News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/22 01.12.2022

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!

Ein Jahr geht zu Ende, das uns viele Erlebnisse ermöglichte!

Das bedeutendste war unser Treffen zum 30. Gründungsjubiläum. Roli Seehaus vom Team Erstfeld fotografierte unsere gesamte „Reisegruppe“ vor dem legendären braunen „Krokodil“.

Liebe Clubmitglieder, NFS-Leser und Interessenten!

Spitzenlicht und Weihnachtsbaum erhellen die Dunkelheit. Symbolkraft in diesem Motiv, kürzlich aufgenommen an der Weißeritztalbahn. Symbolkraft eventuell auch in der Beobachtung, dass diese Lichter nicht angeschaltet waren, als noch Tageslicht herrschte und man die Lok auf dem Foto auch wirklich gesehen hätte? Sparzwang wegen Kohlenmangel? Die Zeiten werden schwieriger.

Redaktion und Vorstand wünschen euch dennoch schöne Feiertage und ein gutes Jahr 2023, möglichst ohne persönlichen Kohlenmangel, immer ausreichend Druck auf eurem Manometer und allzeit unfallfreie Fahrt!

Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2021 / 2022

Auf die JHV hin ist es meine Aufgabe Bericht zu erstatten. Dies ist meine fünfundzwanzigste und zugleich letzte Aussage über das Clubjahr. Eine lange Zeit durfte ich als Präsident den Clubzug führen. In dieser ganzen Zeit habe ich im Club vieles erlebt was mir grosse Freude und Spass gemacht hat und ich bin überzeugt, auch wenn ich jetzt ins zweite Glied zurücktrete, wird dies weiterhin so bleiben. An dieser Stelle ist es angebracht mich bei allen Vorstands- und Clubmitgliedern ganz herzlich zu bedanken, welche mich während dieser langen Zeit immer unterstützt haben. Dem neuen Clubvorstand wünsche ich an dieser Stelle für die Weiterfahrt des Clubzuges alles Gute. Die Darlegungen sollen vergleichbar bleiben mit den Vorjahresberichten und so halte ich mich weiterhin an den seit der Clubgründung gehandhabten Raster. Ein weiteres durch die Corona-Pandemie immer noch geprägtes Clubjahr liegt hinter uns. Das Clubleben kam trotzdem wieder etwas in Schwung, auch wenn häufig Änderungen vorgenommen werden mussten.

Haben wir «Zweck und Ziele des Clubs» im Jahre 2021 / 2022 erreicht?

Punkt 1 Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten & Informationsaustausch

Positiva: Unser Clubgrundsatz «die Pflege einer unkomplizierten Vereinskultur» wurde trotz der immer noch schwierigen Coronazeit durch die Mitglieder weiterhin gepflegt. Das so beliebte Eisbeinessen des Stammtisches Berlin – erstmals unter der Leitung von Hartmut Moldenhauer – musste wegen Coronamassnahmen abgesagt werden. Als Ersatz fand dann im Juni ein Spargelessen verbunden mit einer Schifffahrt über die Spree und andere Wasserstrassen statt. Die traditionelle Harz-Winterfahrt des Stammtisches Niedersachsen konnte dieses Mal wieder durchgeführt werden. Allerdings etwas anders als geplant, denn das angekündigte Sturmtief «Zeynep» verhinderte die vorgesehene Eisenbahnfahrt. Im April fand die erste zwischen unserem Club und dem Ziegeleipark Mildenberg organisierte Veranstaltung «Faszination Feldbahn» statt. Der Stammtisch Südwest hielt bis Mitte des Jahres 2022 seine monatlichen Stammtischabende weiterhin als Videokonferenz ab um dann wieder zu den eigentlichen Stammtischtreffen zurückzukehren. Bei einer von Bernd Bahnmüller organisierten Reise auf die Schwäbische Alb trafen sich 11 Teilnehmer. Der Stammtisch Zürich führte, nachdem es die Coronabestimmungen erlaubten, seine monatlichen Treffen im Restaurant Vorbahnhof in Zürich weiter.

Umso wichtiger waren in diesem Jahr die Clubinformationen. Unter der bewährten Regie von Frieder Jehring als Redaktor wurden die Clubmitglieder durch vier Ausgaben des NFS über das Clubgeschehen und weitere Eisenbahnthemen informiert. Frieder, danke für deine grosse nicht immer so einfache Arbeit. Die Beiträge von Clubmitgliedern ermöglichten spannende, vielseitige mit schönen Fotos bestückte Berichte. Auch hier ein grosses Dankeschön an die Schreibenden verbunden mit der Bitte: «Weiter so».

Eine Vorstandssitzung wurde in dieser Berichtsperiode mittels Videokonferenz abgehalten. Eine zweite fand Ende August am Wohnort der Quästorin respektive des Sekretärs statt, die dritte kurz vor der GV/JHV in Altdorf. Dazwischen wurde die Kommunikation über Mail und Telefon geführt. Die Kollegialität und die Zusammenarbeit im Vorstand ist ausgezeichnet und es hat Spass gemacht unter diesen Bedingungen mitzuarbeiten.

Negativa: Die stetige Abnahme von Mitgliedern, meistens altersbedingt, bereitet Sorge und kann leider nicht durch Neueintritte kompensiert werden. Dieses Thema bleibt für den Vorstand weiterhin sehr aktuell und Anregungen zur Verbesserung dieser Situation werden gerne entgegengenommen.

Punkt 2 Pflege der Beziehungen zu Bahnen und Verkehrsunternehmungen

Positiva: Viele Museumsbahnen bieten Wochenend-Ehrenlokführerkurse für Interessierte an. Es ist dieses Jahr – dank Frieder Jehring – auch gelungen in Zusammenarbeit mit dem Ziegeleipark Mildenberg kurz vor unserer GV/JHV einen ersten Ehrenlokführerkurs auf der vorhandenen Tonlorenbahn mit 630 mm Spurweite abzuhalten. Erfreulich auch die Tatsache besonderer Angebote der Selfkantbahn, wie die auf 2023 verschobene Sommerfahrt des Stammtisches NRW. Die von unserem Mitglied Rainer Zache neu gegründete Hoppegarten Park Eisenbahninfrastruktur (HPE) trägt sich ebenfalls mit dem Gedanken wieder ELF-Kurse auf Köf durchzuführen. Möglichkeiten unser Hobby aus- respektive weiterzuführen. Das Verkehrsmuseum Dresden hat dieses Jahr einen Diesel-Workshop durchgeführt an welchem Frieder unseren Club vorstellen durfte. Alles interessante Angebote, welche – je nach Anklang – hoffentlich im nächsten Berichtsjahr wiederholt oder sogar ausgebaut werden.

Negativa: Leider haben sich die noch mit Dampfloks betriebenen Schmalspurbahnen wie die HSB, Molli, Weisseritztalbahn usw. aus verschiedenen – teilweise verständlichen – Gründen von der traditionellen bis zu 13 Tagen dauernden ELF-Ausbildung verabschiedet. Eine Tatsache, die wir als Club leider kaum ändern können.

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

Regelmässig pflegt der Clubsekretär den Kontakt zu verschiedenen Bahnverwaltungen. Ausbildungsträgern wird ein spezieller Flyer unseres Clubs übergeben, verbunden mit der Bitte, diesen jeweils nach Abschluss des Kurses an die Absolventen zu verteilen, um dadurch auf unseren Club aufmerksam zu machen. Ab und zu wird unser Club bei solchen Veranstaltungen durch ein Vorstands- oder Clubmitglied persönlich in einem Kurzreferat vorgestellt. Es ist zu hoffen, wir gewinnen durch diese Informationen wieder vermehrt neue Clubmitglieder.

Punkt 4 Materielle / ideelle Unterstützung von Projekten

Hier gilt das seit Jahren Gesagte: Die finanziellen Mittel unseres Clubs reichen leider nicht aus zur Unterstützung von Organisationen und/oder Museumsbahnen. Das Engagement einiger Clubmitglieder bei Museumsbahnen, ob in «eisenbahnerischer» Funktion oder als Sponsor, leistet jedoch sicher eine wertvolle Unterstützung.

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

Unsere durch Reinhard Schüler immer sehr aktuell gestaltete Homepage – mit vielen Kurzberichten und Fotostrecken bestückt – ermöglichen dem Besucher, sich über unser Clubleben zu informieren. Die Bitte Vorankündigungen von Stammtisch- / Clubveranstaltungen möglichst frühzeitig dem Webmaster zu melden bleibt bestehen. Ebenso sind aktuelle Fotos von durchgeführten Veranstaltungen, Ausflügen etc. willkommen. Sie leisten dadurch einen wertvollen Beitrag über unser Clubleben.

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

Ausser den unter Punkt 2 bereits erwähnten Anstrengungen ist die Suche nach Ausbildungsmöglichkeiten bei Bahnen zurzeit nicht sehr erfolgsversprechend. Leider hat sich hier seit dem letzten Clubjahr nichts geändert. Etliche weitere Museumsbahnen bieten meist in Wochenendkursen, auf ganz unterschiedliche Art und Weise, das «einmal am Regler stehen» an. Entsprechende Hinweise finden sich im Internet oder in Fachzeitschriften. Diese Möglichkeiten sind immer eine Prüfung wert und wir werden in Zukunft vermutlich solche Gelegenheiten vermehrt nützen müssen, um unser Hobby weiterhin pflegen zu können.

Göttingen, im September 2022

Peter Brühwiler

Bericht des Sekretärs – Clubjahr 2021 / 2022

Werte Club-Kolleginnen und Club-Kollegen,

zum Herbstbeginn und mit Ablauf des Clubjahres 2021/2022 darf ich wieder auf eine ereignisreiche Zeit zurückblicken. Nach unserer JHV in Frankfurt am Main war allerdings zunächst erst einmal Betriebsruhe. Corona dominierte den Alltag in den Wintermonaten. Das traditionelle Eisbeinessen in Berlin musste abermals abgesagt und verschoben werden und die Winterfahrt des niedersächsischen Stammtisches beeinträchtigte ein heftiger Orkan. Erst folgten Absagen der Teilnehmer, dann mussten auch die Harzer Schmalspurbahnen ihren Betrieb weitestgehend einstellen und die gebuchte Fahrt mit dem Triebwagen T1 fiel aus. Nicht ganz einfach für Gerhard Höttcher. Nur die Härtesten kamen irgendwie durch und trafen sich zum Essen und zum Beisammensein in Wernigerode, der bunten Stadt am Harz.

In aller Ruhe verlief die von Katrin und Frieder Jehring ausgearbeitete Kurzreise in die Tonstichlandschaft Zehdenick im Oberhavelland in Brandenburg. Ziel: Das Industriemuseum Ziegeleipark Mildenberg, einst Europas größtes Ziegelrevier. Beeindruckend war schon die Führung durch Werkstätten, Produktionshallen und Brennöfen. Aber aus Sicht der Eisenbahner waren natürlich die exklusiven Foto-Güterzug-Sonderfahrten für Eisenbahn- und Feldbahnfreunde der absolute Höhepunkt dieser rundum gelungenen Veranstaltung! Leider ergab sich dabei nicht der erhoffte Kontakt und Austausch mit den anderen Teilnehmern, hauptsächlich Train Spotter mit schwerem Gerät. Die Interessen waren einfach zu unterschiedlich.

