus als besondere Zustimmung für den Vorstand.
Dieser war durchaus hörbar und somit wurde der Vorstand vom derzeitigen Sitzungsleiter als entlastet erklärt.

10. Anträge des Vorstandes

Peter Brühwiler erläuterte die notwenigen Formalien (rechtzeitige Zusendung usw.) zu den 3 vorliegenden Anträgen des Vorstandes auf Satzungsänderungen und gab noch einige Informationen dazu ab.

Satzungsänderung: Zahlungsmodalitäten Beitrag
Abstimmungsergebnis:
Ja: 42 Nein: 0 Enthaltungen: 0

Satzungsänderung: geringe Änderung des Geschäftsjahres
Abstimmungsergebnis:
Ja: 42 Nein: 0 Enthaltungen: 0

Satzungsänderung: Einfügen von Bestimmungen des Datenschutzes
Abstimmungsergebnis:
Ja: 41 Nein: 0 Enthaltungen: 1

Thomas Schneider machte hier noch einige rechtliche Ausführungen zum Thema. Er machte deutlich, dass die ausgehändigte Liste den Mitgliedern zum ***internen*** *Gebrauch zur Verfügung steht. Fotos dürfen bei den jeweiligen Veranstaltungen gemacht und verwendet werden da ein entsprechender Aushang am Eingang vorhanden ist. In Sachen Bußgeld sind diverse falsche Informationen, auch in der Presse im Umlauf. Gisbert Quelle erinnerte daran, dass seitens des Vorstandes aufgrund des gefassten Beschlusses noch eine Datenschutzordung entwickelt werden müsse.*

Die Satzungsänderungen wurden somit beschlossen. Die genauen Texte liegen dem Originalprotokoll bei.

11. Anträge von Mitgliedern entfällt

Es lagen keine Anträge vor.

12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2017/2018

Peter Brühwiler, Heiner Bruer, Inge Schüler, Thomas Schneider und Wolfgang Stahlberg stellen sich für ein weiteres Jahr zur Wiederwahl.
Gegenvorschläge aus den Reihen der Sitzungsteilnehmer wurden nicht gemacht.

Heini Billeter wurde vom Präsidenten gebeten die Wahl zu leiten.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 41 Nein: 0 Enthaltungen: 1
Peter Brühwiler, Heiner Bruer, Inge Schüler, Thomas Schneider und Wolfgang Stahlberg wurden durch die Versammlung somit einstimmig wiedergewählt.

13. Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2018/2019

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

Abstimmungsergebnis:
Ja: 40 Nein: 0 Enthaltungen: 2
Die vorgeschlagenen Personen wurden somit gewählt.

Es erfolgte eine Pause von 10 min.
Zwei Mitglieder mussten aus Termingründen die Versammlung verlassen.

14. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2018

Der Versammlungsleiter stellte die Frage, ob jemand bereit sei, eine JHV 2019 zu organisieren. Es meldete sich ein Karl-Heinz Kaschade vom Stammtisch NRW. Nach der Installation der Technik trug KHK eine interessante Präsentation für den Veranstaltungsort DUISBURG vor. Termin und Hotel liegen bereits fest. Ein ausführlicher Programmentwurf liegt dem Originalprotokoll bei.
Peter Brühwiler fragte nach Abschluss der Präsentation die Mitglieder der Versammlung, ob noch weitere Vorschläge für eine JHV im Jahr 2019 aus den Reihen der Versammlung gemacht werden. Dies war nicht der Fall, somit wurde über den Vorschlag abgestimmt.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 39 Nein: 0 Enthaltungen: 1
Die JHV 2019 wird somit im Zeitraum vom 23.10.2019 bis 28.10.2019 in DUISBURG stattfinden.

15. Berichte der Stammtischleiter

St. Petersburg:

Reinhard Schüler berichtete von einem neuen riesigen Verkehrsmuseum in St. Petersburg mit einer in einer Halle liegenden funktionierenden Drehscheibe. Alle Fahrzeuge sind überarbeitet worden. Für das Jahr 20/21 ist eine Polarexpressfahrt angedacht.

Zürich:

Heini Billeter berichtete über verschiedene kleinere Ereignisse. Der Stammtisch trifft sich jeden 1. Dienstag des Monats im Lokal „**Vorbahnhof**“ am Gleis 18 in Zürich.

Südwest:

Die Mitglieder treffen sich jeden 2. Freitag im Monat zum Stammtisch im Cafe der Lebenshilfe. Der Stammtisch war mit der Organisation der JHV 2018 gut ausgelastet. Es fand auch ein großes Sommerfest statt. Über die Schnupperlehrgänge auf der Ostertalbahn möge man sich bitte im Internet informieren.

NRW:

Es wurde im Mai 18 die Kläranlage Bottrop besucht, welche zum Emscherreinigungssystem gehört. Im September ging es zum Holland-Dampfspektakel mit vielen Dampfloks. Es ist kurzfristig noch vorgesehen die BOGESTRA (Straßenbahn Bochum/Gelsenkirchen) zu besuchen. Im Jahr 2019 ist der Stammtisch mit der Organisation der JHV beschäftigt. Die Mitglieder des Stammtisches treffen sich nach tel. Absprache.

Niedersachsen:

Gerd Höttcher wies auf das am 24.11.2018 stattfindende traditionelle Braunkohlessen (Grünkohl) in Giesen hin. Als Hotelstützpunkt fungiert wieder das Hotel Ernst in Giesen. Im Vorprogramm ist die Besichtigung eines Kaliwerkes vorgesehen. Eine Winterfahrt 2019 des Stammtisches Nds. in den Harz ist nicht vorgesehen. Der Termin für das 25-jährige Jubiläum (vermutlich in Braunschweig) steht noch nicht fest.

Berlin:

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

Fragen wurden seitens der Mitglieder zu diesen Hinweisen nicht gestellt. Peter Brühwiler bat um rege Teilnahme an den Stammtischen, um die Arbeit der Stammtischleiter zu würdigen und auch um die einzelnen Veranstaltungen wirtschaftlich abhalten zu können. Insbesondre dankte er den Stammtischleitern für die geleistete Tätigkeit.

16. Varia

Rainer Zache berichtete über den erfolgreichen Ausgang eines Rechtsstreites über die Herausgabe einer Lok für seinen Verein. Das Bw Saalfeld wurde von der Bahn geräumt und von der Stadt Saalfeld gekauft. Eine Entscheidung über die weitere Verwendung – für welche er Interesse bekundet hat – soll im November erfolgen. Er wies auch auf div. Veranstaltungen in Bad Lobenstein hin.

17. Ehrungen

– keine –

Zum Schluss bat Peter Brühwiler die Organisatoren der JHV 2018 von Neunkirchen an den Vorstandstisch. Er dankte für die Organisation der JHV 2018 und überreichte jedem den obligatorischen Stehbolzen sowie eine Tafel Schweizer Schokolade. Für die abwesenden Damen nahm Jürgen Mühlhoff die Präsente entgegen.

Mit einem „Auf ein Wiedersehen in Duisburg am 26.10.2019“ schloss der Präsident mit dem obligatorischen Schlusspfiff die Sitzung.

