News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 3/20 07.09.2020

Redaktionsadresse: c/o Frieder Jehring, Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
e-mail: elf-nfs-redaktion@t-online.de | Fax: +49-(0)3501-528422 | Tel: +49-(0)3501-528421
dr-ehrenlokfuehrer.de ☞ NFS online lesen, herunterladen, Internetverknüpfungen *direkt* aufrufen!

Was ist denn das?
12 Teilnehmer an einer Clubreise im August dieses Jahres erlebten am Gotthard dieses seltene Gespann aus den elektrischen Museumsloks Ae 6/6 und Ce 6/8 II, natürlich bei der Mitfahrt im Erlebniszug „San Gottardo“.
Mehr dazu in unserer Berichterstattung (Foto: Peter Brühwiler).

Unsere diesjährige Hauptversammlung

im Selfkant ist in vielerlei Hinsicht anders als gewohnt. Die „1. Welle“, die andauernden Auflagen zum Gesundheitsschutz wie auch die verschiedenen Möglichkeiten und Bedenken der Initiatoren, Vorstandskollegen sowie der Veranstaltungspartner haben die Vorbereitungen verzögert und erschwert. Aber freuen wir uns darauf, dass eins dieser Signale für uns bald auf „Ausfahrt Frei“ gestellt wird!

Abendstimmung in Simpelveld (Foto: Reinhard Schüler)

Das JHV-Orgateam teilt mit:

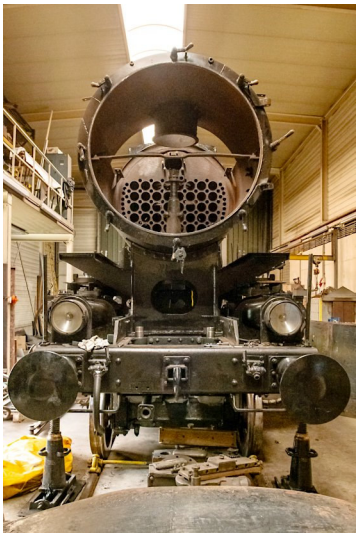
Für alle die an der JHV teilnehmen, und die, die noch überlegen *doch* teilzunehmen!

Alle Veranstaltungspunkte sind selbstverständlich so vorgesehen, dass sie den Pandemie-Schutzbestimmungen des Landes NRW (Nordrhein-Westfalen), der Niederlande und Belgien entsprechen. So werden z.B. an unseren Sonderzug der Selfkantbahn zwei Extrawagen angehängt. Auch bei der "Miljoenenlijn" und der Grenzlandbahn ist die Einhaltung der jeweils zutreffenden behördlichen Bestimmungen selbstverständlich.

Jeder versorgt sich bitte mit Schutzmasken, denn diese sind inzwischen auch selbstverständlich und vorgeschrieben. Desinfektionsmittel und andere Hygienematerialien sind nützlich und jedem anheim gestellt.

Anfang September waren wir nochmals ein paar Tage im Gebiet der JHV um uns zu vergewissern, dass alles für eine reibungslose und sichere Veranstaltung getan ist.

abendliche Ruhe im Bf Simpelveld (Foto: RS)



Restauration im ZLSM Depot Simpelveld (Foto: RS)
Die 52 532 im Bestand der Südlimburgischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft sieht derzeit eher einer Explosionszeichnung ähnlich statt einer stolzen Lok ...

Wegen Absage der Air Base wurde für Donnerstag ein Ersatzprogramm organisiert - siehe Innenteil.

Heiner Bruer – Reinhard Schüler

Totalausfall vom Faxgerät
bei der Anmeldung zur JHV!
Die Organisatoren entschuldigen sich dafür.

Unser FAX hat leider das Zeitliche gesegnet, deshalb konnten einige (bekannt sind uns drei) Mitglieder ihre Anmeldung nicht faxen. Aufgefallen ist es erst durch die Anrufe der Betroffenen. Leider ist das Gerät nicht mehr zu retten.

Nachmeldungen bitte bis spätestens 2. Oktober, danach ist die Aufnahme in die vorgeschriebenen Passagierlisten nicht mehr möglich!

Im Namen des JHV-OT, Inge Schüler

Aus Sekretariat & Redaktion

Danke für die Grüße bzw. Rückmeldungen aus unserem Leserkreis – neben den Autoren – an Heini & Rosmarie Billeter, Gerd Schattinger, Johannes Schönenberg, Ueli Wegmann, Rainer Zache!

NFS-Redakteur Frieder Jehring

Zur Beachtung bei Einsendungen fürs NFS:
Planmäßiger **Redaktionsschluss** der nächsten Ausgabe ist am **01. 12. 2020**.

Clubkontakte / Impressum

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

Sitz: 8405 Winterthur,
Seenerstr. 154, Schweiz

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

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

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

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

Aktuelle Übersicht zur JHV 2020 in Geilenkirchen / Selfkant

Wir Organisatoren freuen uns, euch nunmehr das aktualisierte Programm vorstellen zu können. Der Besuch der NATO Air Base am Donnerstag wurde kurzfristig abgesagt. Umgehend bemühten wir uns um eine interessante und zudem eisenbahnbezogene Alternative.

Donnerstag, 8. Oktober – Besuch bei den Eisenbahnfreunden Grenzland e.V.

13:45 ab City Hotel Geilenkirchen (Bahnhofsvorplatz) an 18:15

Wir möchten mit euch nun die Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. am Standort Walberg bei Aachen, nahe der Grenze zu Belgien, besuchen. An- und Abreise erfolgen mit dem Bus.

Die zum ursprünglichen NATO-Besuch angemeldeten Teilnehmer haben wir ohne Mehrkosten auf die Fahrt zur EFG „umgebucht".

Der Verein hat sich die Erhaltung der internationalen Eisenbahnverbindung von Stolberg über Walheim und Raeren (Belgien) nach Eupen (Belgien) zum Ziel gesetzt. Auf der Strecke soll alsbald ein Museumsbetrieb eingerichtet werden.
Wir sind uns sicher, dass wir mit freundlicher Unterstützung des EFG-Vereinsvorstands eine interessante eisenbahnbezogene Alternative gefunden haben.

Freitag, 9. Oktober – Stadtrundfahrt durch Deutschlands westlichste Großstadt Aachen mit Halt am Dreiländerpunkt

11:00 ab City Hotel Geilenkirchen (Bahnhofsvorplatz) an 14:30

Die Fahrt führt durch die Aachener Innenstadt um den historischen Stadtkern herum (Modellbahn Center Hünerbein, sowie Rathaus und Dom liegen im Bereich von Fußgängerzonen und können nicht angefahren werden).

Mit Gästeführer, voraussichtlicher Fahrtverlauf in Aachen:
Elisenbrunnen, Ludwig Forum, Carolus Thermen, Chio Reitstadion, Tivoli Alemannen Stadion, Quellenhof, Lousberg, RWTH Aachen, Bendplatz, Uniklinikum, Dreiländerpunkt, Burtscheid, Hauptbahnhof und Theaterplatz.

ca. 13:45 Ausstiegsmöglichkeit am Theaterplatz
zum individuellen Besuch des historischen Stadtkerns und
individueller Rückfahrt nach Geilenkirchen mit der Bahn (nicht im Preis enthalten).

Freitag, 9. Oktober – Welcome Party

19:00 Die Welcome-Party findet im Restaurant des City Hotels statt.

Samstag, 10. Oktober – Ein ganzer Tag bei der Selfkantbahn, Damenprogramm (Wildpark Gangelt) und Gesellschaftsabend

09:30 ab City Hotel Geilenkirchen (Bahnhofsvorplatz) an 22:30

Für 13 der gemeldeten Teilnehmer zu Führerstandsmitfahrten entscheidet das Los: 4 Gewinner fahren auf der Lok unseres Sonderzuges jeweils eine Hälfte der Strecke Schierwaldenrath - Gillrath bzw. Gillrath - Schierwaldenrath. Auslosung am Vortag während der Welcome-Party.

Der Tag im Einzelnen:

09:00 ab City Hotel: Frühe Anreise der ersten 2 Teilnehmer, Transfer mit PKW durch R. Schüler zur **Mitfahrt auf dem Führerstand** im Bahnhofsbereich.

10:00 Ankunft aller weiteren Teilnehmer in Schierwaldenrath.
Kurzer **Empfang** in der Fahrzeughalle.

10:05 Weiterfahrt für die Teilnehmerinnen am **Damenprogramm** zum Tierpark Gangelt.

10:15 Fortsetzung der **Führerstandsmitfahrten** im Bf-Bereich (7 Teilnehmer). bis 12:15

12:00 Ausfahrt eines Sonderzuges (geschlossene Gesellschaft/Hochzeitsfeier).
Möglichkeit zu Eisenbahn-Fotos (Privatsphäre der Gesellschaft ist zu respektieren).

12:15 **Mittagsimbiss** in der Fahrzeughalle Schierwaldenrath. bis 13:30

13:30 **Führung** durch das Kleinbahnmuseum Schierwaldenrath. bis 14:30

ca. 14:30 Einfahrt des Sonderzuges der Hochzeitsgesellschaft.
Möglichkeit zu Eisenbahn-Fotos (Privatsphäre der Gesellschaft ist zu respektieren).

15:00 **Dampfzugfahrt** für Teilnehmer des Clubs DR Ehrenlokführer
von Schierwaldenrath nach Gillrath und zurück mit Scheinanfahrten und Fotohalten an besonders schönen Stellen. *Eine eventuelle Bewirtschaftung im Zug ist abhängig vom aktuellen Sicherheitskonzept der Selfkantbahn.*
Führerstandsmitfahrten auf der Strecke für die 4 ausgelosten Teilnehmer. bis 17:00

17:15 **Führerstandsmitfahrten** für die letzten 2 gemeldeten Teilnehmer.

*17:15 ab Schierwaldenrath (optional) **Bustransfer** zum Hotel (incl. rechtzeitiger Rückfahrt) für Teilnehmer zur Umkleide zum Gesellschaftsabend.*

19:00 **Gesellschaftsabend** in der Fahrzeughalle der Selfkantbahn mit Menü. *Getränke extra.*

Abschließender Hinweis: Auf Grund der hohen Teilnehmerzahl sind die Führerstandsmitfahrten im Bahnhofsbereich auf etwa 15 Minuten begrenzt. Wir bitten um Verständnis.

Sonntag, 11. Oktober – General- / Jahreshauptversammlung

09:15 Beginn der Versammlung im Saal des Bürgervereins Geilenkirchen
(7 Minuten Fußweg vom City Hotel), Ende der Versammlung spätestens 11:30
(dann direkter Fußweg zum Bus nach Simpelveld)

Sonntag, 11. Oktober – Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij, Simpelveld, NL

Gültiger Personalausweis oder Reisepass erforderlich. Unangekündigte Grenzkontrollen möglich!