Anfang Mai reiste ich dann „dienstlich“ nach Altdorf, Erstfeld und Mailand, um mit unseren Partnern die jetzige Jubiläums-Generalversammlung zu besprechen und noch ausstehende Leistungen mit unseren Partnern zu vereinbaren. Die Gespräche vor Ort waren sehr angenehm und zielführend. Dafür ein Dank an die Geschäftsleitung des Höfli-Hotels, an Frau Hiltbrunner vom Altdorfer Büro der Uri Tourismus AG und natürlich an unsere Freunde vom Team Erstfeld sowie an Frau Gygax von SBB Historic in Windisch. Zur großen Überraschung dann der Besuch in Mailand. Hier traf ich mich mit dem Sekretär Luciano Porfori und dem Präsidenten Ambrogio Mortarino der Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento, im weitesten Sinne auch ein Team Erstfeld, nur eben in Italien. Daraus entwickelte sich recht schnell das zur diesjährigen Generalversammlung angebotene Zusatzprogramm für unsere Gäste. Sicherlich lässt sich aus den noch frischen Kontakten in naher Zukunft noch mehr gestalten. Übrigens ist Ambrogios liebste Bahnstrecke in Deutschland die Marschbahn – also die Strecke von Hamburg-Altona nach Westerland / Sylt. Wann immer die damalige Bundesbahn Nostalgiefahrten mit den ölgefeuerten Dampfloks 01 1100, 01 1066 und 042 271 von Hamburg-Altona aus in Schleswig-Holstein durchführte – Ambrogio war scheinbar immer dabei! Warten wir also ab, was wir in Italien noch so machen können ...

Nur wenige Tage später fuhr ich dann mit Inge als Teilnehmer an einer von Bernd Bahnmüller initiierten Clubreise auf die Schwäbische Alb. Zu den Höhepunkten seiner Veranstaltung zählte am ersten Reisetag eine Führung durch das Hohenzollernschloss in Sigmaringen. Dann folgten am Samstag Fahrten auf den Strecken der Schwäbischen Alb-Bahn und ein Empfang durch den allseits bekannten eisenbahnverrückten Geschäftsführer Bernd-Matthias Weckler in der Gaststätte des Münsinger Bahnhofes. Wir danken Herrn Weckler für seinen flammenden Vortrag zur Geschichte des noch jungen Unternehmens und für die eindrucksvolle Führung durch die dortige Betriebsstätte. Am Sonntag fuhren wir über Ulm zum Öchsle nach Warthausen und nahmen uns den ganzen Tag Zeit, um auf dieser schönen Schmalspurbahn gleich zweimal hin- und her zu fahren. Bernd, auch Dir Dank für Deine Mühen. Du hast mit Deinem Angebot sogar Teilnehmer aus dem fernen Berliner Raum begeistern können.

Dann war da noch das große Jubiläum der Selfkantbahn „50+1 Jahr Dampfbetrieb“. Hervorragende Veranstaltungen an drei Festwochenenden in Schierwaldenrath, allesamt bei bestem Wetter! Als Vertreter für den Club überbrachte ich mit einem Präsent beim Empfang für die Ehrengäste aus Politik und Wirtschaft auch die Glückwünsche der DR Ehrenlokführer und Grüße des Stammtischleiters Nordrhein-Westfalen.

Was passierte noch? Ach ja, Ende August endlich wieder eine Vorstandssitzung wie früher, also nicht als Video-Konferenz. Die Sitzung fand in Hemmoor statt. Zu den Teilnehmern zählten die Vorstandsmitglieder, sowie einer der Stammtischleiter. Der für die Sitzung vorgesehene Zeitrahmen ließ sich nicht einhalten und wurde deutlich überschritten. Zentrale Themen waren die kommende Generalversammlung, Finanzen und das NFS, sowie die vorliegenden Bewerbungen für die Ausrichtung der kommenden JHV 2023 und 2024.

Eine letzte wichtige Veranstaltung möchte ich nicht vergessen und unbedingt noch anfügen. Während ich hier die letzten Absätze meines Berichtes bearbeite, erreichte Frieder Jehring mit seinen ABC Schützen (einer aus Ahnsen, einer aus Berlin und einer aus Celle) gerade den Ziegeleipark Mildenberg. Nach der Veranstaltung mit dem Fotogüterzug, diesmal zu einem Ehrenlokführerseminar auf der Feldbahn-Dampflok! Unsere Kollegen berichten sicher später darüber. Ich freue mich darüber, hoffe dass sich die Erwartungen unserer Teilnehmer erfüllen mögen und sich die Zusammenarbeit mit dem Ziegeleipark auch im kommenden Jahr weiter fortsetzen wird und ausbauen lässt.

Aus der Welt unserer Stammtische kann ich auszugsweise berichten, dass Andreas Walter die Arbeit von Jürgen Mühlhoff übernahm. Jürgen verstarb nach langer schwerer Krankheit. Viele unserer Club-Kollegen reisten aus dem ganzen Bundesgebiet zur Trauerfeier an. Ich wünsche Andreas viel Erfolg bei seinen Bemühungen um die Fortführung des Stammtisches Südwest.

Wenige Wochen später erreichte mich zu meiner großen Überraschung die Anmeldung von Elfi Mühlhoff zur Generalversammlung. In einem langen Telefonat mit Elfi erfuhr ich von ihr, wie wichtig der Club für Jürgen war. Das war schon berührend, wie Elfi das so erzählte. Bei aller Trauer um Jürgen freuen wir uns darüber, dass Elfi dem Club und dem Stammtisch Südwest als neues Mitglied, auch im Sinne von Jürgen, weiterhin verbunden bleibt.

In Berlin tat sich ebenfalls etwas. Kommissarischer Stammtischleiter ist nunmehr Hartmut Moldenhauer. Katja und Hartmut luden im Juni zum Buletten- und Spargelessen in das bekannte Stammhaus am Rohrdamm ein. Zum Programm gehörte eine Bootsfahrt auf der Spree und auf zahlreichen weiteren Wasserwegen innerhalb des Stadtgebietes. Unsere früheren Gastgeber Leni und Jürgen nahmen ebenfalls am Essen teil. Anlass auch für den Präsidenten und Hartmut, um sich bei Jürgen für die in all den Jahren für den Club geleistete Arbeit nochmals persönlich zu bedanken.

Auch der Zürcher Stammtisch traf sich erstmals wieder im Restaurant „Vorbahnhof“, wenn auch nur mit mäßiger Beteiligung. Hier möchte ich Heini meine Unterstützung im Bemühen um eine erfolgreiche Fortführung des traditionsreichen Zürcher Stammtisches anbieten.

Insbesondere unsere langjährigen Mitglieder trauerten um Heinz Schnabel. Peter Brühwiler nahm an der Beisetzung teil und hielt auf ausdrücklichem Wunsch der Familie für Heinz eine würdige Grabrede. Ausführliche Nachrufe auf Jürgen Mühlhoff und Heinz Schnabel finden sich im NFS, Heft 2/2022.

Leider mussten wir in diesem Jahr eine außergewöhnlich hohe Zahl säumiger Beitragszahler feststellen. Unsere Quästorin musste rund ein Drittel unser Mitglieder anschreiben. Aus sicherer Quelle kann ich darüber berichten, wie aufwendig ihr dadurch entstandener Mehraufwand gewesen ist. Daher bitte ich Euch abschließend um fristgerechte Überweisungen der Beiträge. Im Härtefall bitte anrufen. Wir sichern selbstverständlich Vertraulichkeit zu.

Werte Club-Kolleginnen und Club-Kollegen, damit enden meine diesjährigen Ausführungen zum Clubjahr 2021/2022. Ich bedanke mich für Euer Vertrauen und verrate mal, dass ich gerne wieder für ein Amt im neu zu wählenden Vorstand kandidiere.

Tschüß und AgD – Wir sehen uns in Altdorf und Erstfeld.

Reinhard Schüler / Clubsekretär

Hemmoor im September 2022

Protokoll
der 30. General- / Jahreshauptversammlung des „Club DR ELF“ am Sonntag, den 09. Oktober 2022 im SBB Historic Depot Erstfeld

Beginn 14.45 Uhr **Ende** 17.10 Uhr

1. Begrüssung

Der Präsident Peter Brühwiler eröffnet die Sitzung mit dem obligatorischen Achtungspfiff und dem darauffolgenden Trillerpfiff als Abfahrtsbefehl und begrüsst die anwesenden Mitglieder.

Er begrüsst insbesondere

- *die anwesende Präsidentin der Gemeinde Erstfeld, Frau Pia Tresch-Walker,*
- *die anwesenden Ehrenmitglieder unseres Clubs, Heini Billeter, Heiner Bruer, Wolfgang Kapferer und Holger Prochnau, sowie*
- *die bei dieser Versammlung erstmals anwesenden Damen.*
- *Er verliest die vorliegenden 14 Entschuldigungen und*
- *informiert über das neues Mitglied Elfi Mühlhoff – Ehefrau unseres verstorbenen langjährigen Kollegen und Stammtisch-Leiters Jürgen Mühlhoff.*

2. Feststellung der ordnungsgemässen Einladung

Diese wurde im NFS 1 + 2/22 und auf der Homepage veröffentlicht.

Der Präsident stellt die ordnungsgemässe Einladung fest.
Es erhebt sich kein Widerspruch und / oder Rückfragen.

Er stellt fest, 34 Stimmberechtigte sind anwesend.

3. Grussbotschaften

- *Die anwesende Präsidentin der Gemeinde, Frau Pia Tresch-Walker, begrüsst im Namen der Eisenbahn-Gemeinde Erstfeld die Anwesenden. Sie gibt einen Überblick über die Geschichte, die Gegenwart und die Zukunft ihrer Gemeinde.*
- *Im Namen der SBB Historic Team Erstfeld begrüsst deren Präsident Pascal Mangold die Anwesenden.*
- *Vom anwesenden Ehrensekretär und Ehrenmitglied Heini Billeter erfolgt ein weiteres Grusswort. Er dankt u.a. dem Präsidenten Peter Brühwiler für seine über 25-jährige engagierte Tätigkeit als Präsident unseres Clubs. Die Anwesenden unterstützen diesen Dank mit stehendem Applaus.*

4. Gedenken der Verstorbenen

Im Clubjahr 2021/22 sind verstorben:

- *Gerhard Brückmann, Seuzach,*
- *Jürgen Mühlhoff, Neunkirchen, Stammtisch-Leiter Süd-West,*

– *Heinz Schnabel, Feldberger Seenlandschaft.*

Nach einer Würdigung der Verstorbenen durch den Präsidenten erheben sich die Anwesenden zum stillen Gedenken.

5. Wahl des Stimmenzählers

Auf Vorschlag des Präsidenten wird Hartmut Moldenhauer einstimmig zum Stimmenzähler gewählt. Er nimmt die Wahl an.

6. Protokoll der JHV Frankfurt am 24. Oktober 2021

ging allen Mitgliedern mit NFS 4/21 im Dezember 2021 zu.

Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet. Es ergeben sich keine Rückfragen.

Es wird einstimmig genehmigt.

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

Sie wurden den Teilnehmenden zur Vorbereitung mit der Tagungsmappe übergeben.

7.1 Bericht des Präsidenten

Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet.

Keine Wortmeldungen.

Der vorliegende Bericht wird einstimmig angenommen.

7.2 Bericht des Sekretärs

Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet.

Keine Wortmeldungen.

Der vorliegende Bericht wird einstimmig angenommen.