Ende der Sitzung: 11.20 Uhr

T. Schneider (Protokollführer) 12.11.18	P. Brühwiler (Präsident)
Originalprotokoll: mit 3 Anlagen	

Hinweis der Redaktion: **Die Pläne des Stammtischs Niedersachsen haben sich inzwischen geändert** – siehe Rubrik „Stammtische“!

’mal eben nach Bruchhausen-Vilsen

Von Gerhard Höttcher
mit Fotos von Reinhard Schüler

Mich zieht es immer wieder zu diversen Eisenbahnschienen. Zumeist fahre ich allerdings in den Harz nach Wernigerode und mache dort das eine oder andere in Sachen Eisenbahn. Ab und zu nehme ich dorthin auch meine bessere Hälfte, die Marlies, mit. Damit diese auch etwas von meinem Hobby hat, versuche ich gelegentlich auch andere Stammtisch-Angehörige mit ihren Begleitungen zu animieren, sich mit mir / uns zu einer gemeinsamen Fahrt zu treffen. Nach diversen Telefonaten konnte ich Petra, Thomas, Ellen, Heiner, Reinhard und auch Inge für ein Treffen in Bruchhausen-Vilsen gewinnen. Als Termin hatten wir Samstag, den 25.08.2018 vereinbart. Das Treffen sollte in der allseits bekannten Gaststätte „Alter Bahnhof“ um 12.00 Uhr mit einem gemeinsamen Essen beginnen. Danach sollte eine Fahrt mit der Dampflok um 14.00 Uhr stattfinden. Diese Reihenfolge im Programmablauf war notwendig, da laut Fahrplan am Samstag nur wenige Züge fahren.

Wir waren alle pünktlich. Als letzte kamen kurz vor 12.00 Uhr Petra und Thomas. Sie mussten ihre ersten Getränke schon nachbestellen. Die Speisekarte des „Alten Bahnhof“ ist reichhaltig und auch originell. „Hochzeitssuppe“, „Heizerpfanne“, „Schrankenwärter“, „Kohlehaufen“ usw. lauten die Begriffe auf der Karte. Jeder fand etwas aus dieser Speisekarte. Thomas hätte am liebsten gleich mehrere Hochzeitssuppen bestellt.

Gegen 13.15 Uhr machte der Fahrkartenschalter auf. Für 10 € pro Nase kann man die Fahrt genießen. Es ging auch ans Bezahlen im Lokal. Weil es doch etwas mehr mit Speis’ und Trank geworden war, setzte sich die flotte Bedienung zum Abrechnen mit an den Tisch. Zwischenzeitlich lief auch der Dampfzug ein. Dies war ein Zeichen an Reinhard, sich diskret zum Fotografieren für diesen Bericht abzusetzen.

Inge und Thomas suchten sich schon einmal einen schönen Platz im Zug. Ich führte mit Heiner noch ein Gespräch nahe bei der Lok.

Zwischenzeitlich lief auf einem anderen Gleis des Bahnhofsgeländes der Triebwagen des Vereins mit einer Hochzeitsgesellschaft ein. Die Strecke war jetzt somit frei.

Nach einem kurzen Augenblick ging es los. Es ist immer wieder schön, mit derartigen alten Fahrzeugen zu fahren. Ganz alt bzw. original ist das Fahrzeug nicht mehr, besitzt es doch an jedem Fahrzeugende jeweils eine Hebeeinrichtung für Rollstühle. Ziemlich selten bei einem Schmalspur-Wagen in Deutschland. Gemächlich ging es unter Dampfwolken in Richtung Asendorf. Vorbei an abgemähten Feldern, Geländen mit vertrockneten Maisstauden und Pferdekoppeln. An verschiedenen Bahnhöfen wurde gehalten. Stark geschnauft hat die Lok „Plettenberg“ an der vorhandenen Steigung auf der Strecke.

Nach einer halben Stunde liefen wir in Asendorf ein. Der Aufenthalt dort ist gerade einmal 20 min lang. Für Reinhard reichlich Zeit zum Fotografieren des dort im Schuppen stehenden sehr alten Triebwagens. Thomas besorgte sich irgendwo her ein Eis. Die Damen verblieben zur Sicherung der Sitzplätze für die Rückfahrt im Wagen.

Innerhalb der 20 min Aufenthalt wurde das Triebfahrzeug des Zuges, eine Trambahn-Dampflok, ans andere Zugende für die Rückfahrt umgesetzt. Auf „Anordnung“ des Zugführers stiegen wir ein und auf Pfiff zog die Fuhre pünktlich an.

Während der Rückfahrt beschlossen wir, nach der Ankunft in Bruchhausen-Vilsen noch die große Werkstatt des Vereins zu besichtigen und danach dem besonderen etwas abseits liegenden urigen Eisenbahncafé einen Besuch abzustatten.

Auf nicht ganz einfachen und zulässigen Wegen erreichten wir zu Fuß die Werkstatt.

Gerade rechtzeitig, denn es kam ein Platzregen herunter. Man konnte sich daher Zeit lassen mit der Besichtigung. Aus persönlichen Gründen mussten sich dann Inge und Reinhard von uns verabschieden.

Für die restlichen Teilnehmer ging es jetzt zu Fuß die ca. 400 m zum „Gartenbahn-Café Volldampf“. Hier hat ein Eisenbahnenthusiast eine tolle Idee gehabt. Es gibt sehr leckeren und selbst gebackenen Kuchen aus einem Eisenbahnwagen heraus. Die Getränke werden mittels einer Lehmann-Bahn mit Ansage und Musik an die verschiedenen Tische gefahren. Für die Rückfahrt des Zuges muss jeweils ein Besucher eine Taste drücken. Da bestellt man doch aus Jux das eine oder andere zusätzlich. Heiner quatschte solange mit dem Wirt, dass dieser die Bahn mehrfach auch leer zu unserem Tisch laufen ließ, damit er die Rückfahrt auslösen konnte.

Jede schöne Zeit hat auch einmal ein Ende. Nach gut einer Stunde verließen wir das Café mit der Zusage, im nächsten Jahr die derzeit in Arbeit befindliche Verbindungsbahn zur Dampflok-Halle zu begutachten.

Stammtische

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

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

Stammtisch Zürich

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

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

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

Stammtisch Berlin

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

Eisbeinessen, Motto „Stammtisch 25a“, findet am 26. 01. 2019 statt, mit Oldie-Bus-Rundfahrt.

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

ACHTUNG! ÄNDERUNG DER ZUR JHV 2018 PROTOKOLLIERTEN ANKÜNDIGUNG FÜR 2019! Die vorgesehene Jubiläumsfeier „25 Jahre Stammtisch“ muss auf 2020 verschoben werden.

22.-24.02.2019 „Wintertreffen“ in Wernigerode, 14.07.2019 Besuch der Museumsbahn Minden.

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, 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.

Nachruf

Wir trauern um unser Stammtisch-Ehrenmitglied

Klaus Hackmann.

Tief erschüttert, erfuhren wir spät, dass Klaus am 1. Februar nach kurzer Krankheit verstorben ist. Er hätte am 22. Oktober seinen 63. Geburtstag begehen können.