12:00 ab City Hotel Geilenkirchen (Bahnhofsvorplatz) an 18:45

Wir fahren mit dem Bus von Geilenkirchen zum ehemaligen Grenzbahnhof Simpelveld in die niederländischen Provinz Limburg.

Am Bahnhof erhalten alle Gäste ein **Lunchpaket** und dazu Getränke, die nicht „dunen".

Der Verzehr muss nach derzeitigem Stand auf den Bahnsteigen vor Abfahrt, oder während der Lokumläufe erfolgen.
Die Corona-Schutzmaßnahmen untersagen zur Zeit noch jeglichen Verzehr in den Zügen.

Die ZLSM hat für uns einen interessanten **Sonderzug für die „Extra Ritten" auf allen Strecken** zusammengestellt. Zuerst befahren wir die Strecke nach Vetschau bei Aachen und sehen dabei unmittelbar nach Passieren der Staatsgrenze auf deutscher Seite die Drachenzähne als Teil des früheren Westwalls. Danach kehren wir nach Simpelveld zurück und bereisen die Streckenäste nach Kerkrade (Miljoenenlijn) und zurück, sowie durch das Hügelland nach Schin op Geul und zurück. Ein Besuch im Betriebswerk der ZLSM ist ebenfalls vorgesehen.

Für unserem Sonderzug kommt eine Diesellok zum Einsatz. Wir kreuzen aber sehr wahrscheinlich mit einem von einer **schwedischen Schnellzug-Dampflok** gezogenem Planzug, der nur auf einem Streckenast verkehrt. Näheres dazu erfahren wir bei Antritt der Fahrt.

Wir wünschen euch eine gute Anreise – bis in Kürze in Geilenkirchen!

Heiner Bruer, Reinhard Schüler

Traktandenliste zur Jahreshauptversammlung vom 11. Oktober 2020 in Geilenkirchen

1. Begrüssung
2. Feststellung der ordnungsgemässen Einladung
3. Grussbotschaften
4. Gedenken der Verstorbenen
5. Wahl der Stimmenzähler
6. Protokoll JHV Duisburg vom 26. Oktober 2019
7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

7.1 Präsident
7.2 Sekretär

8. Kassenbericht

8.1 Clubrechnung 2019 / 2020
8.2 Bericht Kassenprüfer Jahr 2019 / 2020
8.3 Budget 2020 / 2021
8.4 Clubbeitrag 2021

9. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2019 / 2020
10. Anträge des Vorstandes (entfällt)
11. Anträge von Mitgliedern (entfällt)
12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2020 / 2021
13. Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2020 / 2021
14. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2021
15. Berichte der Stammtischleiter
16. Varia
17. Ehrungen / Schlusswort

Spruch zur kürzlichen Hitzewelle

Sommer ist die Zeit, in der es zu heiß ist, um das zu tun, wozu es im Winter zu kalt war.

Mark Twain

* Um Platz zu sparen, sind die Bildautoren mit Kürzeln vermerkt:
FJ = Frieder Jehring, KJ = Katrin Jehring,
PB = Peter Brühwiler, RS = Reinhard Schüler

Club-Sommerreise 2020

Auf Einladung von Reinhard Schüler an potenzielle Interessenten fanden sich Anfang August 12 Schweiz-Fans zu einem mehrtägigen Programm zusammen, und zum (bahnerischen) Höhepunkt der Veranstaltung stieß auch Heini Billeter aus Zürich dazu.

Reinhard hat sich federführend um die Organisation gekümmert, einschließlich der Quartiere, Fahrkarten, Zahlungsmodalitäten – trotz der allbekannten pandemiebedingten Risiken (Erschwernisse, Absagen ...). Dafür ein Extra-Lob, auch seinen Helfern! Wir Mitreisenden haben uns trotzdem „getraut“, natürlich ausgerüstet mit Mund-Nase-Schutz (Schnuten-Pulli, Schnutendeckel, ...) und, vor allem gegenüber Fremden, auf Abstand achtend.

Das Wetter meinte es ausgesprochen gut mit uns und der Gesamtablauf gelang nach Plan. Auch sind alle wieder gesund nach Hause gekommen! Das „erarbeitete“ Fotomaterial ist äußerst umfangreich. Einen großen Teil veröffentlicht Reinhard nach und nach auf unserer Internetseite unter Bildberichte..., hier im NFS kann aus Platz- und Zeit-Gründen nur ein kleiner Teil untergebracht werden. Auch die Texte dazu sind hier deshalb gestrafft. Danke an alle Fotografen* und Berichterstatter sowie nochmals an Reinhard dafür, dass er auch das „Berichtswesen“ nicht dem Zufall überließ, sowie für die Vorbereitung der Texte zur Veröffentlichung!

Unser Mitreisender **Ulrich Kumpf** aus Geislingen a.d. Steige entschloss sich während der Tour spontan, Mitglied des Clubs DR-ELF zu werden. Die Aufnahmeformalitäten erledigte Quästorin Inge Schüler gleich vor Ort. **Herzlich willkommen!** (3. v.l. / Foto: PB)

Führung durch das Depot Erstfeld

von Reinhard Schüler

Das vielleicht berühmteste Lokomotivdepot Schweizer Eisenbahnen am Fuß der Nordrampe der Gotthard-Bergstrecke besuchten wir als Erstes. Wegen umfangreicher Baumaßnahmen auf der altehrwürdigen ehemaligen Magistrale fuhren wir mit einem Bus der Auto AG Uri vom Hauptplatz in Flüelen zum Erstfelder Bahnhof. Wir nutzten die Unterführung nördlich des Empfangsgebäudes, um zum gegenüberliegenden Depot zu kommen, das seit dem Jahr 2017 als historisch klassiert und untrennbar mit der Geschichte der Gotthardbahn verbunden ist.

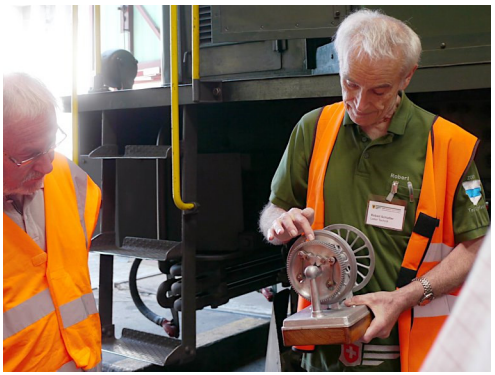
Robert Schlatter, Leiter Technik / Vizepräsident des Vereins SBB Historic Team Erstfeld, begrüßte uns vor dem schmucken Verwaltungsgebäude des Depots. Nun öffnete sich für uns Ehrenlokführer das Tor einer Kultstätte für Eisenbahnfreunde zur Besichtigung von Schweizer Loklegenden und Exponaten zum Bau und Betrieb der Gotthardbahn.

Und da war gleich noch jemand zum Empfang vorgefahren, nämlich Ae 6/6 11402 mit dem Wappen des Kantons Uri! Im grünen Farbkleid, mit Chromleisten und Schweizer Kreuz, bestens gepflegt, so als käme die Diva gerade in Erstgarderobe zu uns.

Wie üblich bei Besichtigungen dieser Art folgte eine kurze Sicherheitsbelehrung, denn immerhin wollten wir uns im Gleisbereich, unter Spannung stehendem Fahrdraht, inmitten von Inspektionsgruben und betriebsbereiten Fahrzeugen bewegen dürfen. Auch orangefarbene Warnwesten durften nicht fehlen – professionell, die Leute vom Team Erstfeld.

Ja, und diese Professionalität hat natürlich einen Grund. Team Erstfeld und SBB Historic haben sich zum Ziel gesetzt, das Depot nicht als Museum zu gestalten, sondern soweit wie möglich, das technische Erbe mit fahrfähigen Fahrzeugen lebendig und mit allen zur Unterhaltung nötigen Einrichtungen zu erhalten.

Das legendäre Krokodil Ce 6/8 II 14253 inmitten weiterer SBB-Historic-Fahrzeuge, die wir am Folgetag bei der Zugfahrt über die Gotthard-Bergstrecke alle wiedersahen. Links Ae 6/6 11411. (PB)



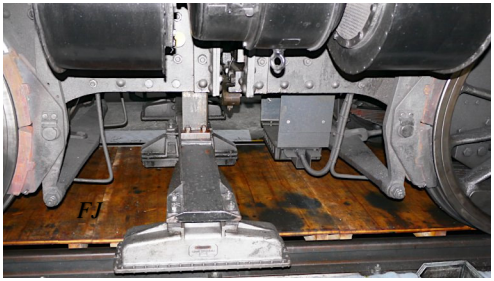
Herr Schlatter demonstriert uns ein Modell des ausgeklügelten Buchli-Antriebs (FJ)

Der Triebwagen BDe 4/4 1646 wird vorzugsweise zu Charterfahrten eingesetzt. Im Inneren ...

... finden sich Lastenabteil, Sitzabteil und Buffet.

Ehrfürchtige Betrachtung der gewaltigen Doppellok Ae 8/14 11801 mit Buchli-Antrieb (FJ)

Ein leuchtendes Modell der Strecke Luzern - Chiasso; im Vordergrund die Gotthard-Südrampe (FJ)



Kroki-Mitte; Direkt-Kupplung beider Fahrwerke

Erlebniszug San Gottardo - aus Sicht der Reisenden

notiert von Katrin & Frieder Jehring

Mit dem Interregio Richtung Airolo fuhren wir am Morgen von Flüelen nach Erstfeld, wo die SBB-Historic-Fahrt über die Gotthard-Bergstrecke um 09:50 Uhr planmäßig starten sollte. Eine Stunde Zeitreserve war für uns ELF nicht langweilig, da reger Zugsverkehr und die Rangierarbeiten zur Bereitstellung des historischen Sonderzugs beobachtet werden konnten! Anders als bei der Busfahrt (Bahnersatzverkehr am Vortag) betrug die Fahrzeit lediglich 9 Minuten. Im IR26 waren für uns sogar Plätze reserviert.

Die Gleisanlagen des Depots Erstfeld haben auch heute noch eine wesentliche betriebliche Bedeutung, doch hat sich diese grundlegend gewandelt. Dort existiert keine reguläre Lokomotiv-Einsatzstelle mehr, und auch Schiebedienste für den Güterverkehr finden nicht mehr statt. Jetzt werden Bau-, Hilfs- und Rettungszüge bereit gehalten. Wir konnten im Freigelände zahlreiche solche Fahrzeuge sehen. Bei unserer Ankunft lag das Depot noch im Schatten der Berge, doch als der Extrazug gegen 09.15 Uhr zur Bereitstellung heraus gedrückt wurde, glänzte schon alles im herrlichsten Sonnenlicht.