8. Kassenbericht

wurde in der Tagungsmappe verteilt und liegt den Teilnehmenden vor.

8.1 Clubrechnung 2021/2022

Quästorin Inge Schüler erläutert den vorliegenden Kassenbericht:

Es ergibt sich ein Minus von 872,91 € und ein Vermögen von 8.616,13 €.

Es werden keine Rückfragen gestellt.

8.2 Bericht der Kassenprüfer für 2021/2022

Hartmut Moldenhauer trägt das Prüf-Ergebnis vor. Es ergaben sich keine Beanstandungen. Er schlägt die Entlastung vor.

Der Quästorin wird einstimmig mit einer Enthaltung die Entlastung erteilt.

8.3 Budget 2022/2023

wurde in der Tagungsmappe an alle Teilnehmenden verteilt.

Die Quästorin rechnet mit Mindereinnahmen von 2.390,00.-- €.

Gerd Schattinger stellt den Antrag, den Clubbeitrag auf mindestens 60,-- € zu erhöhen. Der Präsident erklärt, dass dieser Antrag auf Grund der Satzung nicht behandelt werden kann. Unter 8.4 erfolgt noch eine Information zu diesem Thema. Gisbert Quelle weist darauf hin, dass die Vorstandsmitglieder, die durch die Sitzungen entstehenden Kosten von diesen getragen werden und dem Club keine Kosten entstehen.

Das Budget 2022/2023 wird einstimmig genehmigt.

8.4 Clubbeitrag 2022/2023

Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung mit diesem Thema diskutiert und legt bei der nächsten JHV einen Vorschlag zur Erhöhung vor.

Es bleibt beim bisherigen Clubjahresbeitrag - 22 € bzw. 27 SFR.

Wird einstimmig angenommen.

9. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2021/2022

Heini Billeter wird gebeten, die Entlastung des Vorstandes durchzuführen.

Eine geheime Abstimmung wird nicht gefordert.

Die Entlastung erfolgt einstimmig mit einer Enthaltung.

10. Anträge des Vorstandes

liegen keine vor.

11. Anträge der Mitglieder

liegen keine vor.

12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2022/2023

Es ergeben sich folgende Veränderungen:

- *Peter Brühwiler kandidiert nicht erneut, dafür Reinhard Schüler,*
- *somit ist das Amt des Sekretärs vakant, hier kandidiert Karl-Heinz Kaschade.*
- *Wolfgang Stahlberg verlässt den Vorstand, hier kandidiert das Ehrenmitglied Wolfgang Kapferer.*
- *Somit setzt sich der neue Vorstand wie folgt zusammen:*
  Präsident Reinhard Schüler, Sekretär Karl-Heinz Kaschade, Quästorin Inge Schüler, Beisitzer Frieder Jehring und Beisitzer Wolfgang Kapferer.

Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Der Vorschlag, „en bloc“ zu wählen, wird akzeptiert.

Der Vorstand wird einstimmig bestätigt.

13. Wahl von 2 Kassenprüfern für 2022/2023

Vorgeschlagen werden wieder Hartmut Moldenhauer und Johannes Willemsen. Da der Ersatz-Prüfer Wolfgang Kapferer in den Vorstand gewählt wurde, ist Heiner Bruer bereit, dieses Amt zu übernehmen.

Geheime Wahl wird nicht gewünscht.
Der Vorschlag „en bloc“ zu wählen, wird akzeptiert.

Die Kassenprüfer werden einstimmig in ihrem Amt bestätigt.
Sie nehmen die Wahl an.

14. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2023

Frieder Jehring schlägt das westliche Erzgebirge mit Hotel-Unterkunft in Annaberg-Buchholz vor, vom 12. - 16. Oktober 2023. Hier gibt es verschiedene Museums-Eisenbahnen, z.B. Jöhstadt - Steinbach, Museumsbahn Schönheide und die digitale Teststrecke Annaberg - Schwarzenberg.

Als Damenprogramm ist ein Besuch im Schloss Wolkenstein vorgesehen.

Weitere Vorschläge liegen nicht vor.

Der Vorschlag „Westliches Erzgebirge“ wird einstimmig angenommen.

15. Berichte der Stammtischleiter

Berlin – Hartmut Moldenhauer

- *Fr./Sa., 20./21. Januar 2023, Bulettenessen am Freitag, Eisbeinessen am Sonnabend mit Vorprogramm „Polizeihistorische Sammlung“ und Stadtspaziergang. Wie immer im „Stammhaus“.*
- *Spargelessen voraussichtlich wieder im Juni 2023.*

Niedersachsen - in Vertretung von Gerhard Höttcher übernimmt dies **Heiner Bruer**

- *Das traditionelle Braun-/Grünkohlessen am Samstag, den 19. November mit Besuch des Museum-Stellwerks „LPF“ in Lehrte.*
- *Anstatt der Winterfahrt am 15. April Sonderfahrt mit dem Triebwagen T1 der HSB.*

NRW - Karl-Heinz Kaschade

- *Der Stammtisch besteht nun 10 Jahre+1.*
- *Die Tagesfahrt nach „Dordrecht unter Dampf“ hat am 21. Mai 2022 stattgefunden.*
- *Die Sommerfahrt Juli 2022 bei der Selfkant-Bahn entfiel, weil die Rücklieferung der überarbeiteten Radreifen aus CZ nicht erfolgt war.*
- *Das 3-Tage-Seminar ist ausgebucht, soll in Abstimmung mit der Selfkant-Bahn 2023 stattfinden.*
- *Besuch der „Beumer-Group“ in Beckum ist auf 2023 verschoben.*
- *3 Stammtisch-Treffen im Restaurant „Herzlich“ Recklinghausen.*

Zürich – Heini Billeter

- *Weiterhin am 1. Dienstag im Monat im Lokal „Vorbahnhof“ am Gleis 18 in Zürich.*

Südwest - Andreas Walter

Der Verein ist aufgelöst, nur noch normaler Stammtisch und teilt sich nun in

- *Saarland – Treffen an den ungerade Monaten und*
- *Rheinland-Pfalz - an den gerade Monaten.*
- *Teilnahme am Weihnachtsmarkt Landau.*

Thailand – Rolf Staude

Wegen Corona keine Touristen und so nichts möglich.

16. Varia

Gerd Schattinger *gibt kund, dass sich seine vorgemerkte Wortmeldung zu diesem Traktandum inzwischen erledigt hat.*

Frieder Jehring *informiert zu 8 kommenden Veranstaltungen für ELF, zu denen er als Beisitzer „Öffentlichkeitsarbeit“ involviert ist, und die ausserhalb von Stammtischaktivitäten angelegt sind. Im Einzelnen sind dies:*

- *Im Nov. 2022 evtl. ELF-Fahrtrainingsangebot auf Köf II bei Clubmitglied Rainer Zache in Hoppegarten,*
- *Anfang Dezember 2022 vorgesehenes Anschlussbahnfest in Hoppegarten / Birkenstein durchgeführt von Rainer Zache und Partnern,*
- *ca. April 2023 evtl. nächster Fotofahrtag beim Ziegeleipark Mildenberg mit Unterstützung durch den Club DR ELF,*

- *23. Mai 2023 öffentlich beworbenes Dampflokseminar auf 50 3648 beim Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf,*
- *10. Juni 2023 Techniktag „Faszination Diesellok“ beim Verkehrsmuseum Dresden, Wiederholung Stufe 1, aber mit betriebsbereiter V60,*
- *09. September 2023 Techniktag „Faszination Diesellok“ beim Verkehrsmuseum Dresden, Stufe 2,*
- *ca. September 2023 erneutes 3-Tage-Seminar für Dampflokfahrer beim Ziegeleipark Mildenberg mit Unterstützung durch den Club DR ELF,*
- *Ende Oktober 2023 evtl. 2-tägiges Dampflokseminar für ELF auf 50 3648 beim Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf mit Unterstützung durch unsern Club.*

17. Ehrungen / Schlusswort

- *Peter Brühwiler übergibt Präsident Pascal Mangold, SBB Historic Team Erstfeld den silbernen Stehbolzen und ein Geldgeschenk. Er bedankt sich herzlich für die Gastfreundschaft und den reibungslosen Ablauf des Treffens in Erstfeld.*
- *Ehrung von Peter Brühwiler für seine 25 jährige Tätigkeit als Präsident durch den neuen Präsidenten Reinhard Schüler, Übergabe eines goldenen Stehbolzens und eines Geschenkes – später packt Peter dies aus, es ist ein H0-Modell der Schweizer Ellok 420 251-1 - ex Re 4/4 II 11251 - im Jubiläums -Dekor „175 Jahre Schweizer Bahnen“.*
- *Reinhard Schüler beantragt die Ehrenmitgliedschaft für Altpräsident Peter Brühwiler. Mit stehendem, lang andauerndem Applaus unterstützen die Anwesenden dies.*
- *Peter Brühwiler bedankt sich bei Wolfgang Stahlberg für seine nun beendete Vorstandstätigkeit und übergibt ihm ein Buchgeschenk und den silbernen Stehbolzen.*
- *Peter Brühwiler bedankt sich bei Inge und Reinhard Schüler für die Organisation dieser JHV und übergibt ihnen den silbernen Stehbolzen.*

Mit dem früher nach schweizerischem Signalreglement vorgeschriebenen Pfiff – langer, kurzer, kurzer, langer Pfiff – aus seiner Zugführerpfeife „der Schlusswagen ist angekommen“ und dem Wunsch auf ein gesundes Wiedersehen schliesst der Alt-Präsident die Versammlung.

Nürnberg, den 25. Oktober 2022

gez. Reinhard Schüler – Präsident – gez. Wolfgang Stahlberg – Protokoll –

Redaktionelle Hinweise zu protokollierten Ankündigungen unter 16. Varia:

Die Ankündigung „23. Mai 2023“ erfolgte irrtümlich und muss richtig lauten „19. Mai 2023“.

Mit Kenntnisstand zum Redaktionsschluss verhinderten vorher unkalkulierbare Gründe, das ELF-Fahrtraingsangebot auf Köf II bereits „im Nov 2022“ zu realisieren. Das Angebot wird so bald als möglich realisiert.

Liebe Autoren künftiger NFS-Beiträge oder Einreicher von Kurzmitteilungen!

Für das Jahr 2023 gelten folgende Redaktionsschluss-Termine: 1.3. / 11.6. / 10.9. / 1.12.

Ablösung im Führerstand der Clublokomotive

Liebe Clubkolleginnen und -kollegen. Die 30. GV unseres Clubs in Erstfeld liegt hinter uns. Eine sehr schöne – von Inge und Reinhard Schüler gestaltete – Versammlung mit einem tollen Vor- und Nachprogramm. Für mich auch eine sehr emotionale Versammlung, denn nach 25 Jahren im Führerstand der Clublokomotive verlasse ich diesen. Zeit für ein kurzes Résumé:

Kurz nach der Gründung des Clubs, im Sommer 1993, erhielt ich nach meinem ersten Dampflokkurs im BW Berlin Schöneweide eine Einladung des damaligen Clubsekretärs Heini Billeter mit der Anfrage «ob ich nicht dem Club DR Ehrenlokführer beitreten möchte».