Zeit seines Lebens hatte es Klaus die Eisenbahn im Allgemeinen und speziell die Dampflokomotive angetan. So hatte er nach der Wende die Gelegenheit, sich seinen Herzenswunsch zu erfüllen.

1994 begann Klaus einen Lehrgang zum Dampflokführer bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin auf Lok 52 8177 unter der Leitung von Reichsbahnoberdirektor Heinz Schnabel. 1996 zweiter Teil der Ausbildung mit Abschlussprüfung zum Dampflokführer auf Lok 50 3688 im Bw Arnstadt.

Ein besonderes Hobby von Klaus war der Modellbau von Dampflokomotiven im Maßstab 1 : 13,5 in seiner Freizeit. Einige Loks befinden sich im Besitz von Mitgliedern des Stammtisch Südwest – 99.33 (Molli), 01 531, 18 505, 24 009, 38 1313. Mit diesen imposanten Modellen u.a. war der Stammtisch oft auf kleinen und großen Ausstellungen vertreten. So auch im September 2001 auf Anfrage des Eisenbahnmuseums Neustadt/Weinstr. mit BR 18 505.

(Foto: Elfi Mühlhoff)

Danke Klaus Hackmann für viele schöne Augenblicke im Stammtisch Südwest und für imposante Lokomotivmodelle.

Hannes Schönenberg

Stammtisch Mallorca

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

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

Stammtisch Russische Föderation

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

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

Stammtisch Thailand

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

Szene

Das legendäre Bw Saalfeld

wird hoffentlich wiederbelebt! ELF Rainer Zache hat die Initiative ergriffen und den **Eisenbahnverein „Bw Saalfeld“ i.G.** ins Leben gerufen. Während der Drucklegung dieser NFS-Ausgabe findet der erste **„Tag der offenen Tür“** seit Betriebseinstellung durch die DB statt. Zwei Dampfsonderzüge sind dafür bestellt. Alle Informationen sind unter www.bw-saalfeld.de zu finden. Das NFS wird ausführlich vom Ereignis berichten.

Militärische Oldtimer

werden von ELF Herman Pfauter, USA, gesammelt. Seine Halle auf dem Gelände des Estrella Warbirds Museums in Paso Robles, California, hat kürzlich neue Exponate aus einem Nachlass aufgenommen und platzt bald aus den Nähten.

Die 20. Dt. Eisenbahn-Tauschbörse

und Verkauf findet am 10.03.2019, 11-16 Uhr im LWL-Preußenmuseum Minden statt. Kontakt: Dieter Birnstein, Holtenstr. 17, 32457 Porta Westfalica, Tel.: 05731-1531051, im Namen der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM).

11. Dresdner Dampfloktreffen

Wie jedes Jahr liegt der Termin **12.-14. April** so, dass ein Hinweis im NFS 1 des Jahres zu spät käme. Also liebe Leser, bitte **jetzt schon den Termin in den Kalender eintragen** und zusätzliche Informationen über www.igbwdresdenaltstadt.de einholen! Wer keinen Internetzugang hat, der kann auch von der Redaktion per Post Infos bekommen. Treffendes Motto: **„Dresden macht Dampf“**.

Die Wuppertaler Schwebebahn

musste am 19.11.2018 den Betrieb einstellen. Die Stromschiene hatte sich über 300 m gelöst und einen PKW beschädigt. Als Ersatzverkehr fährt der „SchwebExpress“. Hoffen wir auf eine solide Instandsetzung des technischen Denkmals, das einen Höhepunkt unserer JHV 2019 darstellen soll!

Buchtipps

Aus allerlei „Ecken“ sind der Redaktion Hinweise auf Bücher zugegangen, die gerade für ELF interessant sein könnten. Inhalt von der Redaktion ungeprüft! Hier die Angaben dazu:

„101 Dinge, die man über die Deutsche Reichsbahn wissen muss“ von Michael Reimer, GeraMond 2018, ISBN 9783862451647 – Hier wird u.A. über „Die Dampflok im Garten“ von Klaus Hollenbach, die 80 009, berichtet.

„Die Straßenbahn in Neunkirchen - Unterwegs auf Deutschlands steilster Strecke“ von Roland Priester und Stephan Lücke, Sutton Verlag 2018, ISBN 9783954009893 – sie fuhr mit reichlich 11% Steigung im Adhäsionsbetrieb (!) auf den Hüttenberg. (Anm.: Neunkirchens Bürgermeister berichtete uns von Plänen, die neue „Alm“ wieder mit einer schienengebundenen Bahn zu erschließen.)

„Noch keine Ruhe im Feuer!“ von Helmut Neumann, Herdam Verlag Gernrode 2017, ISBN 9783933178404 – Dies ist das 5. Buch des uns gut bekannten Dampflokführer-Ausbilders.

„Die neue Weißeritztalbahn“ (Teil 1) von Volker Jacobi und Mike Robeck 2009 / **(Teil 2)** von Stefan Müller und Holger Drosdeck 2017, Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V. Schönheide (FHWE) – eine reich bebilderte Chronik der langwierigen Wiederauferstehung nach der Flut 2002. Erhältlich direkt beim FHWE e.V., Ottostr. 14, 09113 Chemnitz oder über die Kontakte auf www.fhwe.de/index_publikationen.html.

Weihnachtsüberraschung

Fritzchen zu seiner Mutter: „Du kannst die Eisenbahn von meinem Wunschzettel streichen. Ich habe gestern eine im Schrank gefunden!“

Mit der Eisenbahn durch Skandinavien

von Hans-Dieter und Karin Hoffmann

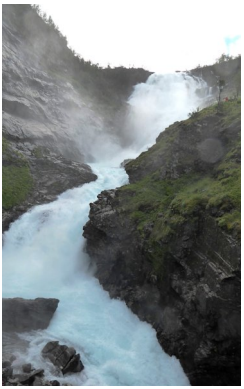
Von der spektakulären Flamsbahn haben wir Berichte gesehen, die großen IORE.Doppel-Lokomotiven der Erzbahn (schwedisches Teilstück: „Malmbanan“ / norwegisches Teilstück „Ofotbanen“) hat Märklin als HO-Modell nachgebildet und im „MIWULA“ (Miniatur Wunderland Hamburg) ist dem Thema „Skandinavien“ ein Anlagenteil gewidmet. Es war an der Zeit, einen „weißen Fleck“ auf unserer Bahnreisekarte mit einer „Nordlandreise“ von „Bahnreisen Sutter“ zu beseitigen.

Bahnfahrt: Wachenheim - Hamburg - Hirtshals im äußersten Nordwesten von Dänemark; weiter mit einer Fähre über Nacht nach Bergen in Norwegen.

Die Stadt hat viel zu bieten: Seehafen; Fischmarkt; die ehemalige deutsche Handelsniederlassung, deren Holzhäuser als Weltkulturerbe gepflegt werden (heute Restaurants, Werkstätten, Souvenir-Läden); ein Kunstmuseum mit diversen Bildern von Edvard Munch und ein moderner Bahnhof – aber der ist erst morgen wichtig. Wir fahren erst mal mit dem Bus nach Garnes, wo Eisenbahnfreunde einen historischen Dampfzug auf einer 16 km langen Strecke der alten Bergenbahn mit Fotostopps und Scheinanfahrten betreiben.