Bemerkenswert: Die Anwohner von Erstfeld, Bodio und Biasca haben gar keinen Reise-

zeit-Vorteil vom Basistunnel Erstfeld - Bodio! Die Züge durch den Basistunnel lassen diese Orte „links liegen“, denn die Tunnelstrecke zweigt jeweils schon unterhalb der Bahnhöfe ab. Man muss dann also zwei mal umsteigen, um weiter talwärts den Zugang zum schnellen Zug zu finden. Das dauert dann 2 Stunden, während die Fahrt über die Bergstrecke ohne Umsteigen nur knapp anderthalb Stunden dauert. Um so erstaunter nahmen wir Berichte zur Kenntnis, nach denen sich die SBB vom Betrieb der Gotthard-Bergstrecke zurückziehen wird und künftig nur noch regionale Bahnunternehmen, wie die SOB, den Personenverkehr durchführen werden. Angesichts der historischen Bedeutung dieser Strecke erscheint es unverständlich, dass sich die SBB von ihrem eigenen Erbe loslöst.

Am bereitgestellten Zug wurde „fieberhaft“ nach den vermeintlich reservierten Plätzen gefahndet. Nur unseren ELF-Kollegen Reinhard Schüler betraf die Sorge um einen Sitzplatz nicht, denn er hatte das besondere Ticket für den Kroki-Führerstand und befand sich in der Obhut des technischen Personals

(orange Warnwesten). Während es für andere Gruppen Reservierungen gab, wurden wir von Begleitpersonal (weiße Warnwesten) auf eine freie Platzwahl verwiesen *(Anmerkung RS: Dies entsprach in der Tat einer Tage zuvor erhaltenen Auskunft von SBB Historic).*

Inzwischen traf unser Schweizer Stammtischleiter, Club-Mitgründer Heini Billeter, aus Zürich ein, um diese Fahrt mit uns gemeinsam zu erleben. Die Begrüßung war äußerst herzlich, aber „Corona-vorsichtig“.

Kurz entschlossen legten unsere Damen dann fest, dass wir im Speisewagen Platz nehmen, was die Zugbegleiter auch gestatteten. Nun, wie sich zeigte, diente er zwar als Getränkelager, doch Speisen wurden auf dieser Fahrt gar nicht serviert. Die Plätze waren also „normal“. Tische fanden sich auch in den anderen Wagen des Zuges; im übrigen erwiesen diese sich für das Fotografieren durch ihre Breite recht hinderlich, denn man kann leider nicht aufrecht am offenen Fenster stehen.

Die ELF-Truppe im Restaurant-Wagen. Im uninteressanten Bereich des Fotos fand sich Platz für das Wappen der 11402, unseres Domizil-Kantons.

Nach der Überholung durch einen Regelzug ging die Fahrt dann los. Ein „Reiseleiter“ von SBB Historic betrat „unseren“ Wagen, begrüßte uns und gab eine kurze Einführung zur bevorstehenden Fahrt. Er schloss mit dem Hinweis, dass die Durchsage-Anlage für diesen Wagen leider plötzlich ausgefallen sei. Das fanden wir nun zwar etwas „unglücklich“, aber ... wir hatten ja „alte Hasen“ (Schweizer und mehrfache Schweiz-Touristen) unter uns und deshalb keine wirkliche Sorge, etwas Wichtiges zu verpassen.

Die bekannten Sehenswürdigkeiten hier zu beschreiben, wäre müßig; das findet man auch im Internet und in der Literatur. Der Zug fährt, **extra für die Mitreisenden zum Genuss der Fahrt**, deutlich langsamer als heutige Garnituren (ca. 50 km/h). Man hat also größere Chancen, die höchst interessanten Blickachsen auf den verschlungenen Streckenverlauf und die markanten Objekte

wie die Kirche von Wassen oder die alten Kabelbuden entlang der Strecke im Foto festzuhalten, als es beim „Flug“ mit dem IR durchs geschlossene Fenster gelingt.

Nach Ausfahrt aus dem oberen Kehrtunnel bei Wassen wurde der vorbei fahrende Sonderzug mit Fahnenschwenken begrüßt. Hinter dem bahnbegeisterten Anwohner sieht man die vor der Tunnelfahrt passierte Trasse der Serpentine. (FJ)

Der Bahnhof Göschenen am Nordportal des Gotthard-Scheiteltunnels zeigte sich als eine riesige Baustelle. Bis auf 1 durchgehendes Gleis und 1 Umfahr-Gleis waren alle weiteren Normalspur-Gleise unterbrochen und im Bereich des Güterbahnhofs abgebrochen. Es zeichneten sich große neue Betonflächen ab, auf die offenbar auch wieder Gleise verlegt werden sollen. Dennoch wird der Bahnhof mit Sicherheit gegenüber früheren Zeiten nur signifikant „abgemagert“ wieder erstehen.

Uns fiel auf, dass wir streckenweise statt des regulären linken Gleises das rechte Gleis befuhren. Die befragten SBB-Historic-Mitarbeiter fanden daran allerdings nichts Besonderes sondern erklärten, dass die Strecke halt signaltechnisch für freizügige Gleiswechsel ausgebaut ist. Auffällig erschien uns weiterhin, dass der Scheiteltunnel durchgängig beleuchtet war – das kennt man von anderen Eisenbahntunnels eher nicht. Erklärung dafür sind momentan stattfindende Bauarbeiten.

Katrin macht Notizen für unseren Reisebericht, durchs Fenster von der Tunnelbeleuchtung erhellt

Im Tessin an der Südrampe war die Temperatur zu Mittag dann schlagartig höher als am Morgen in Uri. Hinter Airolo passierten wir talwärts die zwei eindrucksvollen Kreiskehrtunnel, dann hielt unser Zug 11.35 Uhr aus betrieblichen Gründen im Bahnhof Faido.

Nach einer planmäßigen Überholung erwarteten wir unmittelbar die Weiterfahrt – doch stattdessen war zu beobachten, dass am Kro-

kodil mehrfach der Bügel gehoben und wieder gesenkt wurde, begleitet von Druckluftgeräuschen und dem immer wieder kurz anlaufenden Kompressor. Offenbar lag eine Störung an der Lok vor – unser Führerstandsmitfahrer kann aus erster Hand dazu berichten.

Wir bekamen die Information, dass die Fahrt erst um 15.00 Uhr fortgesetzt werden kann. Viele Passagiere gingen zur Kroki-Lok, die Condukteure in ihren historischen Uniformen waren mit der Sicherung der Reisenden (Warnung beim Überschreiten der weißen Bahnsteigmarkierung) voll beschäftigt. Heini nahm den nächsten Regionalexpress (TILO ETR524), um wieder nach Hause zu fahren.

Wir verabschiedeten unseren Gründungsvater und begaben uns anschließend hinunter in den kleinen Ort, um zum Mittagessen in ein nettes Lokal einzukehren.

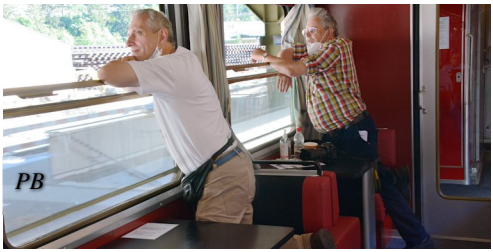
Natürlich waren wir rechtzeitig – mit Reserve – wieder am Bahnhof. So konnten wir die Ankunft

der Ae 6/6 11411 „Zug“ aus Erstfeld beobachten, die unserer Komposition nun zur Weiterfahrt nach Lavorgo vorgespannt wurde.

Leider war die Zeit zu weit fortgeschritten, um noch durch die beiden weiteren Kreiskehrtunnel bis nach Bodio zu fahren – ein Grund, sich wieder einmal zum Bereisen dieser „wirklichen“ Gotthard-Strecke aufzuraffen!

11411 setzte um und es ging gleich zurück nach Erstfeld. Wie schön, den Fahrtwind im Zug zu spüren und nicht in der langen Autoschlange auf der Autobahn zu stehen!

Eine der zahlreichen, typischen Kabelbuden (FJ)



Kurz vor Erstfeld überholte uns rechts ein TILO ETR524, doch kaum war er vorbei, fiel er wieder zurück. Der RE4320 musste am Einfahrtsignal warten, da sich die Fahrstraßen zu den beiden Zielbahnsteigen überkreuzten. Hier versuchten wir nicht, eilig den nächstmöglichen Anschluss nach Flüelen zu erhaschen, sondern fingen noch die Eindrücke vom Abrüsten des Extrazugs und dessen Verschub ins Depot ein, bevor wir den nächsten sich bietenden Bahnersatz-Bus nahmen. Die Ae 6/6 grüßte uns zum Abschied von der historischen elektrischen Traktion beim häufigen Lastwechsel im Schiebedienst mit ihren markanten Lastschalter-Druckluft-Klängen.

Erlebniszug-Führerstandsmitfahrt - Mit der Ce 6/8 II 14253 über den Gotthard

Text und Fotos vom Führerstand: Reinhard Schüler

Für uns ELF ist das Fahren einer *Dampf*lok unter Aufsicht in guter Erinnerung. Einmal auf dem Führerstand einer Lok*legende* über eine der einst wichtigsten europäischen Magistralen zu reisen, blieb lange eine Traum.

Im vergangenen Jahr erlebte ich die Jubiläumsfahrt zum hundertsten Geburtstag der Schweizer Krokodile (Bericht im NFS 4/19) und im Januar dieses Jahres entdeckte meine Frau Inge im Verkehrshaus Luzern einen Prospekt von SBB Historic mit Offerten zu zahlreichen Führerstandsmitfahrten. Da war es geschehen! Über Nacht entschied ich mich zur Mitfahrt, meldete mich an und erhielt umgehend eine Zusage meiner Buchung.

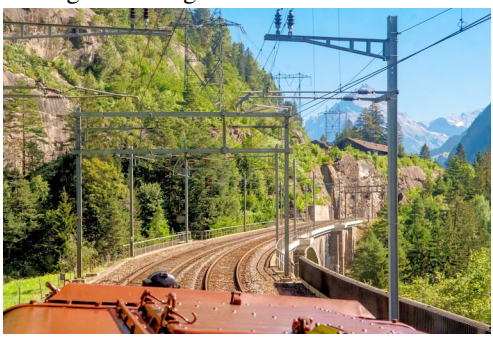
Ebenso schnell entschieden sich weitere Clubmitglieder zur Teilnahme an dieser Fahrt. Wenig später entwickelte sich daraus eine vollwertige Kurzreise für Eisenbahnfreunde. Dann kam Corona und alles war wieder ungewiss. Nachdem sich im Mai ein möglicher Wendepunkt in der Entwicklung erkennen ließ, stieg die Hoffnung auf Entspannung im Sommer, und so kam es dann zum Glück auch.

Die Fahrt kann beginnen. Doch halt – nur mit Maske und Fiebermessung auf dem Bahnsteig! Vorher noch die Hände desinfizieren. Die Prozedur bleibt nicht unbemerkt und wird von ELF-Kollegen bildlich dokumentiert.