Nach einem Besuch des noch jungen Stammtisches Zürich trat ich dann dem Club bei. An der JHV 1997 im Lokdepot der SZU, der Sihltal – Zürich – Uetliberg – Bahn, durfte ich den Regler auf dem Führerstand der Clublokomotive vom damaligen Präsidenten und Gründungsvater Hans Elmer übernehmen. Damals habe ich zu mir gesagt: «Du übernimmst dieses Amt für maximal 10 Jahre». Die Zeit verrann, Ablösung auf dem Führerstand war keine in Sicht und so wurde ich immer wieder gebeten: «Bleib weiter auf der Lok».

Die grösste Anzahl dieser Jahre verlief die Zugfahrt des Clubs weitgehendst störungsfrei. Zwei etwas grössere Betriebsstörungen, die eine 1999 an der JHV in Leipzig resp. in Mügeln und die andere 2009 an der JHV in Meiningen wurden vom Vorstand und den anwesenden Mitgliedern behoben, sodass der Clubzug wieder seine normale Fahrt aufnehmen konnte. In dieser doch recht langen Zeit habe ich nebst einigen weiteren Ausbildungen im Bereich «Dampftechnik» sehr viel Schönes und Interessantes erlebt. Ich denke da zum Beispiel an Jubiläen bei der HSB und beim Molli, oder an das Fest zur Indienststellung der Neubaulok 99 2324-4 beim Molli, um nur einige zu nennen. Unzählige Stunden konnte ich bei Clubreisen und Stammtischausflügen mit Kollegen verbringen.

Doch irgendwann kommt die Zeit, den Führerstand der Clublokomotive zu verlassen und diese Zeit ist nun gekommen. Hier in diesem einst für die Gotthardbahn so bedeutungsvollen Lokdepot Erstfeld bin ich von der Lok gestiegen, habe den Regler meinem Nachfolger Reinhard Schüler übergeben und wünsche ihm und seiner Mannschaft mit unserem traditionellen «agD» gute Fahrt mit der Clublokomotive, denn wie wir alle wissen, ohne die gute Zusammenarbeit zwischen Heizer und Lokführer bleibt der Zug irgendwann mit Dampfmangel stehen. Natürlich freue ich mich, in Zukunft die weitere Fahrt des Clubzuges wieder am Fenster eines Wagens geniessen zu können.

Allen Vorstandkollegen, welche mich in dieser langen Zeit begleitet, und unterstützt haben, möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken. Es war toll mit allen von euch zusammen über diese lange Dauer den Clubzug führen zu dürfen.

cher hilft's aber fürs Verstehen. Das grosse Geschenk des Clubvorstandes welches von ehemaligen, bestehenden und neuen Vorstandskollegen gesponsert wurde zeigte nach dem Auspacken die SBB-Lok Re 420 251-1 mit der Bemalung «175 Jahre Schweizer Bahnen» in der Spurweite H0.

Fotos v.o.n.u.: Hans Kaufmann, Ulrike Brühwiler, Katrin Jehring, Ulrike Brühwiler

Herzlichen Dank einerseits für die grosse Ehrung und andererseits für die Geschenke, welche mir in Erstfeld zu Teil wurden. Dem Stammtisch Südwest danke für seine Geschenke sei es in flüssiger, fester oder geschriebener Form. Ob ich allerdings den Pfälzerdialekt noch lerne, bezweifle ich. Si-

Ich war einfach sprachlos. Am Abend des 19. Nov. 2022 beim Braunkohlessen des Stammtisches Niedersachsen erhielt ich dann vom neu gewählten Präsidenten Reinhard Schüler noch meine Urkunde als Ehrenmitglied.

Ich bedanke mich nochmals recht herzlich für die Geschenke und die Ehre, die mir zuteil wurde und freue mich, noch möglichst viele Jahre aktiv am Clubgeschehen teilnehmen zu können. Euer Altpräsident

Peter Brühwiler

Die Abnahmefahrt der H0-Lokomotive erfolgte gleichfalls beim Stammtischtreffen unter der fachkundigen Aufsicht des neuen Präsidenten und verlief ohne Beanstandungen. Das Publikum begleitete den Vorgang mit gebührendem Interesse.

Info am Rande von Ellen & Heiner Bruer: Wissenswertes aus der Kohlturhauptstadt Oldenburg und umzu unter diesem Link!

Geleitwort von Präsident Reinhard Schüler

Werte Clubkolleginnen, Clubkollegen und Freunde des Clubs DR Ehrenlokführer!

Dienstübergabe – Foto: K. Jehring

Am 09. Oktober 2022 wählten die zur Generalversammlung angereisten stimmberechtigten Mitglieder einstimmig einen neuen Vorstand.

Peter Brühwiler wollte diesmal nicht erneut kandidieren. Damit endete an diesem Tag seine 25-jährige Präsidentschaft und für uns alle eine Epoche in der Geschichte des Clubs. Wir danken Peter für seine ehrenamtliche Arbeit. In Würdigung seiner Verdienste verliehen ihm die stimmberechtigten Mitglieder per Abstimmung die Ehrenmitgliedschaft und wählten ihn ganz offiziell zum Altpräsidenten. Damit nicht genug! Die anwesenden Beifrauen waren zu ihrer Überraschung sogar aufgefordert, mit ihrem Votum das Ergebnis der Stimmberechtigten nochmals zu bestätigen. Und das taten sie eindeutig mit „Ja“. Peter ist nun unser erster Altpräsident und weiter Repräsentant der Ehrenlokführer.

Neu im Vorstand sind Karl-Heinz Kaschade als Sekretär und Wolfgang Kapferer als Beisitzer für Wolfgang Stahlberg, welcher sich ebenfalls nicht wieder zur Wahl stellen wollte.

Nun, über die Generalversammlung und dem zugehörigen Reiseprogramm wird in diesem NFS an anderer Stelle und vielleicht auch noch in der nächsten Ausgabe ausführlich berichtet.

Ich möchte nur anmerken, dass ich mich über die vielen persönlich geäußerten positiven Kritiken zur Reise und über die vielen Dankeskarten sehr gefreut habe, auch wenn diese mich während meiner Isolation erreichten – Corona war der Grund. Nach mehr als zwei Jahren Pandemie hatte es Inge und mich auch erwischt.

Leider auch einige unserer Gäste. Nach Angaben der Betroffenen zeigten sich die typischen Symptome gleich nach der Rückreise. Der Verlauf der Infektionen wurde überwiegend als glimpflich bewertet. Vielleicht Dank der Impfungen, vielleicht auch, weil die aktuelle Mutation als weniger aggressiv und weniger gefährlich gilt. Trotzdem großes Pech – was für ein Mist!

Nach Eingang der ersten Hinweise informierte ich alle weiteren Teilnehmer, und alle unsere Partner vor Ort, um zu warnen und weiteren Schaden möglichst abzuwenden.

Nur in einem Fall wurde von einem vermeintlich schweren Verlauf berichtet. Der Betroffene führte die Ursachen und Folgen seiner Erkrankung wiederholt auf das Fehlverhalten einzelner Teilnehmer und der Organisatoren zurück und trat wenig später aus dem Club aus. Die Bestätigung seiner Austrittsmitteilung war dann auch die erste offizielle Amtshandlung in meiner neuen Funktion als Präsident des Clubs. Nicht schön und hoffentlich für immer ein Einzelfall.

Ganz anders die zweite Amtshandlung. Im November anlässlich des traditionellen Braunkohlessens der Niedersachsen, durfte ich Peter als sein Nachfolger die entsprechende Ernennungsurkunde zum Altpräsidenten und Ehrenmitglied überreichen. Zudem erfolgten nach dem Essen in gemütlicher Runde noch die Funktionsprüfungen und Abnahmefahrten seiner Trix H0 Re 4/4 II in der Jubiläumsbedruckung „175 Jahre Schweizer Eisenbahnen“ – ein Geschenk seiner früheren Vorstandskollegen und des neuen Vorstandes.

Nur wenige Tage später erreichte mich dann die Mitteilung, dass unser Stammtischleiter Jürgen Drömmer verstarb. Persönlich verbinde ich mit Jürgen eine gelungene Jahreshauptversammlung in Berlin und viele schöne Ausflüge an die Spree und in die Umgebung Berlins. Jürgen wird mir immer in guter Erinnerung bleiben. Inge und ich wünschen seiner Leni viel Kraft für die kommenden Tage und Wochen der Trauer.

Was kommt 2023 auf uns zu? Können wir gestalten oder müssen wir verwalten?

Für das kommende Jahr kann ich noch nicht sagen, was da auf unseren Club zukommen wird. In der Tat stellt sich die Frage, ob wir in den nächsten Monaten gestalten können oder aufgrund politischer Ereignisse und daraus resultierender wirtschaftlicher Folgen überwiegend verwalten müssen. Entscheidend für uns wird das Wohl unserer Partner sein. Ich meine die Bahnen, die Museumsbahnen, das Hotelgewerbe und die Gastronomie. Was können sie im Zeichen der Krise anbieten und zu welchem Preis? Wird es weiterhin Kapazitäten für Sonderfahrten geben? Genug bezahlbare Kohle für die Dampfloks? Werden unsere Mitglieder reisefreudig bleiben, oder nehmen steigende Kosten für Energie und Dinge des Alltags uns ein wenig die Lust an unserem Hobby?

Nun, 2023 wird vermutlich kein einfaches Jahr. Vieles hängt in den nächsten Monaten auch ganz besonders vom Engagement unserer Stammtische ab.

In Berlin erwartet Hartmut Moldenhauer im Januar seine Gäste zum Besuch des Berliner Polizeimuseums und zum traditionellen Eisbeinessen, im Frühjahr wohl auch wieder zum Spargelessen.

Gerhard Höttcher ringt noch mit den Harzer Schmalspurbahnen um die Durchführung der bereits bestellten Fahrt mit dem Triebwagen T1. Die zuvor nötige Untersuchung des Fahrzeuges steht aber leider noch aus. Möglicherweise wird Gerhard mit einer Alternative auf seine Stammkunden zukommen müssen.

Frieder ist um eine Vertiefung der Kontakte zum Ziegeleipark Mildenberg bemüht. Rainer Zache wird sich vielleicht auch noch aus dem Hoppegarten bei Berlin melden …

Wolfgang Stahlberg erklärte sich bereit, Besuche bei der Schwarzwälder IG 3-Seenbahn e.V. auszuloten.

Dem Stammtisch NRW habe ich eine Nikolausfahrt auf der Selfkantbahn mit anschließendem Besuch des Untertage-Weihnachtsmarktes in Valkenburg / NL vorgeschlagen.

Ja und dann folgt wieder das Ereignis aller Ereignisse in 2023, das JHV-Treffen in Annaberg-Buchholz. Katrin und Frieder arbeiten intensiv daran. „Mit dr Bimmelbah durch's Aarzgebirg'", so der Titel zu ihrem Angebot im Oktober. Bitte rechtzeitig vormerken. Familie Jehring und der Vorstand hoffen auf eine rege Teilnahme.

Und was wird der Präsident machen? Der hält sich nach drei JHVen erstmal etwas zurück. Die Homepage muss dringend auf Stand gebracht werden. Zahlreiche Beiträge warten noch auf ihre Veröffentlichung und auch die NFS-Historie muss endlich fertig werden!

Mit Freunden der ARSMS und des Teams Erstfeld – Foto: F. Jehring

Unter anderem sind die Beziehungen zum Team Erstfeld und zur ARSMS in Mailand zu pflegen. Zudem warten die Südwestler und die Zürcher vielleicht auch auf einen Antrittsbesuch …

So weit so gut, so viel für dieses NFS – womit endete das Vorwort im Lufthansa Bord-Magazin noch? Ach ja: Bleibt uns gewogen!