Museumsbahn bei Garnes

Die neue Strecke nach Oslo verläuft durch einen Tunnel, durch den wir am nächsten Tag zunächst hinauf nach Myrdal fahren. Dort steigt man – mit vielen, vielen Touristen aus aller Welt – in die Flamsbahn, um auf der spektakulären Strecke über fast 900 Höhenmeter hinunter an den Fjord zu fahren. Beim riesigen Wasserfall „Kiosfossen“ wird ein Stopp eingelegt, um die schöne Hylda zu bewundern, die dort – wie einstmals die Loreley – die vorüber reisenden Menschen verzaubern will.



Später im Holmenkollen-Hotel in Oslo finden wir auch unsere Koffer wohl verwahrt wieder; Gregor Sutter hat mit gesondertem Gepäcktransport dafür gesorgt, dass wir ohne großes Gepäck die Fahrt auf der Flamsbahn genießen konnten!

Oslo – nix Eisenbahn, nur Sightseeing: Übernachtung gleich „unter“ der berühmten Sprungschanze; Stadtrundfahrt zum Vigeland Skulpturenpark und weiter zum Rathaus, wo im riesigen Foyer jährlich der Friedensnobelpreis feierlich übergeben wird. Nach dem Besuch des Museums mit den uralten Vikingerbooten geht es mit öffentlichen Verkehrsmitteln „auf eigene Faust“ (Bus und „T-Bahnen“; „Tunnelbahnen“ = U-Bahn) wieder hoch hinauf zum Holmenkollen.

Mit der „Dovrebahn“: Über teilweise verschneite 1000 m hohe Bergrücken erreichen wir am nächsten Tag Dombas, wo man in die Raumabahn umsteigt. Mit einem Dieseltriebwagen geht es etwas weniger spektakulär als bei der Flamsbahn tief hinunter nach Aldasnes auf Meereshöhe. Während eines Regenschauers bietet dort ein zu einer Kirchen-Ka-

pelle (!) umgebauter Waggon einen „gemütlichen Unterschlupf“.

Wieder oben in Dombas nimmt uns der Zug nach Trondheim samt Abendessen auf – lecker in einer Lunchbox, nur das Bier fehlt noch, das darf man im Bistrowagen kaufen, aber nicht mit an seinen Platz zum Essen außerhalb des Bistros mitnehmen!

Trondheim, die alte Bischofsresidenz mit dem Nidaros-Dom, ist gemütlich und bietet für Eisenbahnfreunde zur Abwechslung eine Straßenbahnfahrt und den Besuch im zugehörigen Bahnbetriebswerk mit Museum (von zwei Reiseteilnehmern vermittelt!).

Wie „geplant“ gibt es nicht weit vom Dom einen Modellbahnladen, wo natürlich ein Waggon der Flamsbahn als Souvenir mitgeht.

Die Nordlandbahn, weit hinauf nach Bodö, wird leider gerade repariert, also 729 km Schienenersatzverkehr mit einem für uns zuvor gecharterten Bus. Einen kleinen Ausgleich gibt es am Polarkreis: Der Bus hält für eine halbe Stunde am „Arctic Circle Center“, wo der Zug sonst einfach vorbei fährt.

In Narvik ist endlich „Schluss mit Bus“. Wie für die Fotografen bestellt, rollt ein Erzzug mit den berühmten blauen Doppelloks (LKAB) durch den Bahnhof. Unsere Reise geht weiter auf der Erzbahn (natürlich in gepflegten Personenwagen) bis nach Gällivare. Kaum jemand kann sich vorstellen, wie wir mit einem großen Reisebus in der Erzgrube mehr als 1000 Meter (!) tief hinunter fahren. Aber es war wirklich so; mit Eisenerz wurde und wird wohl reichlich Geld verdient, so dass es sich lohnte über 600 km Tunnelstrecken mit hervorragender Belüftung und Beleuchtung in die Tiefe zu bauen. Die Tunnel sind so dimensioniert, dass unser Bus ohne Probleme an einem großen LKW vorbei kommt (Gefälle nicht mehr als 10%). Auf den verschiedenen Ebenen (Fachausdruck „Sohlen“) gibt es riesige Cavernen / Fabrikhallen mit Maschinenparks, Reparaturwerkstätten und Lagerräumen. Am tiefsten Punkt unserer Tour angekommen, gibt es in der Cafeteria heiße und kalte Getränke! Als Souvenir dürfen wir etwas Erz mitnehmen: Es sind Pellets – kleine schwarze Kugeln (Durchmesser 10 bis 15 mm), die vor Ort hergestellt werden und so leicht über Förderbänder, in Schüttgut-Waggons und schließlich in Narvik auf Schiffe gelangen.

Die Inlandsbahn bringt uns wieder gen Süden. Da die Staatsbahn die Stecke schließen wollte, haben die Anlieger-Gemeinden mit einer Bahngesellschaft den Betrieb übernommen. Mit öffentlichem Personenverkehr oder Gütertransport ist wohl kaum genug Geld für den Betrieb zu verdienen, aber Touristen bringen über den Sommer schon etwas ein

und dafür geht es in den Triebwagen (zweiteilige Tw; Typ „Pesa Link“) recht gemütlich und locker zu. Wenn der Platz im Gepäckabteil nicht reicht, werden die Koffer eben im rückwärtigen Führerstand gelagert. Getränke, Snacks und kleine Souvenirs gibt es bei den freundlichen Zugbegleiterinnen. Sie unterhalten die Gäste mit Erläuterungen zur Strecke (Englisch und lustiges Deutsch). Bestellungen zum Mittagessen werden aufgenommen und zur entsprechenden Bahnstation übermittelt. Dort holen sich die Gäste die bestellten Gerichte am Kiosk ab – alles kein Problem / alles gut!

In Avisjaure wird die Reise unterbrochen; unsere Koffer werden vom Hotel am Bahnhof abgeholt und für uns folgt eine klassische Dampfzugfahrt auf einer Teilstrecke.

Zum Abschluss gibt es bei den Eisenbahnern ein Grill-Picknick. Trotz der langen Strecke (etwa 1000 km) war es nie langweilig. In Östersund besuchen wir das BW der Midlandbahn in einem Ringlokschuppen. Hier werden die Fahrzeuge gewartet. Heike, eine Mitarbeiterin aus Deutschland, lässt die Eisenbahnfreunde überall herumklettern und fotografieren. In Mora weiter südlich steigen wir in einen Zug der Schwedischen Staatsbahn der uns nach Stockholm bringt.

Stockholm: Nix Eisenbahn, nur Sightseeing und … Midsommernachts-Feiertag!

Vasa-Museum – eindrucksvoll und doch das Zeugnis einer großen „Pleite“, denn das riesige Kriegsschiff war falsch dimensioniert und kenterte gleich beim Stapellauf nach wenigen Minuten und versank im Schlamm des Hafens. Mit enormem technischem und finanziellem Aufwand wurde das Schiff vor Jahren geborgen und in das eigens dafür gebaute Museum gebracht. Zum Feiertag sind die meisten Restaurants geschlossen, aber Gregor Sutter hatte dafür die beste „Lösung“. Mit einem für die Gruppe gecharterten Boot gibt es eine Abschlussfahrt durch die Schären um Stockholm, bei der ein leckeres Abendessen serviert wird.