Dann der Aufstieg in das Heiligtum des Krokodils. Rechts der Meister, meine Begleiter links und ich mit gutem Blick auf den langen Vorbau durch das eher kleine Frontfenster.

Ruhig und konzentriert geht es zu. Das Signal zeigt bereits „Frei“ und alle warten auf den Pfiff des Zugführers. Der kommt und unser Lokifahrer löst die Bremsen und schaltet mit dem Handrad Umdrehung für Umdrehung die Leistung auf. Sanft setzt sich das Krokodil in Bewegung und fährt gleich nach dem Bahnhof in die erste Steigung der Gotthard-Nordrampe. Der Weg ist heute das Ziel!

Worauf soll ich mich nun konzentrieren? Auf die Beobachtung des Meisters bei der Betätigung der Stufenschaltung, die Betätigung der Bremsen, die Sicherheitsfahrschaltung, die Anzeigeinstrumente? Nein, immer wieder verfolgen die Augen den Streckenverlauf.



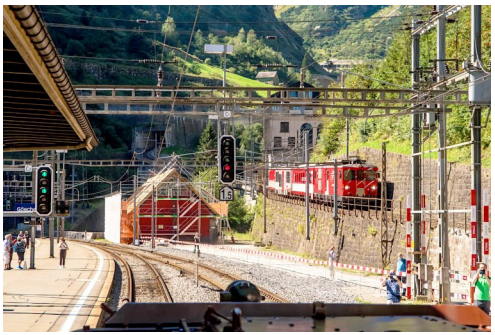
Regelmäßig erscheinen Signalbrücken und in den Bahnhöfen auch die kleinen mehrbegriffigen Zwergsignale, allesamt links am Gleis stehend. In der Schweiz wird im Linksverkehr gefahren, dennoch steht der Lokführer zumindest auf den Altbaulokomotiven rechts. Er muss die Stellung der Zwergsignale also weitaus früher sehen und sicher deuten, insbesondere auf dem Krokodil wegen des langen Vorbaus, der doch einiges an Sicht nimmt.

Die Lok fährt gleichmäßig und ruhig, aber ich meine auch ein wenig den Stangenantrieb zu spüren und vergleiche die vermeintlichen Bewegungen mit den Dampfloks der HSB. Dabei bemerke ich, dass der im Harz übliche Signalzuruf hier nicht praktiziert wird.

Herr Schlatter macht mich immer wieder auf Besonderheiten an der Strecke aufmerksam. Dann und wann versuche ich auch ein Foto – ob es den Meister stört?

Viel zu schnell erreichen wir die Kehrschleifen bei Wassen. Mich faszinieren dabei die Ein-und Ausfahrten der Kreiskehrtunnel. Die Türfenster sind weit geöffnet und in den Tunneln hört man das kraftvolle Geräusch des Stangenantriebs besonders gut. Was für ein Erlebnis für die Sinne eines Eisenbahnfreundes!

Wir erreichen Göschenen und haben einen kurzen Aufenthalt. Ich blicke dabei aus dem Frontfenster in die beiden Portale des altehrwürdigen Gotthardtunnels und auf einen einfahrenden Zug der Matterhorn-Gotthard-Bahn, welcher von Andermatt auf der steilen Zahnstangenstrecke den Abstieg befährt.



Auf dem Bahnsteig versammeln sich zahlreiche Fahrgäste unseres Erlebniszuges und

sicher auch die sogenannten „Trainspotter“. Alle auf der Jagd nach dem besten Foto!

Die Mannschaft kommt zurück auf die Lok, wir fahren ab und wechseln gleich auf das linke Gleis des Tunnels. Der Tunnel ist gut ausgeleuchtet; links und rechts huschen die vielen Schutznischen am Fenster vorbei. Ein Gegenzug kreuzt, bevor wir über eine Gleiswechselstelle auf das rechte Gleis wechseln.

Haben wir schon die Tunnelmitte erreicht? Wo ist der in den Chroniken beschriebene Absatz an der Stelle des Durchbruchs?

Auf der Lok ist es ganz still. Alle blicken in das dunkle Nichts. Kein Wort – nur fahren! Ich frage Herrn Schlatter, wie oft er diesen Tunnel schon befahren hat, er weiß es nicht, aber ich spüre seine Begeisterung und vielleicht auch immer noch ein wenig Ehrfurcht vor diesem Bauwerk, so als würde er die Durchfahrt heute so wie ich erleben.

Wieder kreuzt ein Triebwagen und wir fahren weiter durch den schier endlosen Tunnel, über dessen Bau und Bedeutung schon so viel geschrieben wurde. Ich denke an den Spielfilm, der erst kürzlich im Fernsehen lief.

Der Meister prüft nun seine Bremsen. Herr Schlatter erklärt, dass immer zum Ende des Tunnels eine Überprüfung der Bremsen zwingend vorgeschrieben ist, bevor in die Gefällestrecken eingefahren werden darf.

Vor uns schimmert nun zunehmend Tageslicht in die Röhre. In einem leichten Linksbogen erreichen wir Airolo im Tessin pünktlich zu einem kurzen planmäßigen Aufenthalt.

Wieder versammeln sich die Leute vor der Lok, wieder viele Fotos. Ja, so sieht das also aus, denke ich, wohlwissend, daß ich da sonst ja auch immer dabei bin. Ich beobachte ein wenig das Geschehen, während das Lokpersonal die Stangen prüft und die Lager schmiert. Werden unsere Teilnehmer hinten aus dem Zug auch gute Bilder machen?

Nun geht es weiter. Vor uns liegt der steile Abstieg in Richtung Bodio. Der Streckenverlauf ist ebenso imposant wie auf der Nordrampe. Wieder geht es durch Kreiskehrtunnel hinab, in das Tal des Ticino.

Wir erreichen Faido und halten am linken Gleis des Mittelbahnsteiges. Kurzer planmäßiger Halt, oder? Der Meister erhält seinen Abfahrauftrag, löst die Bremse und schaltet auf. Und dann macht der Hauptschalter nicht

mit! Also Bremse anlegen und Handrad zurück, neuer Versuch, Bremse lösen, Leistung aufschalten, Hauptschalter und Ruhe …

Hat hinten jemand was gemerkt? Und nun kommt die unglaubliche Routine und das Fachwissen des gesamten Lokpersonals ins Spiel – ohne Laptop – ohne Handbuch. Ohne viele Worte suchen sie konzentriert nach dem Fehler, keine Aufregung, es sind erfahrene Fachleute, sie kennen ihre Maschinen.

Also Pantograph runter, Hauptschalter aus, Rückwand ab und Inspektion der Schalteinrichtungen, ebenso im Maschinenraum vom Seitengang aus. Rückwand wieder vor. Personalsicherung, Stromabnehmer anlegen, Hauptschalter, Leistung und … sie ahnen es – leider nichts. Genau so, wie auf der heimischen Modellbahn, wenn man etwas zeigen will, oder wenn der neu eingebaute Decoder abraucht, denke ich.

Doch alle Bemühungen führen nicht zum Erfolg. Daher ordert Herr Schlatter aus Erstfeld eine Ae 6/6 zur Fortsetzung der Fahrt. Nein, er orderte nicht *eine* Ae 6/6, sondern *seine*, die 11411!

Ich bedanke mich für meine Mitfahrt und steige über die Tür des anderen Führerstands von der inzwischen liebgewonnenen Lok ab und werde sicher noch lange auf ein unvergessliches Erlebnis zurück blicken.

Aber noch ist unsere Fahrt ja nicht zu Ende! Das Krokodil steht in bester Position, daher verzichte ich auf einen „Landgang“ in den Ort und verbleibe mit der Kamera am Zug.

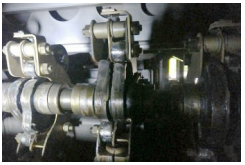
Nochmals vielen Dank an SBB Historic und an das Team Erstfeld für den heutigen Tag. Mögen eure Mühen und Fahrzeuge die Eisenbahnfreunde aus aller Welt noch über viele Jahre erfreuen.

Am Ende der Fahrt in Erstfeld wird von SBB Historic eine Bescheinigung zur Mitfahrt überreicht

Wenige Tage später erhielt ich folgende Mail:

Hallo Herr Schüler

Zu Ihrer Info: Krokodil funktioniert seit zwei Stunden wieder, so als wäre nie etwas gewesen. Das Problem lag an der Halteklinke, die nicht richtig einrastete. Auf den beigefügten Bildern erkennt man die halbrunde längliche Hälfte der Klinke, die im arretierten und eingeschalteten Zustand die andere Seite, nämlich die kleine, durch einen Splint gesicherte Rolle aufnehmen muss. Dies war nicht der Fall, weshalb es immer beim Einschaltversuch blieb ...



Gruss *Robert Schlatter*

Ist es nicht schön, als Gast soviel Engagement zu erleben? Wir kommen wieder!

Tipp: Dieser Artikel der NZZ gibt weitere Einblicke!

Ausflug zum Aletschgletscher

von Frieder Jehring

Nach unserem Quartier-Wechsel von Flüelen nach Realp, natürlich per Bahnfahrt mit Umsteigen in Göschenen und Andermatt flott vollzogen, nutzte die „größere Hälfte“ unserer Reisegesellschaft die Zeit zwischen 11.50 Uhr und 18.05 Uhr für eine Fahrt mit der RB nach Fiesch (1062 m) und die von dort mögliche Seilbahnfahrt in 2 Etappen auf die „Aletsch Arena“ (2869 m) am Eggishorn.

Einfahrt „unserer“ RB nach Fiesch in Realp (FJ)

Bahntechnisch interessant ist auf diesem (eingleisigen) Streckenabschnitt der MGB zum einen der Furka-Basistunnel (Realp - Oberwald) mit Einrichtungen und Zügen des rege genutzten Autoverlads und 2 Kreuzungsstellen, und zum anderen die ausladende Serpentine mit Zahnstange kurz vor Fiesch.

Seit 2019 ist in Fiesch der „ÖV-Hub“ in Betrieb, der das direkte, barrierefreie Umsteigen zwischen Eisenbahn, Seilbahn und Postauto ermöglicht (PB)

Auf Höhe 2210 m (Fiescheralp) steigt man von der „10er Gondelbahn“, mit etwa 25 km/h Fahrgeschwindigkeit, auf die „40er Kabinenbahn“ mit sogar knapp 30 km/h um. Die Maschinenräume können beim Vorbeigehen / Warten wunderbar eingesehen werden.

Blick aus der 40er Kabine über die Fiescheralp zu den italienischen Alpen. Die Bahnserpentine von Fiesch geht um den dunklen Bergsporn und die grüne Tal-Lage (links im Bild) herum. (FJ)

Der doch erhebliche Höhenunterschied bekam den einzelnen Reisenden mehr oder weniger gut; der eine ging es schneller und der andere langsamer an und entsprechend verschieden waren auch die Aufenthaltsdauern am Eggishorn. Katrin und ich hatten dabei wohl einen Glückstag, denn uns ging es so prima, dass wir auch den Fußweg (0,5 km) auf den Eggishorn-Gipfel (2926 m) nicht scheuten.