Schöne Feiertage und alles Gute für das kommende Jahr wünscht Euch und Euren Familien der neue Präsident auch im Namen der Quästorin.

Reinhard Schüler

Hemmoor im Dezember 2022

Euer neuer Clubsekretär stellt sich vor …

Zu meiner Person:

Jahrgang 1951 und nun schon 11 Jahre im „Unruhestand“, davor war ich über 30 Jahre in einem Wasserwirtschaftsunternehmen in Dortmund tätig.

Im September 2003 habe ich bei der Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“ meine Ausbildung zum Ehrenlokführer absolviert. Seit 2004 bin ich Mitglied im „Club DR Ehrenlokführer“.

2011 erfolgte die Wiederbelebung des Stammtisches in Nordrhein-Westfalen. 2019 war ich einer der Mitorganisatoren der Jahreshauptversammlung in Duisburg.

Ein Schwerpunkt meiner Tätigkeit wird das NFS sein, das während geringer werdender Clubeinnahmen zu einem immer größer werdenden Anteil des Jahresbudgets wird. Im Vorstand werden wir uns der Problematik annehmen und an einem entsprechenden Konzept für die Zukunft arbeiten. Die Nutzung des Internet soll in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit mit dem Präsidenten, der Quästorin, den Vorstandskollegen, den Stammtischleitern, sowie allen Clubkolleginnen und Clubkollegen.

Ich bedanke mich für das bei der Wahl entgegengebrachte Vertrauen.

Karl-Heinz Kaschade

Clubkontakte / Impressum

Club DR Ehrenlokführer
https://dr-ehrenlokfuehrer.de
– gegründet als Verein nach Schweizer Recht –

Sitz (neu): c/o **Reinhard Schüler**,
Sonnenbrink 21, 21745 Hemmoor, Deutschland
E-Mail: reinhard.schueler1(at)t-online.de
(auch Internet-Redaktion)

Sekretariat (neu): c/o Karl-Heinz Kaschade,
45665 Recklinghausen, Deutschland
Tel.: +49-(0)2361-47899
E-Mail: karl-heinz.kaschade(at)t-online.de

Bankverbindung: Begünstigter:
Club DR Ehrenlokführer,
Sonnenbrink 21, 21745 Hemmoor
IBAN: DE 33 2419 1015 0037 1513 01
BIC (= Swift code): GenoDEF1SDE
Bank: Volksbank Stade-Cuxhaven
(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.

Aus dem Quästoriat

Liebe Clubmitglieder,
bitte nicht vergessen:

1. Der **Clubbeitrag** 2022/2023 ist zum **31.01.**2023 fällig.
2. Bitte vermeidet Zahlungserinnerungen! Bei Zahlungsverzug werden wir eine Mahngebühr von € 5,– erheben.
3. Für die Schweiz ist es falsch und teuer, „Auslandsüberweisungen“ zu machen.
   ☞ Bitte nur das Formular „**SEPA-Überweisung**“ nutzen!

Jahresbeitrag immer noch: **€ 22,– / SFr. 27,–**

Zur Beachtung bei Einsendungen fürs NFS:
Planmäßiger **Redaktionsschluss** der nächsten Ausgabe ist am **01. 03. 2023**.

Berichte vom Rahmenprogramm der 30. GV 2022

Liebe NFS-Leser und Teilnehmer an unserem vergangenen Jahrestreffen!

Das Veranstaltungsprogramm war umfänglich und sehr eindrucksvoll – es gibt sicher viel zu berichten. Dies in aller Ausführlichkeit zu tun, würde zum einen das Seitenlimit eines NFS sprengen – zum anderen übersteigt es die Ressourcen des NFS-Redakteurs, (fast) alles Erlebte jetzt selbst in Berichte zu fassen. Außer von unserem ELF-Kollegen Hans-Dieter Hoffmann und Redaktions-Assistentin Katrin Jehring sind der Redaktion leider keine weiteren GV-Erlebnis-Berichte von Teilnehmern zugegangen. Daher enthält die vorliegende Ausgabe mehr oder weniger „Kurzbeschreibungen" mit Fokus auf das Hauptprogramm. Möchtet ihr in den kommenden NFS-Ausgaben ausführlichere Erlebnisberichte von unserer Jubi-GV veröffentlicht sehen, dann ***überlegt doch bitte alle mal, (wieder) aktiv zu werden und einen eigenen Erlebnisbericht zu verfassen.*** *Bilder dazu finden sich gewiss im Fundus von Reinhard und Frieder – aber auch von allen anderen vor Ort fleißigen Fotografen könnten wir sicher zahlreiche Fotos verwenden, wenn wir sie denn zugestellt bekämen. Für den Transfer von Texten und Bildern gibt es so viele Möglichkeiten, besonders für die digitale Form, die doch fast jeder von euch inzwischen nutzt. Fragt einfach beim Redakteur, wie es geht, und welches Thema gerade noch offen ist.*

Euer NFS-Redakteur Frieder Jehring

V1 – Eingezwängte Eisenbahn

von Frieder Jehring

Das Verkehrshaus in Luzern ist manchem ELF schon von früheren Aufenthalten in der Schweiz bekannt. Nach standesgemäßer Anreise mit der Bahn, die auch eine Station direkt beim Verkehrshaus hat, fanden wir ein sehr geräumiges modernes „Empfangsgebäude" vor, wo man nach Abschluss des Einlass-Prozederes gar nicht gleich erfasste, wie man denn nun zur Ausstellung gelangt. Der große Innenhof mutete eher wie ein Erholungsbereich mit Spielplatz an und ließ uns einiges Baugeschehen erblicken – jedoch kein auffälliges Großexponat aus dem Eisenbahnwesen, welches doch in der Schweizer Verkehrsgeschichte eine zentrale Rolle spielt.

Diese Exponate sind in einer der Hallen (die schon früher der Eisenbahn gewidmet war) so eng wie möglich aufgestellt und nur von streifenweise eintretendem Tageslicht erhellt – eine Herausforderung für Fotofreunde. Angesichts der großzügigen Anlagen „abseits der Eisenbahnthematik" hinterließ dies einen etwas enttäuschenden Eindruck. So war man beim Thema Bahn recht schnell „durch" und konnte die Zeit für die anderen Themenfelder des Verkehrswesens bis hin zur Raumfahrt nutzen. Dafür gibt es durchaus geräumige und ansprechend gestaltete Ausstellungen!

Den Weg zurück per Bahn zum Hotel fanden die meisten Teilnehmer dann individuell, einige fügten vorher noch einen Stadtrundgang durch Luzern ein. Spätestens zur Welcome-Party im Höfli-Hotel traf man sich wieder in der ganzen Runde.

V2 – Über den Wolken

von Hans-Dieter Hoffmann

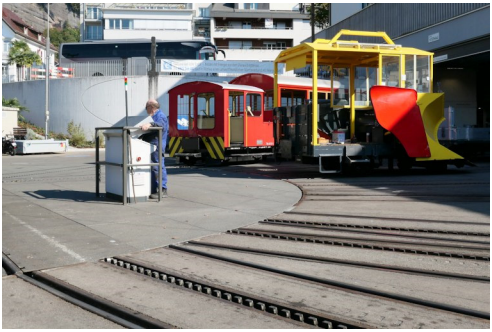
Pilatus und Rigi, beide wachen über dem Vierwaldstättersee. Heute wollen wir zur Rigi auffahren. Dicker Nebel liegt über dem Bahnhof Arth-Goldau; doch der Lokführer der Bergbahn kündigt eine Reise in den Sonnenschein an und die gemütliche Fahrt endet tatsächlich auf „Rigi Kulm" im Sonnenschein.

Aus dem Nebelmeer unter uns ragen einige Berggipfel und manchmal leuchtet ein Teilstück des Sees zu uns herauf. Beim Mittagessen auf der Terrasse des Restaurants müssen wir nicht auf diese Aussicht verzichten.

Blick zum Pilatus. Die bekannte dortige Zahnradbahn war auch mit Fernglas nicht zu entdecken.

Bald kommt von der anderen Seite des Berges die erheblich steilere Bergbahn von Vitznau herauf. Auch hier haben Inge und Reinhard für reservierte Plätze zur Talfahrt gesorgt. Moderne Elektrozüge bewältigen mühelos Steigung und Gefälle der Strecke, über die einstmals kleinere Dampfloks einen Personenwagen schnaufend hinauf schoben und vorsichtig zu Tal bremsten.

In der Talstation gibt es auf einer speziellen Drehscheibe ein tolles Triebwagen-Ballett, um auf dem etwas engen Vorplatz einerseits Fahrzeuge in der Depot-Halle umzurangieren und andererseits welche zu ihren Standplätzen in der Halle zu bringen.



Auch die Anzahl an Schuppengleisen ist beachtlich

Das „Ballett“ wird natürlich ausgiebig fotografiert!

Mit dem Schiff geht es weiter: „Brunnen“, „Rütli“, „Tellplatte“ – Friedrich Schiller hat dafür gesorgt, dass wohl jeder Schüler einstmals davon gehört oder gelesen hat. In Flüelen ist Schluss, mit dem Bus geht’s weiter nach Altdorf – via Tell-Denkmal im Zentrum zum gemütlichen Hotel Höfli, wo nach einem herrlichen Tag der „erste“ Durst vor dem Abendessen mit einer „Stange“ Bier gelöscht wird.

H1 – Überraschung und Orientierungsübungen

von Frieder Jehring

Am Vortag hatten einige Kollegen bei der Schifffahrt „aus dem Augenwinkel“ ein in Richtung Gotthard geschlepptes Reptil auf dem in Ufernähe liegenden Schienenstrang erspäht! Wir waren ja informiert worden, dass das „Krokodil“ der SBB Historic Erstfeld leider nicht einsatzbereit war und die angesetzte Erlebnisfahrt mit einem anderen Schätzchen aus dem Depot stattfinden müsse. Spekulationen machten die Runde.

Und tatsächlich, als wir, mit dem Autobus angekommen, auf dem Bahnsteig in Erstfeld die Bereitstellung des Erlebniszugs verfolgten, bespannte die grüne Ce 6/8 III des Vereins „Krokodil 14305“ aus Olten die Garnitur. Dem Team Erstfeld war eine echte Überraschung gelungen!

Reinhard nahm die Sondergäste unseres Ausflugs von der ARSMS Milano und von der IG 3-Seenbahn in Empfang, wir sortierten uns in die Waggons ein und bald startete die Tour über die historische Gotthard-Bergstrecke.

Nun, die Interessen sind sehr unterschiedlich. Manche(r) ist auf spektakuläre Fotos aus dem

Zugfenster erpicht, Manche(r) möchte möglichst alle Blickrichtungen auf die legendäre Kirche von Wassen erhaschen, Manche(r) möchte gemütlich etwas trinken oder Gespräche führen. Bestimmt sind alle auf ihre Kosten gekommen. Für die Fotografen ist leider festzustellen, dass sich die Einrichtung der von der SBB Historic eingesetzten Wagen nicht so recht eignet, um aus dem nur im oberen Bereich geöffneten Fenster zu fotografieren. Installierte Tische oder breite Sessel verhindern leider eine „gesunde“ Körperhaltung bei der Kameraführung.