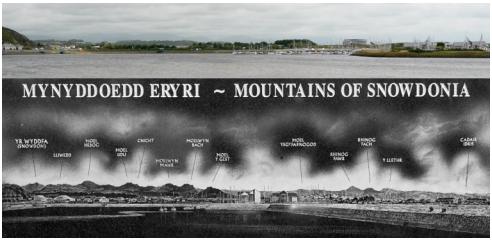
Für die Rückreise nach Hamburg war die Strecke über die Vogelflug-Linie (Rögby – Puttgarden) vorgesehen. Leider war der „Vogel“ etwas flügellahm: Vor Ankunft im Fährhafen wurde bekannt gegeben, dass der Zug (mit den „Gumminasen“) aus technischen Gründen nicht auf die Fähre fahren kann und alle Reisenden mit Gepäck die Fähre zu Fuß besteigen müssen. In Puttgarden ging’s dann auch zu Fuß zum Zug nach Hamburg, wo für uns eine erlebnisreiche Bahnreise endete und der „weiße Fleck“ auf der Bahnreisekarte verschwunden war.

Familienurlaub in den Gefilden der „Great Little Trains of Wales“

(Teil 3) selbst organisiert & erlebt von Katrin, Frieder und Roswitha Jehring

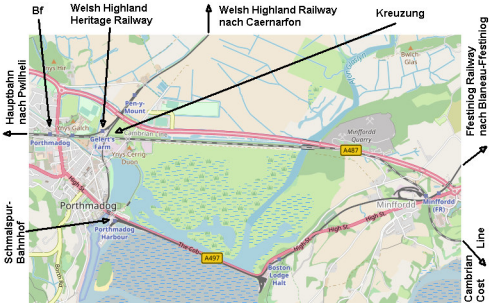
Von Tywyn ging es mit Arriva Trains Wales nordwärts entlang der Westküste weiter nach Porthmadog, wobei wir zunächst noch bis zur Endstation Pwllheli im Zug blieben und später zum Zielort zurück fuhren. Die Fahrt ermöglichte uns nochmals kurze Blicke auf das Depot der Fairbourne Railway, auf Barmouth und schon mal vorab auf Anlagen und Fahrzeuge der Ffestiniog Railway in Porthmadog.

In **Pwllheli** sollte es einen schönen Panoramablick auf die Bergkette des Snowdonia Nationalparks geben, doch leider war das Wetter kalt, stark bewölkt und windig. Trotzdem machten wir einen Strandspaziergang.



Das Panorama von Pwllheli – Ist-Soll-Vergleich

Nun ging es aber nach **Porthmadog**, einem die Eisenbahnen betreffend sehr interessanten Ort. Nördlich der Hauptbahnstrecke („Cambrian Coast Line“, wobei „Cambria“ der lateinische Name von „Wales“ ist und das Erdzeitalter „Kambrium“ nach den in Wales vorhandenen geologischen Aufschlüssen benannt wurde) verlässt die Schmalspurstrecke der „Welsh Highland Railway“ (WHR) nach Caernarfon den Ort; südlich, am Hafen, beginnt die Strecke der Ffestiniog Railway (FR) mit gleicher Spurweite, die sich dann, die nach Süden verlaufende Hauptbahn auf einer Brücke überquerend, in Richtung Osten fortsetzt. Die beiden 597-mm-Schmalspurbahnen waren ursprünglich nicht miteinander verbunden. Der Übergang zwischen beiden bedeutete einen Fußweg vom regelspurigen Bf zum Hafen-Bahnhof (1 km Entfernung). Nachdem die Beziehungen zwischen WHR und FR lange Zeit äußerst kompliziert waren, treten beide Bahnen heute gemeinsam als „Ffestiniog & Welsh Highland Railways“ auf, und seit 2010 sind beide Strecken über eine neue Trasse innerhalb von Porthmadog miteinander verbunden. Damit wurde allerdings der frühere Übergang von der Hauptbahn zur WHR am städtischen Bf „abgeschnitten“ – die Zugfahrten *beider* Schmalspurstrecken enden jetzt am Hafen. Dazu muss man aber wissen, dass eine Abfahrt mit der WHR vom Stadtbahnhof zuletzt 1937 möglich war, und dass der Stilllegung auch Fremdnutzung und Gleisrückbau folgten. Der Wiederaufbau begann in den 1970-er Jahren und endete erst 2010 mit dem Anschluss an die FR.



Heutiger Lageplan von Porthmadogs Eisenbahnen. Auch die WHR kreuzt nun die Hauptbahn, und zwar niveaugleich. Karte: Openstreetmap

Die niveaugleiche Kreuzung aus zwei Perspektiven

Neben den beiden, zu einer 62 km langen, durchgehenden, florierenden Touristik-Museumsbahn vereinigten Strecken gibt es in Porthmadog eine weitere, nur wenig bekannte Museumsbahn, die „Welsh Highland Heritage Railway“ (WHHR). Sie betreibt das wieder aufgebaute Teilstück auf der ursprünglichen Trasse, die am städtischen Bahnhof beginnt, und ein zugehöriges Museumsdepot. Ihre Strecke ist zwar mit der WHR über eine Weiche verbunden, jedoch findet über diese leider kein öffentlicher Verkehr statt.

Im Hafen-Bahnhof gaben sich extravagante Dampfloks und lange Züge mit verschiedensten historischen Wagen beider Bahnen ein Stelldichein. Wir nutzten eine einfache Fahrt mit der FR, um zu unserem nächsten Quartier in Blaenau-Ffestiniog zu gelangen.

Abfahrt mit der FR in Porthmadog

Anlass zum Bau der FR war der Abtransport des in unzähligen Steinbrüchen abgebauten Schiefergesteins. Seinerzeit rollten die beladenen Güterzüge im Schwerkraftbetrieb ohne Lok, nur mit Bremsern besetzt, aus den Bergen zum Hafen. Inzwischen ist der Schieferabbau schon lange Geschichte, weil der Baustoff (Dachdeckung) sich nicht mehr rentabel vermarkten lässt. Die Landschaft ist geprägt von alten Steinbrüchen, Schiefer-Bruch-Halden und massenweise verbautem Schiefer.

Die Strecke führt über die einzige im Personenverkehr genutzte Kreiskehrschleife der britischen Inseln. Diese wurde im Zuge der Neutrassierung eines Streckenabschnitts errichtet, die wegen der Anlage eines Stausees notwendig wurde, wobei man auch einen Tunnel der alten Strecke flutete. Die Schleife liegt unspektakulär im offenen Gelände.

Auf der FR kommen zahlreiche besondere Dampfloks zum Einsatz. Nach der FR-eigenen Übersicht sind 13 Stück vorhanden und die meisten davon betriebsfähig. Unser Zug war mit einer „Double-Fairlie“, Lok „No 11 Earl of Merioneth“ bespannt. Obwohl die FR *die* Stammstrecke der Bauart Double-Fairlie schlechthin ist und auch mehrere original erhaltene solche Loks besitzt, ist No 11 etwas Besonderes: ein Neubau von 1979 unter Verwendung originaler Fairlie-Drehgestelle.