Aussicht vom Gipfel in Richtung Matterhorn (am Horizont in Bildmitte); links die Seilbahnstation, rechts der Auslauf des Aletschgletschers (FJ)

Die Sicht war einfach umwerfend, deshalb folgt hier gleich noch ein zweites Foto ...

Blick zum Jungfraujoch (Bildmitte) – da kommt man von der anderen Seite mit dem Zug hin ... (FJ)

An der Zwischenstation Fiescheralp wurde auch noch eine kleine Erkundungsrunde gedreht, der Blick wendete sich zurück ...

oben die „Viewpoint“-Bergstation (KJ)

Und am „ÖV-Hub“ war noch etwas Zeit für einen kurzen Foto-Abstecher in den Ort Fiesch und das Ablichten von MGB-Zügen.

regionaltypischer, auf Pfählen stehender Bau (FJ)

Die Rückfahrt mit der MGB durch die typische Landschaft des Obergoms erbrachte weitere Fotomotive ...

Viadukt-Überfahrt, festgehalten von PB ►

Fortsetzung der Reiseberichte im nächsten NFS!

Von Obergesteln aus ist ein Gipfel des Rhonegletscher-Gebiets sichtbar. (KJ)

Beim Halt in Oberwald war schon mal ein kurzer Blick auf die dortigen Anlagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB, das Ziel unseres kommenden Reisetages) möglich. Das geübte Auge fand auch die steile DFB-Trasse, die von der MGB-Strecke mittels eines kurzen Tunnels unterquert wird, bevor der eigentliche Furka-Basistunnel beginnt.

Ausfahrt frei in Oberwald; rechts vom Signal das Verbindungsgleis der MGB zur DFB; hinter dem Signal die ansteigende DFB-Trasse; mittig der „kurze“ Tunnel, zwischen den Halt zeigenden Signalen ein Steuerwagen für die Autoverlad-Züge; links die Autoverlad-Rampe (KJ)

Selbst die Fahrt durch den Basistunnel war interessant. Es gab 2 Zugkreuzungen. Bei der ersten hatte der Gegenzug wohl etwas Verspätung, weshalb unser Zug anhalten musste. Etwas ungläubig suchten wir das Kreuzungsgleis, doch die Tunnelröhre war hier eingleisig. Erst der Blick nach vorn und hinten zeigte, dass wir in einem Bogen standen; diese Kreuzungsstelle ist mit 2 Röhren ausgeführt. Bei der Weiterfahrt vibrierten die geschlossenen Fenster; der Lf reizte wohl die zulässige Geschwindigkeit maximal aus ...

Slowakei-Urlaub mit Bahn-Feeling

(Teil 2) von Frieder Jehring

Unser nächster Ausflug führte uns zur regelspurigen Zahnradbahn Tisovec (Theißholz) - Pohronská Polhora, welche mit max. 5% Steigung über die Passhöhe Zbojská des Gebirges Veporské vrchy (im Slowakischen Erzgebirge) führt. Die seit 2008 als nationales Kulturdenkmal geltende Zahnradstrecke (System Abt) ist Teil der Bahnverbindung Podbrezová - Brezno - Tisovec, die auch heute noch dem regulären Verkehr dient. Podbrezová ist nahe am Ausgangspunkt der Schwarzgranbahn gelegen, deren Besuch im vorigen Teil dieses Berichts beschrieben wurde.

Der Bürgerverein Občianske združenie Zubačka betreibt seit 2014 Touristikzüge mit der Zahnrad-Dampflok TIVc 4296, die in Rumänien erworben wurde und fast baugleich zu den seinerzeit original für diese Strecke beschafften Loks TIVb der österreichischen Lokomotivfabrik Florisdorf ist. Nach einer aufwändigen Aufarbeitung glänzt das Schmuckstück wie fabrikneu.

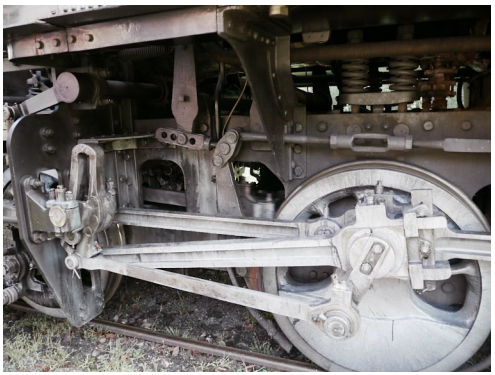
Lok 4296 in der Morgensonne; hinten ein Nahverkehrs-Triebwagen BR 812 „Brotbüchse“.

Die Zahnradbahn überwindet 166 Höhenmeter und führt über zwei größere Viadukte. Unterhalb des Zahnstangen-Abschnitts wird ein Tunnel durchfahren, der in den 1940-er Jahren nachträglich angelegt wurde und letztlich das Kopfmachen weiterführender Züge in Tisovec erübrigte. Die Züge mit Zahnradtraktion werden hier bergwärts geschoben, wie es auf vielen anderen Zahnradbahnen auch üblich ist. Dem Dampfzug folgte auf Sichtabstand ein Versorgungszug bestehend aus einer Diesellok T444.1 und einem vorgestellten Zementsilowagen, der mit Wasser befüllt war, wie sich später zeigte.

Touristenzug und später dann nachlaufender Versorgungszug am Bahnsteig in Tisovec

Wie man an den bereits „aufgetauchten“ Dieselfahrzeugen sieht, wird die Zahnstange der Strecke regulär nicht mehr benutzt, sondern es wird im reinen Adhäsionsbetrieb gefahren.

Um 9 Uhr ging die gemütliche Fahrt los. Im Bf Tisovec-Bánovo, hinter dem die Steilstrecke beginnt, wurde eine Pause eingelegt, während der die Fahrgäste ausgiebig Zeit zum Bestaunen der Lok fanden. Die Zahnradmaschine wurde im Leerlauf langsam drehend gründlich vorgewärmt.



Adhäsions-Treibstange und ein kleiner Einblick ins innenliegende Zahnradtriebwerk der 4296

Es folgte die nun noch gemächlichere Reise über die in Steigung und Bogen liegenden Viadukte, durch einen tiefen Einschnitt hinauf auf die Passhöhe von Zbojská. Nach dem Ausfahren aus der Zahnstange, an einem Bahnübergang mit einer eher nur provisorisch befestigten Straße, war ein auch mehr provi-

sorisch anmutender Haltepunkt eingerichtet, und die Fahrgäste stiegen mehr oder weniger alle aus. Auch wir vermuteten hier das Ende der Bergfahrt, und natürlich machten wir jetzt erst mal die obligatorischen Fotos.

Die Markierung der Zahnstangenabschnitte erfolgt mit passenden „zackigen“ Symbolen. ◄

Es war kurz vor 10 Uhr und der aus dem Internet bekannte Fahrplan hatte die Rückfahrt um 10.15 Uhr angesetzt. Wie nun die Wartezeit verbringen? In Sichtweite gab es eine Gaststätte und auf einer Anhöhe einen hölzernen Turm, sonst eigentlich nichts. Für beide Ziele erschien die Zeit zu knapp. Doch plötzlich zeigte das Zugpersonal „verdächtiges“ Verhalten. Etwa Rückfahrt vor Plan? Nichts wie einsteigen!

Zu unserer Überraschung ging die Fahrt weiter in der ursprünglichen Richtung. Im nächsten Bogen stand eine Kreuztafel (mit gelber Grundfarbe). Und richtig, es folgte eine (weiße) Trapeztafel und auch die Einfahrt in einen – ehemals – ansehnlichen Bahnhof, den eigentlichen Bf Zbojská. Hinter dem Dampfzug wurde die Weiche umgelegt und der Versorgungszug dieselte in das Nachbargleis ein. Die nächste Überraschung folgte: Aus der Gegenrichtung kam ein historischer Triebwagen M 240.0 eingefahren! Davon wussten wir aus dem Internet nichts. Es gab hier auch keine Aushänge oder „Zugbegleiter“-Flyer. Am Ende wäre es vielleicht möglich gewesen, unseren Tagesausflug als Rundfahrt komplett per Bahn, über Brezno an der Grantalbahn, zu machen? Wir haben es nicht heraus gefunden. Für den vermeintlich entgangenen Teil fanden wir aber später noch genügend „Kompensation“.

Ein paar Leute stiegen hier, knapp 12 km Strecke von Tisovec entfernt, zwischen beiden historischen Zügen um. Wir hatten mit dem Dampfzug 4,7 km Zahnstange befahren; das Reststück von reichlich 1 km wieder hinab blieb uns versagt. Merkwürdigerweise pumpte man kein Wasser aus dem Silowagen in die Dampflok – vielleicht war er zwecks Brandvorsorge hier hinauf befördert worden?

Pünktlich starteten beide Personenzüge ihre Rückfahrten. Der Versorgungszug folgte wieder dem Dampfzug, diesmal in kürzerem Abstand als auf der Bergfahrt. Wir „erkundeten“ bei der Talfahrt mögliche Fotostandorte zum Einfangen der nächsten Fuhre aus der Außenperspektive, denn unsere Autofahrt zurück ins Urlaubsquartier Telgárt wird genau an dieser Strecke entlang führen! Die Wagen waren jetzt mit Bremsern besetzt, die während der Fahrt die Spindelbremsen bedienten, weil der Zug keine durchgängige Luftbremse aufwies.

In Tisovec bekam 4296 nun endlich Wasser aus dem Silowagen. Für die Fahrgäste war die kleine, aber sehenswerte Ausstellung von historischen Eisenbahnutensilien und einer TT-Modellbahn aus „Ost“-Produkten der Vor-Wende-Zeit geöffnet. Die Geschichte der Zahnradbahn und ihrer Fahrzeuge war sogar in deutscher Sprache ausgehängt!

Wassernehmen – der Silowagen ist mit LED-Spitzensignalen für die Bergfahrt ausgestattet!

museale Impression – Fdl-Tisch u.a. mit Telefonvermittlung, Mutteruhr, Bildfahrplan, Zp-Signalen

Die Inspektion der Personenwagen ergab, dass keiner mit einem Bremszahnrad ausgestattet war. Dies ist angesichts der relativ geringen Streckenneigung einleuchtend und für den Museumsbetrieb mit vielfältigem Fahrzeugpark natürlich vorteilhaft.

Ergebnis vom Fotostandort Straßenböschung

Beim Aufsuchen unseres ersten Strecken-Fotostandorts verließen wir die befestigten Wege und befreiten die Sichtachsen von zu hoch gewachsenem Unkraut. Der Zug ließ recht lange auf sich warten – ohne größere Schattenspender machte sich da die sengende Sonne etwas „lästig“ bemerkbar.