Es wird immer kolportiert, dass man die Kirche von Wassen 3 Mal sehen kann, nämlich aus den Perspektiven der 3 Höhenlagen der Strecke wegen 2 Kehrtunnels. Doch nach mehrmaliger Bereisung dieser Strecke kenne ich selbst bereits 2 weitere Perspektiven aus den Streckenabschnitten vor und nach diesem Bereich der Serpentine, ich konnte sie also 5 Mal erspähen.

Auch bei dieser Fahrt durch Wassen grüßten wieder die inzwischen schon zur „festen

Institution“ gewordenen Fahnenschwenker am oberen Ausgang der Serpentine den Sonderzug und seine Mitreisenden. Hintergrundinfos zu diesem Brauch und dem Inhaber des ehemaligen Bahnwärterhauses Xaver Andermatt sind hier und hier beim SRF im Internet zu finden.

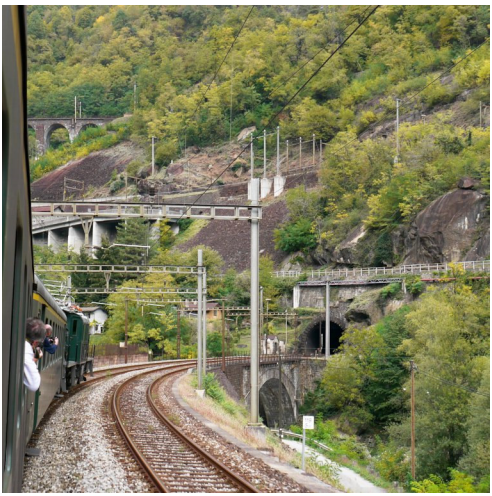
Spektakulär sind aber auch die Perspektiven auf der Südrampe, wo man die Strecke selbst in mehreren Höhenlagen gleichzeitig sieht und das Motiv außerdem kühne Kunstbauten der Bahn und der Straße enthält. Leider ist heutzutage die Zugfolgedichte wesentlich geringer als vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Seinerzeit hatte man noch gute Chancen, mehrere Züge gleichzeitig zu sehen.

Blick von der Piatondobrücke (111 m hoch) ins Ticino-Tal; Zwei Kreiskehrtunnels liegen zwischen Blickpunkt und Tallage der Bahntrasse.

Ein Sprecher der SBB Historic Erstfeld erklärte uns während der Fahrt auch viel Wissenswertes, so z.B. zu der früheren Bedeutung mancher Stationen für die Behandlung der Dampfloks, welche diese Bergstrecke in der Anfangszeit bedienten.

Am Süd-Ende der Bergstrecke in Bodio wurde die Lok umgesetzt. Hier kreuzten auch einige Regelzüge. Während dieser Wendezeit schwärmten die Fotofreunde aus, um schöne Motive von diesen Vorgängen zu finden – leider sind dort potenziell Erfolg versprechende Standorte nicht oder nur schwer zugänglich. Man konnte sich auch an einem Kiosk mit einem Mittagsimbiss versorgen.

Die Fahrt zurück ging dann erst mal nur bis Lavorgo, einem recht verträumten Bergdorf. Dort machte das Zugteam eine längere Pause. Der Rundgang durch den Ort war schnell „erledigt“ – Einige hatten vorab Plätze in einem Lokal reserviert und kehrten hier ein.



Auch anders herum imposant: Blick von der Talsohle hinauf zur Piatondobrücke.

Ein Zwischenfall im Gotthard-Basistunnel führte dazu, dass einige Fernzüge über die Bergstrecke umgeleitet wurden. Unserem langsamen, nachrangigen Sonderzug wurde deshalb eine massive Verspätung seiner Trasse angekündigt. Doch irgendwie gelang es der SBB, uns doch zügig „durchzuschleusen“ – am Ende kamen wir sogar mit 12 Minuten Vorsprung zum Plan nach Erstfeld zurück. Danke den findigen „Trassenkünstlern“!

Überpünktlich wieder da!

H2-A – Spurensuche

von Katrin Jehring

Beim Damenprogramm erkundeten wir Altdorf und erfuhren viel Wissenswertes über die Geschichte des Ortes. Dabei spielt der Name Wilhelm Tell eine zentrale Rolle.

Das Telldenkmal in Bürglen

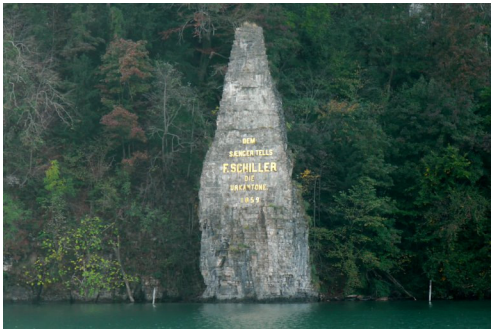
Die Legende besagt, das Tell von Brüglen nach Altdorf ging und sich dort weigerte, Gesslers Hut auf der Stange zu grüßen. Daraufhin wurde er gezwungen, einen Apfel vom Kopf seines Sohnes schießen. Als Distanz wurde der Abstand zwischen dem Brunnen bei der Kirche und dem Brunnen beim Rathaus festgelegt (ca. 120 m). Das Kind blieb unverletzt, jedoch hielt Tell einen zweiten Pfeil in der Hand *„Wolan Herr, so ich min Kindt troffen hette, mit dem andern Pfyl hett ich Äwer one Zwifel nit gefält“*.

Am Brunnen vor der Kirche in Altdorf

Das Wandbild in der Tellkapelle Bürglen mit dem zitierten Spruch (oben im Foto)

Tell wurde daraufhin festgenommen und mit dem Schiff Richtung Küssnacht gebracht. Dieses Schiff geriet auf dem Urnersee in einen Sturm und Tells Fesseln wurden gelöst, damit er es steuern und so die Insassen vor dem Ertrinken retten sollte. In Ufernähe befreite sich Tell mit einem Sprung auf die „Tellplatte“ von seinen Schergen.

Nach Tells Mord am Vogt Gessler und dem folgenden Aufstand kam es zum Schwur auf der Rütliwiese. Unterhalb dieser wurde am Ufer zu Ehren Friedrich Schillers ein Denkmal errichtet.



„DEM SÆNGER TELLS F. SCHILLER
DIE URKANTONE. 1859“

Die Altdorfer sind sehr stolz auf ihre Geschichte und haben extra für die Aufführung von Schillers Schauspiel das Tellspielhaus gebaut. Darin finden jährlich Aufführungen des Dramas statt.

An diesem roten Theatergebäude führte unser täglicher Weg zum Höfli-Hotel vorbei, doch eine Aufführung zu besuchen, war uns nicht möglich.

Die Legende von Wilhelm Tell wird in der Region und in der ganzen Schweiz ausgiebig zelebriert, obwohl deren Wahrheitsgehalt umstritten ist.

H2-B – Großes Publikum

von Frieder Jehring

Das Team Erstfeld hatte unsere Mitgliederversammlung im Depot – mit eigenem örtlichen Vor- und Nachprogramm – grundsolide vorbereitet. Am Tag zuvor hatte an gleicher

Stelle, nach der von uns als „H1“ miterlebten Fahrt über die Bergstrecke, ein Festakt zur Würdigung der Gotthard-Krokodil-Lokomotiven von 1920 als „Mechanischer Meilenstein des Maschinenbaus“ durch die Amerikanische Gesellschaft für Maschinenbauingenieure (ASME) stattgefunden. So lohnte sich ein solider Parkett-Aufbau doppelt. Am eigentlichen Standplatz des Triebwagens BDe 4/4 und auch daneben war die Gleisanlage mit Podesten überbaut worden, so dass eine Fläche entstand, auf der sowohl Biertischgarnituren für unsere Mittagsverpflegung („Apéro“) als auch die Bestuhlung für die gängige Sitzweise bei einer Versammlung, mit Blickrichtung in die Depot-Halle hinein, Platz fanden. Ein seitlich angelegtes Sitzfeld war für unsere Gäste und Beifrauen eingerichtet.

Vor Apéro und Versammlung gab es jedoch erst die herzliche Begrüßung durch den Vereinsvorsitzenden Pascal Mangold und daran anschließend Führungen durch das Depot – mit Blick in die Außenanlagen – durch Pascal Mangold und Robert „Röbi“ Schlatter, der alles über die Technik der historischen Elloks weiß (und auch praktisch vielfältig anwendet). Danach kehrten unsere Damen von der Spurensuche zurück – und brachten gleich auch unseren Ehrensekretär Heini Billeter samt Beifrau Rosmarie mit ins Depot. Sie waren in Begleitung von ELF-Kollege Hans Kaufmann direkt aus Zürich angereist.

Wiedersehensfreude vor dem Depot! Links Rosmarie, in der Bildmitte unser zu diesem Zeitpunkt noch amtierender Präsident Peter Brühwiler und der Ehrensekretär Heini Billeter sowie Hans, rechts Quästorin Inge Schüler

Der Apéro wurde durch das Einspiel eines Musikvideos „Göschenen - Airolo“ vom Team Erstfeld beendet, um den Übergang zur GV zu signalisieren. Das Präsidium konnte vor dem Star des Depots – dem braunen „Krokodil“ – Platz nehmen.

Den Verlauf der GV könnt ihr im abgedruckten Protokoll nachlesen – weitere bildliche Impressionen folgen nun an dieser Stelle.

Mitten in der Sitzung ertönten plötzlich Warnsignale. Meine Beifrau Katrin, die um eine gute Ausbeute an Fotos von unserer Versammlung bemüht war, fühlte sich „schuldig“, einen Alarm wegen Betreten des Krokodils ausgelöst zu haben ... aber dies er-

wies sich im Nachhinein als völlig unbegründet; siehe Bericht „H2-C“.

Da sich die Leinwand gegenüber des Krokodils befand, wurden die Parkett-Stühle der Versammlungsteilnehmer kurzerhand gewendet, um der Vorstellung des Konzepts für die kommende JHV folgen zu können. Nach dem ersten Bild der Präsentation streikte dann – trotz vorherigem Probelauf – die Technik, und ein wenig Unruhe machte sich breit. Aber durch Umstöpseln auf Reserve-Laptop und Einspringen einer „Tastendrückerin“ wurde der Vortrag gerettet und fand allgemeinen Beifall. Nach Rückkehr zur normalen Sitzordnung konnten die weiteren anstehenden Traktanden – einschließlich einiger Überraschungen für bestimmte Kollegen – behandelt werden.

H2-C – Oberleitungsküche

von Frieder Jehring

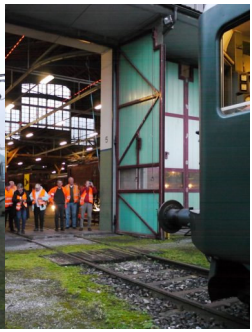
Die vernommenen Warnsignale resultierten nämlich daraus, dass die Fahrstromschiene über dem mit Parkett zugebauten Gleis vom Team Erstfeld eingeschaltet worden war. Aber es waren gar keine Fahrzeugbewegungen „dran“ – nein, die Rottenküche für unseren Gesellschaftsabend nahm ihre Arbeit auf! Sie residierte in einem Gespann aus Speisewagen und Rottenwagen, welches im hinteren Teil der Depot-Halle stand. Und der Speisewagen bekommt den elektrischen Strom für seine Küche über einen Pantographen aus der Oberleitung. Die Warnsignale ertönen zwangsläufig vor dem Moment, an dem die Spannung auf die Stromschiene gegeben wird, um eventuelle mit der Fahrzeugwartung Beschäftigte in dieser Halle rechtzeitig zum Verlassen der Gefahrenzone (Fahrzeugdächer etc.) aufzufordern.