FR No 11 am Wasserhaus in Blaenau-Ffestiniog

An der Station Tanygrisiau kreuzten wir mit einem Lokzug bestehend aus der Hunslet „Hugh Napier“ Satteltank-Steinbruch-Lok, einem Gast aus dem Besitz des „National Trust“, und der „No 7 Taliesin“, einer „Single-Fairlie“, die 1999 als Nachbau entstand.

In **Blaenau-Ffestiniog** besteht Anschluss an die normalspurige „Conwy Valley Railway“. Im Ort posierte Roswitha in einem als Denkmal aufgestellten Feldbahnzüglein. Die Denkmalsäule und die Halde im rechten Hintergrund bestehen aus Schiefergestein.

Nach der Übernachtung hier fuhren wir mit Arriva Trains weiter zum Nordküstenort **Llandudno**. Hier führt eine „Great Orme Tramway“ genannte Standseilbahn in zwei Etappen auf eine Felsen-Halbinsel (207 m) hinauf.

Ab der talseitigen „Victoria Station“ ist das Gleis in der Fahrbahn trassiert, weshalb das Förderseil unterirdisch verläuft. Diese Konstruktion kennt man von der berühmten „Cable Car“ in San Francisco. Oberhalb der Ausweiche ist die Trasse zweigleisig ausgeführt, wobei die beiden Gleise ohne Abstand verlegt sind. Dies spart Einbau und Wartung von Herzstück und Seilführungslücken im Gleis.

untere Ausweiche der Great Orme Tramway; unten Weiche zum eingleisigen Abschnitt (siehe Einfügung li.), oben rücken die Gleise zusammen

Oberhalb der „Half Way“ Umsteigestation, die gleichzeitig das Maschinenhaus für beide Abschnitte darstellt, liegt das Gleis frei im Gelände. Oben gibt es wissenschaftliche Einrichtungen, Möglichkeiten für Natur und Freizeit, sowie einen herrlichen Rundum-Blick.

Llandudno zeigte sich sehr schön gestaltet, mit einer weitläufigen Strandpromenade und Seebrücke. Nachdem wir uns verpflegt hatten, ging die Reise weiter. Mit Arriva fuhren wir zurück in den Snowdonia Nationalpark.

Auf dieser zweiten Tour durch die eindrucksvolle Landschaft stiegen wir an der Station **Betws-Y-Coed** aus, um dem „Conwy Valley Railway Museum“ direkt gegenüber dem

Bahnhof einen Besuch abzustatten. Dessen Gelände war früher ein großer Güterbahnhof vornehmlich für den Schiefertransport. Der Zugang erfolgt über eine Fußgängerbrücke.

Mit einer Miniatur-Eisenbahn von 184 mm Spurweite wird das Publikum auf 1.6 km Strecke durch das Gelände gefahren. Zwei Dampf- und zwei Diesellok-Modelle dieser Spur gehören zum Fuhrpark des Museums.

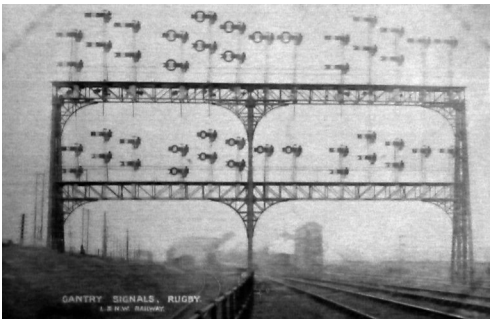


Foto einer historischen Signalbrücke im Museum

Die Ausstellung ist sehr abwechslungsreich, sie reicht von Fotodokumenten über Signaltechnik, Modellbahnen, Miniatur- und Liliputbahnexponaten bis hin zu historischen Normalspurwagen. Glanzstück ist eine echte Liliput-Dampflok (15“ = 381 mm), ein Modell der erstgebauten „Britannia class 7“ im Maßstab 1:4. Leider ist der Ausstellungsplatz für das gute Stück etwas beengt, so dass kein „Starfoto“ gelingt. Deshalb folgt hier eine Aufnahme mit Blick in das Führerhaus der 4-6-2 Pacific. Vergleichbare Loks gibt es z.B. bei der Dresdner und Leipziger Parkeisenbahn, der Stuttgarter Killesbergbahn oder im Wiener Prater.

Mit dem Bus gelangten wir zum Abend noch nach **Llanberis**, dem Ort am Fuße des „Snowdon“ (Schneeberg, 1085 m), der als höchster Berg von Wales dem umgebendenen Nationalpark den Namen gibt.

(wird fortgesetzt)

ELFipedia

Viele Eisenbahntechnische Laien haben bei Nennung einer „**Fairlie**“-Lokomotive das Bild einer doppelten Dampflok mit gemeinsamem Mittel-Führerstand vor Augen. Das ist auch nicht verkehrt, doch nur ein Teil der Wahrheit. Dazu gehört auch, dass beide Langkessel auf einem gemeinsamen starren Rahmen sitzen, 2 Triebdrehgestelle vorhanden und die Zug- und Stoßvorrichtungen an den Drehgestellen angebaut sind. Genauer gesagt handelt es sich dabei um die Bauart „Double-Fairlie“, denn es gibt auch eine vereinfachte „Single-Fairlie“-Bauart, die nur 1 Triebdrehgestell hat und dazu ein Laufdrehgestell besitzt, und mit nur 1 Langkessel „oben herum“ wie eine gewöhnliche Dampflok aussieht. Robert Francis Fairlie erfand dieses Prinzip und lieferte die ersten erfolgreichen Double-Fairlies an die Ffestiniog Railway.

DB ist nicht mehr in Wales aktiv

Im Oktober 2018 beendete Arriva Trains Wales (DB) ihre Tätigkeit. Die Verkehre werden seitdem vom Betreiber „Transport for Wales“ geleistet. Eine Wikipedia-Seite beschreibt die Situation, die Zukunftspläne, die Fahrzeugübernahmen etc.

JHV 2019: Auf nach Duisburg!

Der Stammtischleiter NRW, Karl-Heinz Kaschade, hat das Veranstaltungs*konzept* vorgestellt.

23. bis 27. Oktober 2019 – IntercityHotel, Mercatorstraße 57, 47051 Duisburg *(Eröffnung im Mai 2017)* – gegenüber dem Hbf. DZ 99 € / EZ 75 € **inkl.** Frühstük und – ganz wichtig für die Ausflüge – **VRR-Netz-Ticket**.

Mittwoch, 23. Oktober 2019:

16:00 „Altstadtbummel“ mit Besuch der „Hausbrauerei Schlüssel“ in Düsseldorf oder

Fahrt nach Bochum zum **Musical „Starlight Express“** (Vorstellung ab 18:30).

Donnerstag, 24. Oktober 2019:

09:00 ab Hotel nach Wuppertal-Vohwinkel; **Historische Schwebebahnfahrt durch Wuppertal mit dem „Kaiserwagen“,**

im Anschluss **Rundgang / Fotos** am Bf oder

Fahrt mit der normalen Schwebebahn von Vohwinkel nach Barmen und zurück – in der ersten Reihe!