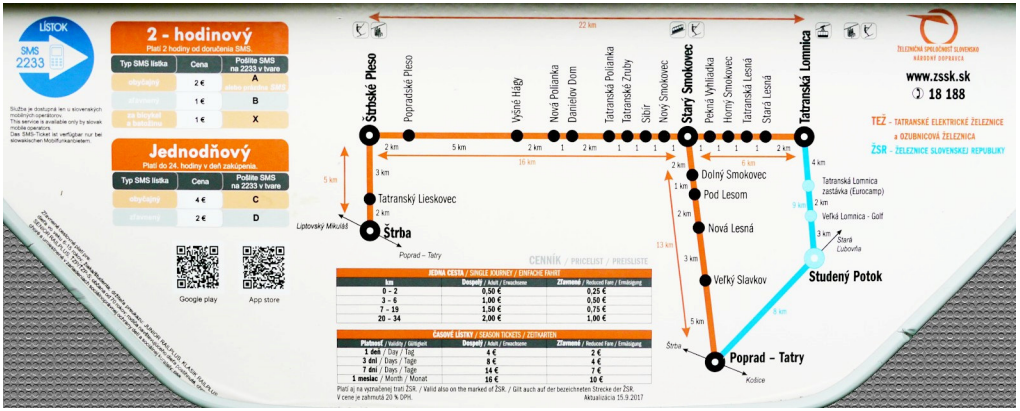
Oben beim Hp vor Zbojská liefen die Fahrbewegungen flott wie auf einer Modellbahn ab. Mit einer kurzen Parallelfahrt Auto – Dampfzug (bei laufender Videoaufnahme) verabschiedeten wir uns um 13 Uhr von dieser inzwischen einmaligen Zahnradbahn.

Ergebnis vom Fotostandort Einschnitt vor Zbojská

Der Nachmittag gehörte der Erkundung des Telgárter Terrains zu Fuß und der Vorbereitung unserer Weiterreise zur Hohen Tatra.

Auf dieser Fahrt am nächsten Tag machten wir einen Zwischenhalt südlich der Stadt Poprad (Deutschendorf) bei Podlesok im Slovenský raj (Slowakisches Paradies), wo wir durch den Prielom Hornádu (Hornad-Durchbruch) mit eindrucksvollen Wasserfällen und waghalsig ausgebauten „Wegen“ an steilen Felswänden wanderten.

Unser neues Quartier lag unweit der Hohen Tatra (Vysoké Tatry), an deren südlichem Fuß bei der Bahnstation Pod lesom der Strecke Poprad - Starý Smokovec (Altschmecks). Diese Strecke gehört zur „Elektrischen Tatrabahn“ (Tatranská elektrická železnica, TEŽ) – dem regionalen Meterspurnetz mit Adhäsionsbetrieb – nicht zu verwechseln mit den in Ost-Europa weit verbreiteten „Tatra“-Straßenbahn-Fahrzeugen von ČKD Tatra Prag (obwohl hier tatsächlich über viele Jahre auch Fahrzeuge dieser Herkunft fuhren). Im Zusammenwirken mit einer meterspurigen elektrischen Zahnradbahn und regelspurigen Tangenten ist das gesamte touristisch geprägte Gebiet hervorragend mit öffentlichem Nahverkehr versorgt. Der Betrieb liegt in den Händen der staatlichen Eisenbahngesellschaft ZSSK (Železničná spoločnosť Slovensko).



In den Zügen findet man die schematische Karte des Streckennetzes auf den Fensterbänken.

Während der folgenden Tage banden wir jede Menge Fahrten auf diesem Netz in unsere Ausflüge ein. Im Einzelnen darauf einzugehen, wäre zu viel des Guten. Aber natürlich berichte ich von den Bahnen dieser Region.

Auch hier lässt sich die Anwesenheit der uniformierten Aufsicht gemeinsam mit einem Mechaniker in Arbeitskluft bei Zugfahrten beobachten.

Die Infrastruktur der schmalspurigen Strecken ist modern und gepflegt, und das gleiche gilt für die Stadler-Triebzüge, die die 3 Äste ausgehend von Starý Smokovec befahren. Noch auffälliger gepflegt sind die Accessoires der meisten zugehörigen Bahnhöfe; der liebevoll gestaltete Blumenschmuck fiel uns sofort ins Auge. Als Reisender ist man hier zügig unterwegs, und der Service stimmt auch. Derzeit lohnt sich die Fahrt über diese Strecken zusätzlich deshalb, weil im Jahr 2004 ein Orkan ganze Wälder „abgeholzt“ hat, so dass man über weite Abschnitte freie Sicht genießen kann – Katrin erinnerte sich an Fahrten währen ihrer Kindheit, wo hier immer nur Wald zu sehen war. Und der wird auch bestimmt wieder wachsen!

Die wahrscheinlich schönsten Prellböcke der Welt hat der kombinierte Kopfbahnhof Štrbské Pleso.

Aussichten bergwärts und talwärts

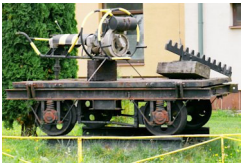
Am westlichen Endpunkt der TEŽ, Bf Štrbské Pleso (Tschirmer See) hat man Anschluss an die Zahnradbahn hinab nach Štrba (Tschirm).

Man fühlte sich gleich wie in der Schweiz – kein Wunder, Triebwagen BR 405 und Steuerwagen BR 905 stammen von dort (gebaut von SLM Winterthur 1970) – doch sie sollen nun nach 50 Jahren Einsatzdauer durch Stadler-Fabrikate wie bei der TEŽ (GTW) ersetzt werden.

Außer der Besonderheit, dass diese Züge nur auf einer Seite Türen haben, fiel uns die eigenwillige, der Streckenneigung angepasste Konstruktion der Sitzrahmen auf.

Die Strecke war 1940 schon einmal vollständig abgebaut worden, wurde aber 1970 nach Wiederaufbau unter Nutzung von etwa 2/3 des alten Trassees erneut eröffnet. Die Zahnstange ist vom System Strub / Von Roll.

In Štrba befinden sich die Meterspur-Kopfgleise und offenbar auch die zugehörigen Depot-Anlagen in einer erstaunlich großen Halle oberhalb des bescheidenen Seitenlage-Empfangsgebäudes der durchgehenden Hauptstrecke. Diese Halle befand sich gerade im Umbau, die Passagiere mussten irgendwie „Umwege“ gehen. Ein Bahnwerk der ŽSR ist auf dem Hauptbahn-Niveau angesiedelt. Wir bestaunten im öffentlichen Bahnhofsbereich einen Oberleitungs-Revisionstriebwagen und eine Art „Denkmal“ für die Zahnradbahn.



Am östlichen Ende der TEŽ hat Tatranská Lomnica (Tatralomnitz) ebenfalls einen kombinierten Kopfbahnhof. Hier beginnt die talwärts nach Veľká Lomnica (Großlomnitz), Bf Studený Potok, führende Normalspurbahn, die dort wiederum auf die Strecke Plaveč (Plautsch) - Poprad trifft.

Links Normalspur-Diesel-Tw, rechts Zug der TEŽ

Als eingefleischte Bahnfahrer wollten wir natürlich die Erkundung des auf den Fensterbänken abgebildeten Netzes „komplett machen“. Nach einer morgendlichen Fahrt auf die Lomnitzer Spitze (Bericht in der nächsten Folge), von der wir zu Mittag leicht „ermattet“ nach Tatranská Lomnica zurück kamen,

nahmen wir uns eine Rundfahrt von hier über Studený Potok - Poprad - Starý Smokovec vor. Wir konnten dies der Fahrkartenverkäuferin am Schalter zu dritt mit Händen und Füßen einschließlich von „ein paar Brocken“ Tschechisch nur sehr schwierig „beibringen“. Als sie leicht kopfschüttelnd erfasst hatte, was unser Begehr war, hat sie sich nochmals mittels Zeigen auf der Netzkarte versichert, ob wir das wirklich wollen. Aber wir bekamen unsere erwünschten Fahrkarten – 36 km für 2,50 € p.P.

Am Bf Studený Potok („kalter Bach“) endet die Zugfahrt vor der Schutzweiche des Übergangs auf die eingleisige Strecke Plaveč - Poprad; man muss hier auf einen anderen Dieselzug umsteigen. Von der nördlichen Bahnsteigkante aus erblickt man die Südansicht der gesamte Hohen Tatra.

links die Gerlachspitze, höchster Berg der Karpaten; rechts die Lomnitzer Spitze, beide in Wolken

Rechts des Keilbahnsteigs geht der Blick östlich nach Veľká Lomnica; Poprad liegt im Rücken.

In Poprad trifft die TEŽ heutzutage rechtwinklig auf den Verlauf der Regelspurgleise der Hauptstrecke Žilina–Košice („Turmbahnhof“, ca. 1980 in dieser Form angelegt). Der TEŽ-Bahnsteig ist von der oben liegenden Wartehalle des Empfangsgebäudes zugänglich, die äußerst großzügig angelegt ist.

Blick über ein Bahnsteigdach der Hauptbahn zum Hochbahnsteig der Tatrabahn (mit Zug!)

Wartehalle Bf Poprad, hinten Ausgang zur TEŽ

auch ein TEŽ-Revisionsfahrzeug wurde gesichtet

Blumen-Dampfzug in Tatranská Lomnica

Gleise Richtung Strbské Pleso eingerahmt vom Blumenschmuck am EG des Bf Starý Smokovec

(wird fortgesetzt)

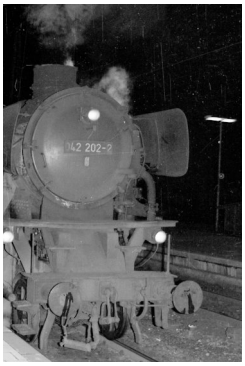
Der schönste Platz im Zug: Auf dem Führerstand

(Teil 2) Text und Fotos: Hubert Fingerle

Es hat mich oft erstaunt, dass manche Lokführer eine Führerstandsmitfahrt erlaubten, obwohl sie sicher dutzende Male pro Tag von Eisenbahnfans darum gebeten wurden. So geschah es auch mir im Januar 1975, als ich im Bahnhof Lingen den Lokführer der 012 082 um die Mitfahrt in Richtung Emden bat. Doch ich erntete nur ein Lächeln und den Verweis auf zwei bereits auf der Lok anwesende Eisenbahnfreunde. Doch er gab mir auf, zu einer bestimmten Zeit am frühen Abend wieder bereitzustehen, dann würde seine Rückleistung wieder durch Lingen kommen und er würde mir dann auf der Fahrt bis Rheine einen Platz reservieren. Als die Abfahrtszeit näher rückte, kam vom Fahrdienstleiter die Durchsage, dass der Eilzug ca. 15 Minuten Verspätung habe. Sehr überrascht war ich dann, als dieser nicht mit der 012 082, sondern mit der 042 202 an den Bahnsteig rollte. Die Führerstandstür wurde geöffnet und ich zur Eile beim Hinaufklettern gemahnt. Ich erfuhr, dass die 012 einen Luftpumpenschaden hatte und im Bw Emden repariert werden musste, die 042 wurde als Ersatz gestellt.