Nach Abschluss unserer GV rückten wir sogleich in Speisewagen und Rottenwagen ein und bekamen ein leckeres, typisch Schweizerisches Menü serviert. Wie beim Gesellschaftsabend üblich, kamen wir grüppchenweise und auch mit den Vereinsfreunden vom Team Erstfeld prima ins Gespräch. Selbst unser Ehrensekretär Heini Billeter mit seiner lieben Beifrau waren rege dabei und quasi ohne Pause im Gespräch mit Clubkollegen und deren Partnerinnen.

Ein besonderes Foto möchte ich zeigen: Unser Clubkollege Steffen Großheim hat seit der Clubgründung noch keine einzige JHV oder GV versäumt, was er damit demon-

strierte, dass er alle jemals ausgegebenen JHV-Badges mitbrachte und anlegte.

Nachdem das Team Erstfeld das Parkett vom Gleis genommen hatte, musste der vor der Halle stehende BDe 4/4 wieder an seinen sicheren Stellplatz gefahren werden. Für uns ELF eine weitere schöne Überraschung dieses Abends, natürlich auch viele Fotos wert.



Fahrplantreu erfolgte der Umstieg vom Speisewagen in den Charterbus, welcher vorher das Damenprogramm abgesichert hatte, um 20 Uhr. Hans Kaufmann und Billeters traten die Heimreise nach Zürich an, und für die anderen ging es zurück zum Höfli-Hotel.

Wer Unstimmigkeiten in den Erlebnisberichten findet, betrachte dies als prämierbare „Rätsellösung“...

H3 – In perfekter Straßenlage zu wehrhaften Stollen

von Frieder Jehring

Unser OK Erstfeld hatte eine gute Entscheidung getroffen, für den Ausflug über den Gotthard-Pass einen anderen Bus als ein Postauto anzumieten. Das Fahrzeug war ausgesprochen bequem, und die Symbiose aus fähigem Fahrer und erstklassigem Fahrwerk ließ uns die eigentlich recht anstrengende Serpentinen-Strecke über 2000 Höhenmeter kaum beschwerlich erscheinen. Es war ein „Setra“ – die Marke des Erfinders der **se**lbst-**tra**genden Karosserie (Kässbohrer). Der Fahrer – ein „alter Hase“, bereits Pensionär, bestreitet gerne immer noch Sonderfahrten oder Aushilfseinsätze.

Auf „halber Höhe“ wurde ein Zwischenstopp in der Schöllenenschlucht, beim Denkmal für den russischen Generalissimus Feldmarschall Sumarow eingelegt. Wie immer zu diesem Anlass wurde ich als ehemaliger DDR-Bürger, der in der Schule Russisch-Unterricht hatte, gebeten, die kyrillische Inschrift des Denkmals vorzulesen und ansatzweise zu übersetzen (was nicht ganz leicht ist, sowohl wegen der fehlenden täglichen Übung, als auch wegen des nicht „schulüblichen“ Vokabulars dieser Inschrift). Auch für die unreife Leistung gab es wie immer Beifall ... Die mehrfachen Brücken über die Schlucht – als älteste die „Teufelsbrücke“ – sind wahrlich imposant. Manche Fotomotive wurden durch passierende Züge der MGB auf der Fahrt zwischen Göschenen und Andermatt belebt.

Die untere ist die „Teufelsbrücke“. Fehler erkannt?

Das Ende dieses Berichts und weitere Berichte von unseren Erlebnissen folgen im NFS 1/23.

Nachruf

Es ist nicht zu glauben!

Nach der Jubiläums-JHV in der Schweiz schrieb ich Jürgen, dass wir ihm zum Eisbeinessen ausführlich darüber berichten werden.
„Dazu musst Du gesund werden, denn Eisbeinessen ohne Dich, da würde was fehlen“.

Nun wird er uns für immer fehlen:

Unser Ehrenmitglied Jürgen Drömmer

ist am 24. November 2022 von uns gegangen.

Wir trauern sehr um ein ELF-Original. Er hat mit seiner Leni große Spuren und viele, ja sehr viele wunderbare Erinnerungen bei uns hinterlassen.

Jürgen war Gründungsmitglied 1992 in Kühlungsborn. An der 1. JHV in Schellerhau 1993 wurde er in den Clubvorstand gewählt. Diesem gehörte er bis zur JHV 2008 in Schwarzerden an. Für seine Verdienste wurde Jürgen zum Ehrenmitglied ernannt.

Zum Glück blieb Jürgen Leiter des Stammtischs Berlin, den er im Laufe des Jahres 1993 gegründet hat. Schon 2005, als ich Sekretär wurde, ist im NFS 1/05 vom „traditionellen“ Eisbeinessen die Rede!

Bis heute ist diese – seine – Veranstaltung jedes Jahr (außer 2021 Pandemie-bedingt) mit unerschöpflichen, sehr interessanten Vorprogrammen beliebt. Für viele Mitglieder ein Muss! Also: Tradition. Zur JHV 2021 gab Jürgen die Stammtischleitung in jüngere Hände.

Jürgen war ein unglaublich aktives Mitglied. An den Clubreisen und weiteren Stammtischen war er ebenso präsent wie bei den Jahreshauptversammlungen.

Du wirst auch weiterhin unter uns weilen, denn wir werden dich in bester Erinnerung behalten und wünschen deiner / unserer Leni viel Kraft, dass sie sich im Club weiterhin wohlfühlt.

Heiner Bruer

Altsekretär

(Fotos: Peter Brühwiler)

In der Schweiz war noch mehr los!

Für viel Publicity sorgte der gelungene Weltrekordversuch der Rhätischen Bahn am 29. Oktober, also kurz nach unserer Jubiläums-GV.

Bernd Bahnmüller hat sich die Mühe gemacht, für die NFS-Leser interessante Fakten dazu zusammenzustellen. Nach Kenntnis der Redaktion war wohl keiner aus unserem Club vor Ort, um Fotos zu machen – man nutze also die zahlreichen Veröffentlichungen im Internet, um sich ein in der Tat absolut eindrucksvolles Bild davon zu machen.

Der längste Reisezug der Welt auf den Spuren des langsamsten Schnellzuges der Welt

Auf der Albula-Bahnlinie in Graubünden fuhr ein fast 2 Kilometer langer Personenzug vom Albulatunnel bei Preda das Tal hinab. Als die Zugspitze die Mitte des Landwasserviadukts (136 Meter lang und 65 Meter hoch) erreichte, wurde der Weltrekord aufgestellt. Die Fahrstrecke von Preda (1.788,7 m.ü.M.) bis Alvaneu (999,3 m.ü.M.) war 24.930 Meter lang. Die Fahrt führte über 28 Brücken und durch 22 Tunnels. Die Maximale Geschwindigkeit betrug 35 km/h. Die Fahrzeit betrug ca. 70 Minuten. Der Personenzug bestand aus 25 Einheiten des Triebfahrzeuges ABe 4/16 von Stadler Rail. Die Gesamtmasse betrug ca. 3.000 t. Die Züge sind nach dem Bündner Wappentier Steinbock als Capricorn (rätoromanisch) benannt. Das vorderste Fahrzeug hatte die Betriebsnummer 3111.

Die Kosten von 1 Million Franken wurden größtenteils durch Spenden abgedeckt. Der Rekordversuch war ein Beitrag der RhB zum Jubiläum „175 Jahre Schweizer Bahnen“.

Einige Technische Daten:

- Betriebsnummern: 3111 bis 3166
- Baujahr: ab 2019
- Achsfolge: Bo`Bo` + 2`2` + 2`2` + 2`2`
- Spurweite: 1.000 mm
- Länge: 76.432 mm (mal 25 = 1,9108 km)
- Dienstmasse: 149 t (Brutto)
- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
- Dauerleistung: 1.000 kW

Im Albulatunnel wurde die Zugkompensation zusammengestellt. 4 Triebzüge sind gemeinsam steuerbar. Deshalb wurden 7 Triebfahrzeugführer zur Steuerung des Zuges benötigt. Da die Verständigung mit modernem Kommunikationsmitteln nicht zuverlässig möglich war, wurden Feldtelefone der Schweizer Armee verwendet. Es verursacht bei einigen Freunden ein leichtes Schmunzeln. Außerdem war der Zug noch mit 21 Technikern besetzt. Insgesamt waren ca. 400 Mitarbeiter eingesetzt. Bei der Talfahrt wurden 4.000 kWh Bremsenergie in die Oberleitung zurückgespeist.

In Bergün fand der erste Halt des Rekordzuges statt. Die 150 Ehrengäste stiegen aus und gingen zur Zentralveranstaltung oberhalb von Bergün. Unter den Gästen befand sich auch der ehemalige Geschäftsführer von Stadler Rail, Peter Spuhler (geb. 1959), der im Bahnhof zum Interview gebeten wurde. Er ist nun group CEO ad interim. Durch die Heirat mit der Enkeltochter von Frau Stadler trat Peter in die Geschäftsführung ein. Die Firma wurde 1942 von Ernst Stadler gegründet. 1989, mit Eintritt von Peter begann der Aufstieg. Die Belegschaft wuchs von 24 Mitarbeitern auf heute ungefähr 12.300 in der ganzen Welt. Der Märklin-Geschäftsführer Wolfgang Bächle stand auf der Festwiese in Bergün als Interviewpartner zur Verfügung. Er stellte den kompletten Rekordzug von LGB im Maßstab 1:22,5 vor. Der Modellzug war 80 Meter lang.

Der bisherige Rekord des längsten Personenzuges wurde in Belgien am 17.04.1991 aufgestellt. Der Personenzug hatte damals eine Länge von 1,7329 km und war lokbespannt. Für Triebzüge gilt eine neue Rekord-Kategorie.

Der Rekordzug hatte folgende Reihung: 3111, 3112, 3118, 3113, 3144, 3126, 3120, 3140, 3128, 3117, 3138, 3142, 3123, 3127, 3141, 3135, 3129, 3130, 3137, 3114, 3125, 3119, 3145, 3131.

YouTube: Gelingt der Weltrekordversuch der Rhä…

Auch ein Europarekord für 1.000 mm Schmalspurfahrzeuge ...

wurde bereits am 09.07.2022 aufgestellt. Der Capricorn-Triebzug 3113 von Stadler Rail fuhr mit 163,02 km/h durch den Vereinatunnel.

Peter Brühwiler regte an, auch über die bahnbrechende Neuerung bei der MOB zu informieren. Rein Zufällig war der NFS-Redakteur im Oktober dort, um die neue Technik im Bild festzuhalten!