Möglichkeit zur **Mittagspause** besteht nahe der Schwebebahnstation im „Backhaus“ oder im Restaurant „Kaisersaal“.

Rückkehr zum Hotel gegen **16:00**.

18:30 ab Hotel nach Essen-Borbeck; **Welcomeparty** in der „Dampfe / Borbecker Brauhaus“ in der Braustube.

Rückfahrt zum Hotel in Eigenregie.

Freitag, 25. Oktober 2019:

08:30 ab Hotel nach Bochum-Dahlhausen; **mit dem Schienenbus nach Wengern-Ost und zurück** (Fahrzeit ca. 3 h) mit Info und Fotohalt am Hp „Ruine Hardenstein“.

13:00 im **Eisenbahnmuseum** „Kleiner Imbiss“, danach Museumsbesichtigung / Führung.

16:00 Fahrt **mit dem Schienenbus** aus dem Eisenbahnmuseum zum S-Bahnhof Bochum-Dahlhausen, und zurück nach Duisburg.

Ankunft am Hotel gegen **16:45**.

19:00 Gesellschaftsabend im Hotel.

Samstag, 26. Oktober 2019:

09:30 Jahreshauptversammlung im Hotel;

Damenprogramm: Stadtführung Duisburg mit „Hotte Schibulski“ zu Fuß ab Hotel.

12:30 ab Hotel mit der „Tram 107“ zur „**Zeche Zollverein**“, dort 14:00 alternativ:

Basisführung „Über Kohle und Kumpel“ (Dauer 2 h) oder **„Zollverein Rundfahrt mit Zeitzeugen“** (Dauer 1 h) – Geführte E-Bus-Tour über die Zeche und Kokerei mit Geschichten von damals,

danach Zeit für **eigene Erkundungen** auf dem Gelände der Zeche Zollverein.

17:00 Fahrt mit der „Tram 107“ zur Hst. Nikolausstr. in Essen-Stoppenberg und 315 m Fußweg zum **Restaurant „Das Fünf Mädelhaus“** zum „Bergmannbuffet“.

Rückfahrt zum Hotel in Eigenregie.

Sonntag, 27. Oktober 2019:

09:30 ab Hotel mit der S-Bahn nach Dortmund-Dorstfeld Süd, dort 10:45 **„DASA“** mit Führung (Dauer ca. 2 h).
Die DASA Arbeitswelt Ausstellung ist eine preisgekrönte Erlebnisausstellung zur Beziehung zwischen Mensch, Arbeit und Technik. Alle Sinne sind im Einsatz wenn es darum geht, Arbeitswelten von gestern, heute und morgen zu erleben. Ob Webstuhl, Dampfmaschine, Tower oder das größte Notebook der Welt!

13:15 Mittagsimbiss in der DASA-Kantine.

14:00 Rundgang in Eigenregie bis ca. 16:45

17:00 Fahrt nach Dortmund Hbf und Fußweg von ca. 275 m zum **Abschluss** in der „Hövel Hausbrauerei“.

Rückfahrt zum Hotel in Eigenregie.

Hinweise:

Unsere Preisgestaltung wird für jeden Teilnehmer den Besitz des VRR-Netz-Tickets voraussetzen. Die verbindlichen Preise werden im NFS 1/19 bekannt gegeben. Weitere und aktualisierte Informationen werden auch auf unserer Homepage www.dr-ehrenlokfuehrer.de veröffentlicht.

Änderungen vorbehalten!

JHV 2019 in Duisburg – Zusätzliches Kulturprogramm

von Thomas Schneider Stand 01.12.2018

Bei der JHV 2005 in Essen sind wir damals vom Club mit einem Oldtimerbus gemeinsam nach Bochum zu Besuch des Musicals **Starlight Express** gefahren. Nun, so viele Personen werden es bei dem nächsten – geplanten – Besuch im Jahre 2019 mit Sicherheit nicht werden. Petra und ich werden in jedem Falle von Duisburg nach Bochum fahren, obwohl wir das Musical bereits 4 Mal gesehen haben. Es wird seit 30 Jahren dort aufgeführt und jede Vorstellung, die wir im Laufe der Zeit besucht haben, war anders. Seit einiger Zeit gibt es eine Neuinszenierung unter Beteiligung von Andrew Lloyd Webber.

Bei den vergangenen Besuchen faszinierte mich immer wieder die verwendete Technik. Besonders interessant finde ich es, wenn die diversen Schauspieler mittels Rollschuhen auf bestimmten Bahnen durch den Zuschauerraum rasen und dabei halsbrecherische Saltos schlagen.

Vorgesehen ist nach den Planungen des OK NRW ein Besuch des Musicals am Mittwoch, dem 23.10.2019 um 18.30 Uhr. Karl-Heinz Kaschade (KHK) hat in seiner groben Übersicht bei der Präsentation des Programms der JHV 2019 für Duisburg angegeben, dass sich jeder selbst um die Kartenbeschaffung für das Musical kümmern muss. Da ich aber weiß, wie schwierig und aufwändig es ist, Karten für eine Veranstaltung zu beschaffen, welche zeitlich und räumlich sehr in der Ferne liegt, habe ich mich mit KHK dahin gehend verständigt, dass ich diese Organisation übernehme. Insofern hoffe ich auch auf Zuspruch von vielen Damen (Beifrauen), deren Partner nicht unbedingt die große Lust verspüren, das tolle Musical zu besuchen. Ich kann an dieser Stelle den entsprechenden – dann einsamen – Herren versichern, dass die jeweiligen Damen bei Ueli Wegmann und mir in guten Händen sein werden.

Nach dieser langen Vorrede komme ich nun zum konkreten Teil meines Schreibens.

Größere Fahrtkosten fallen für den Transport von Duisburg nach Bochum nicht an, da wir die Hotelfahrkarte benutzen können. In Bochum würde auch die Fahrt mit dem städtischen Bus zum Veranstaltungsort durch die Hotelfahrkarte gedeckt werden, allerdings rate ich hiervon aus eigener Erfahrung ab. Es sind von der Bushaltestelle in der Nähe des Theaters doch noch etliche „Meterchen“ zu laufen. Insbesondere auf dem Rückweg drückt dieser Laufweg im Oktober 2019 um ca. 22.00 Uhr (Dunkelheit / Wetter) auf die dann sicherlich bestehende gute Stimmung. Ich schlage für diesen Weg (Bahnhof - Theater H+R) die Benutzung von Taxen in Bochum vor. Pro Fahrtstrecke und pro Nase fallen etwa 2,50 € (bei einer Viererbelegung) für ein Auto an. Ich dürfte auch für meine Schwergängigkeit bekannt sein.

Also, in der Taxe von Petra und mir sind noch 2 Plätze frei.

Das Theater bietet am 23.10.**2019** nur eine Vorstellung um 18.30 Uhr an. Fast Jeder kann es m.E. bis um ca. 16.00 Uhr nach Duisburg schaffen. Wenn wir ca. um 16.15 Uhr das Hotel verlassen und um 16.45 Uhr mit der S-Bahn losfahren, können wir Bochum ohne Umstieg um 17.15 Uhr erreichen. Für die Fahrt mit dem Taxi rechne ich ca. 20 min. (3 km). Es bleibt somit noch ausreichend Zeit bis 18.30 Uhr für ein Getränk im Foyer, die Begutachtung der angebotenen Souvenirs, dem Besuch der unterschiedlichen Fliesenabteilungen und die Suche des entsprechenden Sitzplatzes.