Bereits bei einem früheren Besuch entstand das Foto meiner „Mitfahrlok“ 042 202 im Bw Rheine

Nur betrug die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Emslandstrecke 120 km/h, was von der 012 spielend erreicht wurde, die 042 war aber nur für 90 km/h zugelassen. Das bescherte mir wiederum eine unvergessliche Mitfahrt, denn sowohl Lokführer als auch Heizer kämpften verbissen gegen die Verspätung. Das Getöse, das die 042 bei der Anfahrt in Lingen ablieferte, muss man erlebt haben! Der Heizer nutzte die gute Verdampfungsfähigkeit des ölgefeuerten Kessels könnerhaft aus und hielt den Kesseldruck stets kurz vor dem roten Strich, und der Lokführer leistete Millimeterarbeit an Steuerung und Regler, so dass die Verspätung bei der Ankunft in Rheine ganze 10 Minuten betrug. Mehrmals pendelte die Nadel des Geschwindigkeitsmessers um 110 km/h, was damals niemand erfahren durfte …



Gut in Rheine angekommen: 042 202 aufgenommen nach dem Verlassen des Führerstands

In den Eisenbahnmagazinen sah man damals häufiger Bilder, die aus der Heizerperspektive auf entgegenkommende Dampfzüge geschossen wurden. Natürlich habe ich auch davon geträumt, selbst einmal ein solches Foto zu schießen. Das gelang mir Ende Januar 1975 bei einer Mitfahrt auf der 023 039 zwischen Lauda und Würzburg. Trotz des recht trüben Wetters war es eine schöne Lokmitfahrt, und ich kam endlich zu meinem Wunschfoto. In Erinnerung geblieben ist mir allerdings, dass die 023 039 erheblich rauer lief, als reichlich ein Jahr zuvor die 023 024. Man merkte, dass die Zeit der 23er auf ihr Ende zuging.

Blick vom Führerstand der 023 039 auf die entgegenkommende heute in Rotterdam beheimatete 023 023, aufgenommen bei Gaubüttelbronn zw. Lauda und Würzburg

Das war dann auch die letzte spektakuläre Mitfahrt auf einer Dampflok, danach schaffte

ich es lediglich noch ein paarmal auf Mayener 50er, was ich aber dennoch genossen habe.

In den Jahren 1981/82 pendelte ich jedes Wochenende zwischen dem neuen Arbeitsplatz in Münster (Westfalen) und Oberlahnstein. Für die Rückfahrten nach Münster nutzte ich dabei stets einen der damals an Wochenenden verkehrenden „Bundeswehr-ICs“, der in Koblenz eingesetzt wurde und in Kiel endete. Bespannt war er mit einer Hamburg-Eidelstedter 110 oder 112, die ein Osnabrücker Lokführer von Koblenz bis zu seinem Heimat-Bw führte. Wann immer mir danach war, fragte ich auch hier wegen einer Mitfahrt nach und erhielt meistens die Genehmigung, so dass die Fahrten mit äußerst angenehmen Unterhaltungen abliefen.

112 266 vor dem Bundeswehr-IC nach Kiel. Nachdem das Personal sein Schwätzchen beendet hatte, durfte ich auf der Lok Platz nehmen.

Einmal wurde mir dabei jedoch innerlich glühend heiß, denn beim Halt in Dortmund Hbf ging die vom Bahnsteig abgewandte Führerstandstür auf und ein ernst dreinblickender Mann betrat den Führerstand. Aus der folgenden Begrüßung meines Lokführers schloss ich, dass es sich um einen höheren Beamten des Bw Osnabrück handeln musste. Mein Lokführer stellte mich als Kollegen vom Bw Koblenz-Mosel vor, der auf dem Weg zur Bundesbahnschule in Münster sei (die gab es damals wirklich!). Ob dieser dreisten Lüge lief mir ein Schauer den Rücken hinunter, und zum Glück konnte wegen der Dunkelheit keiner meinen hochroten Kopf erkennen. Die glücklicherweise nur kurze Strecke bis Münster lebte ich in ständiger Angst der Entdeckung, die für den Lokführer möglicherweise negative Konsequenzen gebracht hätte. Beim Aussteigen in Münster lächelte mir der Lokführer jedoch verschmitzt hinterher. Als ich den Lokführer später wieder traf, berichtete er mir, dass sein Kollege gleich durchschaut hatte, dass ich kein Bundesbahner bin, er aber niemandem Probleme bereiten wollte. Erleichterung pur!

In den 1990er Jahren konnte ich dank der Einführung des „Schöne-Wochenend-Tickets“ mit dem ELF-Kollegen Bernd Bahnmüller viele schöne Tagestouren zu interessanten Zielen im süddeutschen Raum unternehmen. Eine dieser Touren führte uns nach Lindau. Für die Rückfahrt nutzten wir einen IR nach Saarbrücken. Dabei schafften wir es, sowohl für die Fahrt von Lindau nach Ulm (mit Umsetzen in Friedrichshafen) auf dem 218er-Doppelpack als auch auf der 103 von Ulm nach Stuttgart ganz vorne mitzufahren. Interessant waren die Erläuterungen des Lokführers über die automatische Bremssteuerung bei der Bergabfahrt auf der Geislinger Steige. Allerdings ging es auf dem Führerstand der kurzen 103 beängstigend eng zu. Schade nur, dass wegen der Dunkelheit keine Bilder zu machen waren.

Natürlich kann ich hier nicht über alle Führerstandsmitfahrten berichten, aber die letzte aus dem Jahr 2018 darf nicht fehlen. Während es heute bei den privaten Bahngesellschaften nahezu unmöglich ist, die Zustimmung zum Aufenthalt auf dem Führerstand zu erhalten, erlauben mir Kontakte zu Museumseisenbahnern gelegentlich die Mitfahrt auf Museumsloks. So freute ich mich riesig über die Einladung auf die 58 311, deren Sonderzug ich für die Fahrt zur Schwäbischen Alb-Bahn (Schelklingen - Münsingen - Engstingen), wiederum über die Geislinger Steige, nutzte.

Vor der Bergfahrt über die Geislinger Steige fasst 58 311 im Bf Geislingen Wasser

Die Fahrt begann im Dunkeln und führte in Richtung der aufgehenden Sonne – die tolle Stimmung bescherte ein unvergessliches Erlebnis.

Romantische Fahrt in die aufgehende Sonne: 58 311 bei Geislingen

Die Mitfahrten – und besonders die gelegentliche Erlaubnis, auch selbst Hand anzulegen – haben zu den schönsten Erlebnissen geführt, die ich durch das Eisenbahnhobby genießen durfte. Daher war es für mich klar, dass ich auch einmal selbst als Lokführer agieren wollte, als 1992 durch die DR die Möglichkeit hierzu geschaffen wurde. 1993 in Oberwiesenthal und 2001 im Harz hatte ich dazu die Gelegenheit; weitere Erlebnisse, die ich nie mehr missen möchte.

Übrigens habe ich von fast allen Mitfahrten auch Fotos von meinen Lokführern geschossen, aber die aktuellen Datenschutzrichtlinien verbieten es leider, diese Bilder hier zu zeigen – schade.

CH-News

Unter der Schlagzeile „**Mit dem Verschwinden der ältesten Lokomotiven der Schweiz geht eine Epoche zu Ende**“ vermeldete die „Neue Zürcher Zeitung“ den begonnenen Generationenwechsel auf dem Graubündner Meterspur-Netz. Nun, der wahre Kern der Meldung besagt, dass die betroffenen Loks nicht die ältesten Exemplare der gesamten Schweiz sind, sondern die *dienst*ältesten E-Loks, bei der RhB im Plandienst – nämlich die Baureihe Ge 6/6 II «700», die zuletzt das Rückgrat des Güterverkehrs bildete. Und der vermeldete Ersatz durch moderne Triebwagen kann beim flüchtigen Lesen ebenfalls missinterpretiert werden. Nicht die Güterzüge sollen künftig mit Triebwagen bespannt werden, sondern neue Triebwagenzüge lösen die lokbespannten Personenzüge ab; dadurch werden die bisher im Personenzugdienst fahrenden, moderneren Loks frei und übernehmen künftig den Güterzugdienst.

Lok 702 „Curia“ zwischen Ilanz und Chur
Foto: David Gubler, Wikimedia Commons

Die 700er, geliefert ab 1958 von der SLM und BBC, sind sehr zuverlässige und bei den Personalen beliebte Maschinen; ihre Ausmusterung ist natürlich ein großer Einschnitt. Sie sind das Meterspur-Pendant zu den längst musealen Ae 6/6 der SBB, die wir bei der Clubreise 2020 am Gotthard erleben durften (Reisebericht in diesem Heft ab S. 6). Als begeisterter Sommer-Reisender auf Schweizer Regionalbahnen halte ich aber auch die Aussonderung der guten alten unklimatisierten Wagen mit Senkfenstern für eine bedauerliche Umstellung. Man kann nur hoffen, dass einige Exemplare von Loks und Wagen betriebsfähig erhalten bleiben, ob nun als Traditionsfahrzeuge oder durch Verkauf an kleinere Privatbahnen.

Die neuen Triebwagenzüge sind aus der Serie „Capricorn“ von Stadler. Das Reisen soll für die Passgiere attraktiver werden, und der Betrieb rationeller. Und sie haben einige Übersetzfenster!

P.S.: Die NZZ berichtet ausführlich und auch fundiert über die Schweizer Eisenbahnen, auch in dem betreffenden Artikel. Ob die Überschriften wirklich so reißerisch sein müssen?

das fragt Frieder Jehring

Stammtische

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

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

Stammtisch Zürich

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

Seit Juli 2020 wieder aktiv!

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 Niedersachsen

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

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

Vorerst entfallen die Stammtischtreffen!

Die Messe Intermodellbau 2020 in Dortmund findet neu vom 15.–18.04.2021 statt. Angaben zu einem Besuch der Messe erfolgen vom Stammtisch NRW zu einem späteren Zeitpunkt.

Die wegen "Corona" abgesagte Veranstaltung "Dordrecht unter Dampf" in den Niederlanden soll am 20.–22.05.2022 nachgeholt werden.

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.

Stammtisch Berlin

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

Stammtisch Thailand

Rolf Staude, 1/8 Soi, 20 Patak Road, TH 83100 Karon, Puket, Thailand, e-mail: **rolfstau@web.de**, mobil: **+66-85-4780215 Whats App**

Sachsen-Wasserstraße mit

Es wird wohl kaum einen ELF geben, dessen Begeisterung nicht auch Dampfschiffen gilt. Die 9 erhaltenen **Seitenraddampfer auf der sächsischen Elbe** haben nach mehreren Niedrigwasser-Jahren und nun „Corona” eine Zitterpartie (hoffentlich) überstanden. Im NFS 3/19 gab es bereits einen ganzseitigen Artikel zur wirtschaftlichen Misere.

Anfang Sommer 2020 musste die Eigentümerin (GmbH) nun Insolvenz anmelden. Die fieberhafte Suche nach einer Lösung mit dem Ziel des Erhalts der gesamten Flotte und ihrem geschlossenen Verbleib in Dresden begann. Dies fiel mit den Lockerungen der Pandemie-Auflagen zeitlich zusammen; deshalb wurde dem Unternehmen ermöglicht, den Betrieb aufrecht zu erhalten (sprich, eigentlich wieder aufzunehmen). Nicht bei allen potenziellen Fahrgästen trafen die „Lockerungen“ auf Begeisterung, denn die Schiffe gelten als (sauteure) öffentliche Verkehrsmittel mit Maskenpflicht (obwohl die meisten Passagiere die Fahrt an der frischen Luft genießen möchten und können). Dennoch wurde Anfang September vermeldet, dass die Beförderungszahlen seither zufriedenstellend hoch waren.

Eine eilends gestartete Crowdfunding-Aktion mit dem Ziel, dass die Liebhaber der Flotte in die finanzielle Bresche springen, scheiterte. Warum sollte man auch sein Geld in das Loch stopfen, welches von „Gewinnlern“ in den früheren satten Jahren „erschaffen“ wurde?

Die Bemühungen des Freistaats Sachsen und der Dampfschiff-Freunde führten per 1. September zu folgender Lösung: Eigentümerin der Dampfschiffe ist jetzt die **KULTURERBE DAMPFSCHIFFE Dresden GmbH**, der **Freistaat** stellt als Grundstückseigentümer des Dresdner Terrassenufers die Anleger zur Verfügung, und der Betrieb wird von der **WEIßE FLOTTE Sachsen GmbH** übernommen. In deren Eigentum gehen die beiden Salon-Motorschiffe über. Eigentümer der GmbHs ist die „**United Rivers AG**" mit Sitz in Basel, Schweiz, deren CEO Robert Straubhaar bekräftigte, den Erhalt dieses Erbes langfristig sichern zu wollen. Mit etwa 100 Passagierschiffen im Besitz der AG und ca. 3000 Mitarbeitern sollten dazu gute Voraussetzungen gegeben sein.

Sachsen-Schiene

Bereich Dresden-Altstadt

Auch das 12. Dresdner Dampfloktreffen der **IG Bw Dresden-Altstadt** fiel dem „Lockdown“ zum Opfer. Erstaunlich positiv war die Reaktion der großen Mehrheit der Fans, die bereits Fahrkarten für die vielen geplanten Sonderzüge gekauft hatten – viele verzichteten aus freien Stücken auf die angebotene Rückzahlung des Fahrpreises und wandelten ihre Zahlung in Spenden um.

Das nächste Großereignis im Bw soll das 13. Dresdner Dampfloktreffen **08.-10.10.2021** unter dem Motto „**Dampf an der Elbe 2.0**“ werden. Nummer und Motto machen deutlich, dass der Plan des ausgefallenen 12. Treffens technisch nicht verschiebbar / wiederholbar ist.

Die im Bw stationierte E77 10 „**Schwungrad-Elli**“ ist nach wiederholten Schwierigkeiten mit einem Stangenlager endlich wieder „flott“ – doch leider hat Corona auch *ihren* häufigeren Einsatz verhindert. Die Probleme traten nach Arbeiten im Dampflokwerk Meiningen auf und konnten selbst nach zweimaliger Reparatur in Meiningen nicht richtig behoben werden. Mit dem praktischen Wissen alter Dampflok-„Hasen“ ist die Einstellung der Achslager nun wohl in Eigenregie gelungen. Die schon traditionelle jährliche „**Werkstattfahrt**“ des Vereins, regulär von Elli geführt, wurde nun vom Mai 2020 über die „Zwischenstation“ Oktober auf den Mai 2021 verschoben. Die Planung sieht unverändert vor, dass der Zug vom Eisenbahnmuseum Bw Berlin-Schöneweide aus nach Oranienburg fährt, dort öffentlich die Fahrgäste aufnimmt und diese zum Betonwerk Spitzke in Möllenhagen bringt. Im Werk werden Fertigungsstrecken für Fahrleitungsmaste und Schwellen besichtigt.

Der Verein hat bisher leider keinen eigenen Wagenzug, den er zu Fahrten mit seiner einzigen derzeit zugelassenen Streckenlok verwenden könnte. Die Suche nach entsprechenden Fahrzeugen hatte einen ersten Erfolg: Ein Vereinsmitglied konnte einen C4üwe Bj. 1932 aus Bayern erwerben, der jedoch einer umfassenden Aufarbeitung bedarf, für die man 3 Jahre Zeitbedarf abschätzt. Der Wagen war wegen Platzmangel im Bw zunächst in einer ehemaligen DB-Fahrzeughalle untergestellt worden, die von der DB an einen Investor veräußert wurde und seit kurzem von der SVT Görlitz gGmbH gemietet ist. Nachdem inzwischen die fällige Hauptuntersuchung der Drehscheibe mit Aufarbeitung im Eisenbahnmuseum – bis auf restliche Lackierungsarbeiten – abgeschlossen wurde und auch das Freilenken eines Schuppengleises gelang, wurde der Wagen Ende Juli ins Bw überführt. Bei facebook: „Ein Wagen für die Elli“ kann man sich aktuell zu dem Projekt informieren.

Danke an Daniel Reitmann von der IG für das Foto!

„Probeaufstellung“auf der Drehscheibe vor Haus 1

Die **SVT Görlitz gGmbH** macht bei der Restaurierung des VT 18.16 „**Ein Zug für Mitteldeuschland**“ große Fortschritte und legt sich ordentlich „ins Zeug“, auf allen nur denkbaren Wegen Unterstützer zu finden. Auf dem eigenen Youtube-Kanal können alle wichtigen Aktivitäten mitverfolgt werden.

Außenansichten gibt es im Web jede Menge – hier ein Foto von der kürzlichen „Inspektion“ eines Führerstands des Schnelltriebwagens (F. Jehring)

Lohsdorf / Sächsische Schweiz

Der **Schwarzbachbahn e.V.** beging sein diesjähriges Bahnhofsfest mit 2 IVK-Loks der Museumsbahn Schönheide. 99 516 pendelte mit dem Besucherzug. 99 585 erfährt als langfristige Leihgabe nun eine Aufarbeitung mit Hauptuntersuchung.

Für diese „Parade“ ließ man 99 585 rauchen (FJ)

Also was war es?

Zum Rätsel im NFS 2/20 gab es exakt 1 Lösungsversuch, der aber leider daneben lag. Richtig ist:

c) Wartungsfahrzeuge für Einschienenbahnen!

Es handelt sich um „hängende" Schienenfahrräder, links im Rätselbild ein Exemplar der Dresdner Bergschwebebahn, das sich als Ausstellungsstück im Zugangsbereich der Dresdner Standseilbahn befindet (beides Strecken der DVB), und rechts ein Exemplar der Wuppertaler Schwebebahn, gesehen in der Werkstatt des Depots Vohwinkel, leider nur mit dem unscharfem Foto belegt.

Der mutige Rätselfreund erhält einen Trostpreis.

Richtigstellung

Die Meldung „**Teuflisches im Harz**" im NFS vom 1. April 2020 erwähnte, dass bei dem neuen Rocktheater-Stück auf dem Brocken Lf und Heizer draußen Nebenrollen geben. Dies entsprang der Fantasie eines nicht näher genannten Eisenbahn-Fans. Leider wurden auch die Corona-bedingt auf Herbst 2020 datierten Aufführungen erneut auf das Frühjahr 2021 verschoben. Somit steht die Premiere von „**FAUST'n'Roll**" auf dem Brocken immer noch aus. Das Ensemble hat inzwischen die Uraufführung in Berlin gegeben und auch schon in der Sächsischen Schweiz im Theaterzelt Rathen gastiert. Daher kann besagter Eisenbahn-Fan vermelden, dass eine **echte Zugschlusslaterne** einen Auftritt als „**Irrlicht**" hat. Leider versagte bei dem Gastspiel die Leuchtfunktion dieser Requisite.

MBBKB-News

Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V.
Bahnhofstraße 1, 15377 Buckow
Tel.: 03343-357578 **neue Mailadresse:**
e-mail: ehrenlokführer@buckower-kleinbahn.de
Internet: https://buckower-kleinbahn.de

1 h Fahrtraining (Streckenfahrt) auf Gespann ET479.6 + ES879.6 zu jedem öffentlichen Fahrtag ist wieder möglich dank Corona-Lockerungen!

Ein Jubiläum wird gefeiert: **100 Jahre Schweizer Triebwagen BDe 4/4** am 13. – 17. Oktober 2020!

Seit August 2020 ist der im Februar 2017 von dem Verein erworbene Triebwagen wieder im Einsatz. Er erfuhr in Buckow eine Aufarbeitung und jetzt eine Neulackierung. Es handelt sich um das einzigste noch vorhandene Fahrzeug dieser Bauart. Im NFS 1/17 gab es dazu eine Kurzmeldung.

Foto: Andreas Hauschild, Buckower Kleinbahn – danke für die freundliche Genehmigung fürs NFS!

Um ihn dauerhaft erhalten zu können ist eine wettergeschützte, sichere Unterstellmöglichkeit vonnöten, die es dort aber noch nicht gibt. Daher hat die MBBKB eine Spendenaktion / Crowdfunding-Aktion zur Errichtung eines einständigen Lokschuppens nach dem architektonischen Vorbild des bestehenden Bahnhofgebäudes gestartet: „**Wir bauen ein neues Zuhause für eine Hundertjährige**". „Anschub"-Kapital ist bereits aus der Spendenaktion für den Triebwagen vorhanden.

Die nächsten Fahrtage des Vereins, zu denen man das gute Stück bestimmt auch erblicken wird, finden am **3.10.** und **17.10.2020** statt. Wer also vor oder nach unserer diesjährigen JHV noch nichts vor hat ... oder anstatt ... Dort in Buckow ist nicht nur die Kleinbahn toll, sondern auch die Landschaft der „Märkischen Schweiz"! (weiterer Link)

Video-Tipps

Reinhard Schüler empfiehlt die Eisenbahn-Romantik-Folge 792 „Elektrisch ins Jrüne ..." (Woltersdorfer Strassenbahn / Buckower Kleinbahn ...)

Ueli Wegmann empfiehlt einen Youtube-Film über die über 10 Jahre erkämpfte Wiedereröffnung der Bahnstrecke Etzwilen - Singen/Htwl. von 1875.