So, dies vorausgeschickt kommen wir nun zum unangenehmen bzw. teuren Teil meiner Ausführungen, dem entstehenden Eintrittspreis.

Das Theater bietet für die in Frage kommende Vorstellung, also am Mittwoch, dem 23.10.**2019**, verschiedene Preiskategorien (die Preisklassen PK 1-4 sowie Premium) an. Ich schlage aus eigener Erfahrung hier die Nutzung von Karten der PK 1 (**97,90 €**) und PK 2 (**86,40 €**) vor. Die Lage der Plätze im Theater ist **sehr gut** (Schauspieler laufen / rollern direkt vor der Sitzreihe vorbei) bis gut (Vorbeilauf im Rücken). **Bei PK 2** besteht **zusätzlich** die Möglichkeit der Nutzung eines Rabatts von 30% für Personen von 67 Jahren und älter. Der Preis mindert sich hier auf rund **60,50 €**. Das notwendige Alter muss aber bei Betreten des Theaters durch einen Ausweis nachgewiesen werden. Evtl. fällt diese Bekanntgabe des Geburtstages der einen oder anderen Dame etwas schwer.

Es wird im Zuge der Organisation der Angelegenheit nicht möglich sein, alle Teilnehmer zusammenhängend in einer Reihe unterzubringen. Zu berücksichtigen sind hier die unterschiedlichen – preislichen – Wünsche der Teilnehmer, die vorhandenen zusammenhängenden Sitzkapazitäten und auch der zeitliche Eingang des jeweiligen Teilnahmewunsches.

Um einen Überblick darüber zu erhalten, inwieweit überhaupt Interesse an der Organisation besteht, bitte ich um eine kurzfristige **unverbindliche** „Anmeldung“ zu diesem Veranstaltungspunkt. Eine **Verbindlichkeit** zu einer Teilnahme entsteht nur durch Zahlung der Kosten **nach einer weiteren** Aufforderung meinerseits.

☐ **PK 1** (**97,90 €**) | ☐ **PK 2** (**86,40 €**) |
☐ **PK 2 erm.** (**60,50 €** / gült. Ausweis!)

lg.schneider[at]arcor.de oder 0151-54 25 87 49

Also ran ans Telefon oder den Computer.

ELF-Fahrmöglichkeiten

In diesem NFS beschränken wir uns auf aktuell bekannt gewordene Änderungen zu den ausführlichen Darstellungen in den zurück liegenden NFS-Ausgaben. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr.

MEM e.V.

Museums-Eisenbahn Minden e.V.,
Wilhelm-Tell-Str. 25, 32427 Minden
Internet: www.museumseisenbahn-minden.de
Kontakt: Minden Marketing GmbH, Tel.: 0571-8290-659, Fax: -663, e-Mail: info@mindenmarketing.de

„Mindener Ehrenlokführer“: Zusendung von Lehrmaterial, 2-tägige Veranstaltung mit 1-tägiger Theorie und Dampflok-Praxis, Diplom.

Die einzige betriebsbereite Dampflok des Vereins, „Stettin 7906“ kann nur noch eine Fristverlängerung von knapp 1 Jahr erhalten.

IHS e.V.

Interessenverband Historischer Schienenverkehr e.V., Kleinbahnmuseum Selfkantbahn – Historische Dampfeisenbahn Gillrath - Schierwaldenrath
Schierwaldenrath, Am Bahnhof 13a, 52538 Gangelt
Internet: www.selfkantbahn.de
Kontakt: 2-LAND Reisen, Willy-Brandt-Ring 13, 41747 Viersen, Tel.: 02162-8179-333, Fax.: -330, e-mail: mailto:info@2-land-reisen.de

Ausbildungswochenenden für 6...8 Teilnehmer, Verpflegung, Unterkunft, Lehrmaterial, „Lokführermütze“, Einweisung, Lokbehandlung, Fahrtraining im Bf und auf der Strecke, Rangier- und Zugfahrten, Freifahrt für bis zu 5 Begleiter, „Ehrenlokomotivführer-Zertifikat“.

DLW Meiningen

Dampflokwerk Meiningen:
Am Flutgraben 2 | 98617 Meiningen
Internet: www.dampflokwerk.de/dampfloktage
Kontakt: Tel.: 03693-851602, Fax.: 03693-851603, e-mail: dampfloktage_meiningen@web.de
Voranmeldung ist *nicht* erforderlich!

Zu den jährlich stattfindenden Dampfloktagen Möglichkeit für Besucher, sich zum „Ehrenlokführer ausbilden“ zu lassen; zum Abschluss Übungsfahrt auf dem Werksgelände und Erhalt einer Urkunde. Gruppenstärke ca. 10, 1...2 h Dauer.

DEW e.V.

Dampfeisenbahn Weserbergland e.V., Am Bahnhof 9, 31655 Stadthagen / Pf. 110245, 31729 Rinteln
Internet: www.dampfeisenbahn-weserbergland.de
Spezieller Kontakt & nähere Infos werden dort für 2019 noch bekanntgegeben.

Wochenendkurs Ehrendampflokführer auf BR 52.

DEV e.V.

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.,
Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen,
Bahnhof 1, D-27305 Bruchhausen-Vilsen
Internet: www.museumseisenbahn.de, informativ auch www.bruchhausen-vilsen.de →Tourismus ...
Kontakt: 04252-930050 (TourismusService)
e-Mail: tourismus@bruchhausen-vilsen.de

Wochenendkurse zum Erwerb des „Kleinbahner-Diploms“ mit max. 4 Teilnehmern.

Termin für 2019 voraussichtlich nur 21.-23.06.!

*Ein herzlicher Dank geht an unseren ELF-Kollegen **Manfred Stauber**, der uns kürzlich zu diesen Neuigkeiten informiert hat.*

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

Bildergruß

ELF Mathias Prockl und Wolfgang Stahlberg haben uns im Juli Grüße und Fotos aus dem sehenswerten Eisenbahnmuseum Heilbronn übermittelt.

Youtube-Video-Tipps

„Bahnfilme 2: 150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden“

„1989 Parade in Riesa DDR-Fernsehen“

„Führerstandsmitfahrt von Pirna-Neundorf bis Pirna“

„Inbetriebnahme Triebwagen BDe 4/4 Nr. 13 Buckow Kleinbahn 02.06.2018“

Zu guter Letzt: Vorsicht – Satire!

Der **Fahrdienstleiter** (lat. kaffee kochus), auch bekannt als **FdI** (**Feind des Lokführers**) ist ein Tier, welches sich ausschließlich von Kaffee ernährt. Diesen zuzubereiten füllt den Großteil seiner Schicht. Er tarnt sich als williges Arbeitstier, doch eigentlich macht er sich einen Spaß daraus, Züge fehlzuleiten und dumme Antworten im Zugfunk zu geben. Unwichtige Experten, welchen jegliche normalen Hobbies fehlen, streiten noch darüber, ob diese Gattung als Säugetier oder Insekt eingestuft werden soll.