Umspuranlage in Zweisimmen fertig

Die MOB (Montreux Berner Oberland Bahn) teilt mit, dass ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dez. 2022 die direkte Verbindung Montreux - Interlaken (mit Spurwechsel in Zweisimmen) Tatsache geworden ist: *Gehen Sie an Bord des GoldenPass Express und nehmen Sie an einer aussergewöhnlichen 3:15 Fahrt von der Waadtländer Riviera zu den majestätischen Gipfeln der Berner Alpen über das Pays-d'Enhaut teil. Eine Reise ohne Umsteigen zwischen Interlaken, Gstaad und Montreux, die seit über 100 Jahren erwartet wird. Einzigartige Technologie mit Drehgestellen mit variabler Spurweite. Ein moderner Zug mit drei Klassen (Prestige, 1. und 2.) und unterschiedlichen Servicestufen.*

Am 12.10.2022 war ein Gleis bereits fertig und das zweite noch im Bau. An der Signaltafel erkennt man, dass die Umspurung während einer Fahrt mit 15 km/h erfolgt. Auch nicht umspurbare Fahrzeuge können das 4-Schienen-Gleis nutzen.

Stammtische

Zwischen den JHVs bieten unsere Stammtische Gelegenheiten, sich zu treffen. 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!

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

Stammtisch Berlin

Hartmut Moldenhauer, Dernburgstr. 7, 14057 Berlin, Tel.: **0170-3551459** E-Mail: **tigermolli(at)t-online.de**

Eisbeinessen am **21.01.2023** im Stammhaus Siemensstadt; Vorprogramm: Besichtigung und Führung in der Polizeihistorischen Sammlung im Polizeipräsidium Berlin. Am Vorabend **Bulettenessen** im Stammhaus! Einzelheiten auf Anfrage beim Stammtischleiter.

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel.: **05123-8768**, E-Mail: **g.hoettcher(at)gmx.de** und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel.: **05722-85811**, Fax: 05722-907030, E-Mail: **h.bruer(at)gmx.de**

Die traditionelle „Winterfahrt im Harz“ muss wegen des erst wieder ab Frühjahr verfügbaren „T1“-Triebwagens in eine **Frühlingsfahrt** gewandelt werden. Sie ist für den **15. April 2023** konzipiert. Zu gegebener Zeit liefern euch die Stammtischleiter genauere Auskünfte.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, 45665 Recklinghausen, Tel.: **02361-47899**, E-Mail: **karl-heinz.kaschade(at)t-online.de**

Stammtischtreffen in Absprache in Recklinghausen.

Stammtisch Südwest

Andreas Walter, Damaschkestraße 79, 67065 Ludwigshafen, Tel.: **0621–532121**, E-Mail: **andreas.1.walter(at)gmx.de**

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

Stammtisch-Lokal: Centrum für Freizeit und Kommunikation „**CFK**“ in **66583 Spiesen.**

Fürs Navi: „**Zum Nassenwald 1**“ eingeben.

Fürs kommende Clubjahr sind Änderungen zum Stammtisch-Lokal in Vorbereitung. Details folgen.

Stammtisch Zürich

Heinrich „Heini“ Billeter, Lindenbachstrasse 47, 8006 Zürich, Schweiz, Tel.: **+41-44-2622839**, E-Mail: **billeter.heinrich(at)sunrise.ch**

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

Stammtisch Thailand

Rolf Staude, 56/12 Moo10, Soi Pratthana, Chaofa West, Chalong - Phuket, 83130 Thailand, Mobil: **+66-85-4780215 Whats App**, E-Mail (techn. unzuverlässig!): **rolfstau(at)web.de**

Stammtisch Russische Föderation

Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33, 198262 St. Petersburg, Russian Federation, Tel.: **+79-818933211,** E-Mail: **sergeyss62(at)mail.ru**

Die gegenwärtigen Umstände erlauben leider keine Treffen. Wir lassen den Kontakt nicht abreißen.

Endlich am Regler

von Klaus Wehmeyer (auch Fotos ohne Autornennung)

Nach jahrelangem Versuch, auf der HSB einen Lehrgang zum Ehrenlokführer zu erhalten, hat es nun für den Autor endlich geklappt. Dank der Organisation von Frieder Jehring – danke Dir dafür – hat für vier ELF-Mitglieder ein Dreitagekurs beim Ziegeleipark Mildenberg (ZPM) auf der Feldbahn der ehemaligen Ziegelei stattgefunden (vom 13. bis 15. September 2022). Der Autor durfte selbst an den Regler – sein Kindheitstraum! Zu Hause fährt er schon lange selbst unter echtem Dampf, aber leider nur auf einer 30 mm Spur.

Jetzt ging es auf eine 630 mm Spur. Diese ist eine in einem Sammelsurium von Spurweiten (500 mm im Bereich der Ziegelei, 630 mm zu den Tongruben und 750 mm ehemals nach Mildenberg) auf dem Areal in Mildenberg. Der Grund für die Wahl des Ziegeleibetriebs zu einer 630 mm Spur statt einer 600 mm Spur lag nach Angaben unseres Lehrers Norbert Krüger darin, dass die Fahrzeuge nur in Mildenberg fahren sollten und nicht an andere Betreiber mit 600 mm Spur verbracht werden sollten – also ein Alleinstellungsmerkmal und die Absicherung der Verfügbarkeit.

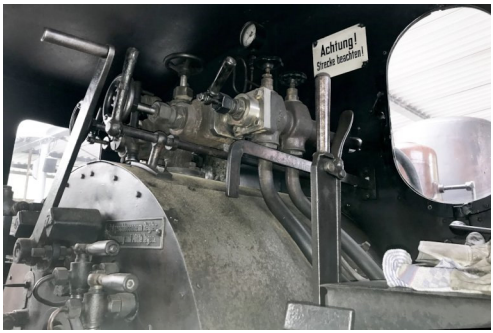
Am Anreisetag war zunächst eine allgemeine Einweisung angesetzt und wir konnten uns einen ersten Eindruck von der Bahnanlage machen. Dann durften wir den heiligen Lokschuppen betreten.

Einfahrt in den Lokschuppen (Frieder Jehring, Klaus Wehmeyer, Karsten Hälbig, Heiner Bruer) (Foto Katrin Jehring)

Hier wohnt die „LOWA“, eine Tenderlok mit 70 PS, hergestellt 1955 bei „VKM“ – VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg, vormals Maschinenbau und Bahnbedarf AG, vormals Orenstein & Koppel. Sie diente früher dem Transport von Ton aus den verschiedenen Tongruben im Umkreis von Mildenberg. Die Lok wurde im Jahr 2002 generalüberholt und fährt seitdem wieder unter Dampf.

Unsere LOWA – bereit als Kulisse zur nächsten Hochzeitsfeier im Lokschuppen = „Feldbahnschau“

Ein Blick ins Innere des Führerstandes zeigt das Wichtigste: Achtung! Strecke beachten!



Der ersehnte Arbeitsplatz mit Regler, Pfeife, Dampfstrahlpumpe und Steuerung

Als Feldbahnlok ist die LOWA nur mit einer Wurfhebelbremse ausgerüstet.

Der Antrieb der Lok ist klassisch aufgebaut.

Die verbauten Trofimoff-Schieber vereinfachen das Fahren mit der Lok. Für die Steu-

erung reichen auf der Mildenberger Tonlorenbahn die drei Positionen vorwärts 100%, Neutral, Rückwärts 100%. Für Zwischenstufen benutzt man einfach den Regler. Durch die Trofimoff-Schieber mit den beiden unabhängigen, losen Kolben geht die Dampfmaschine bei zurückgenommenem Regler automatisch in den Leerlauf (Druckausgleich) und lässt die Lok frei rollen.

Der Zylinderblock mit Trofimoff-Schieber und die Heusinger-Steuerung

Der 2. Tag begann für uns früh um 5.00 Uhr. Unser Lehrer war da schon zwei Stunden mit Vorbereitungen beschäftigt. Er hatte die Lok mit Diesel-Kraft aus dem Schuppen gezogen und eine Gitterbox voll Holz bereitgestellt.

Die Lok wartet auf uns

Wir durften mit dem Anheizen beginnen. Das geschah mit Holz, im Normalbetrieb fährt die Lok mit Braunkohle.

Am Morgen wurde uns dann Frühstück (sehr üppig!) gebracht.

Gut gestärkt begannen wir mit den nötigen Aufrüst- und Pflegearbeiten an der Lok.

Frühstück mit Frühstücksei (Foto re.: K. Hälbig)

Abschmieren (Foto: ZPM)

Pünktlich um 10.00 Uhr ging es dann endlich los. Für uns stand eine umgebaute Lore zum Personentransport bereit. Der erste ELF durfte an den Regler. Wir fuhren zu einer Remise und hängten uns 8 weitere voll beladene Loren an. Dann wurde die Lok mit Havel-Wasser und Briketts aufgefüllt. So schwer beladen ging es auf die Fahrt zur Tongrube „Großer Burgwaller Stich“ im sogenannten Zehdenicker Ortsbereich „Ziegelei Ausbau“. Die Strecke führt über ca. 3 km lange einigermaßen gut erhaltene Gleise außerhalb des Ziegeleiparks. Am Ziel „Burgwall“ wurde umgesetzt. Allerdings klemmte auf der Hinfahrt ein Zylinderentwässerungsventil und es stand eine kurze Notreparatur an. Auf der Rückfahrt übernahm der nächste ELF den Regler.

Zurück im Ziegeleipark wurde LOWA dann wieder mit Wasser und Kohlen versorgt.

Nach der Mittagspause zeigte uns Norbert Krüger die verirrte Schweißperle, welche er nach nochmaliger Demontage des blockierten Ventils vorgefunden hatte.

Erneut ging es auf Tour, mit den nächsten beiden ELF am Regler.

Reparatur am Umsetzplatz

Gegen Durst und Hunger (Foto ZPM)

Nach dem Wegstellen des Tonlorenzugs erledigten wir noch die nötigen Handgriffe zum Entfeuern der Lok, bevor wir Feierabend machen konnten.

Der Tag ging mit einem deftigen Dampfteller im Biergarten des Restaurants „Alter Hafen“, unserem Quartier, zu Ende.

Am nächsten Morgen stand das Reinigen der Lok auf dem Plan. Alles wurde geputzt und auf den Stand von 2002 gebracht. Die Patina muss erhalten bleiben! Auch hier legte unser Lehrer Norbert Krüger besonderen Wert auf das Wichtigste: Achtung! Strecke beachten! (siehe 3. Bild). Das Schild musste besonders sorgfältig geputzt werden.

Putzen bis Schweiß läuft (Fotos Katrin Jehring)

Geschafft! (Foto ZPM)

Und es gibt immer etwas zu tun. Trotz unserer behutsamen Fahrweise hatte sich der Hilfsbläser verselbstständigt.

Schließlich kam es zur Überreichung der Urkunden und zu den gemeinsamen Danksagungen. Hier kamen auch der Leiter des Ziegeleiparks, Herr Roy Lepschies und Frau Kerstin Hoffmann, die den ganzen operativen Kram gestemmt hatte – danke dafür –, dazu.

Abschließend ist zu sagen, dass die Veranstaltung viel Spaß gemacht hat und zu Wiederholungen animieren sollte.

Ein besonderer Dank gilt unserem Lehrer Norbert Krüger, der „seine“ Lok bis zur letzten Schraube kennt und die drei Tage zu einem schönen gemeinsamen Erlebnis werden ließ.

Besuch des Stammtischleiters Gerhard Höttcher im Harrlstollen in Ahnsen

von Heiner Bruer, Altsekretär
Fotos: Heimat- und Kulturvereins Eilsen e.V.

Im NFS 3/22 S. 12 hatte ich den Besuchsbericht „angedroht“. Aber wie berichtet kam die „ELSE“ (52 8038 DEW) dazwischen. Leider war es die letzte Fahrt, da keine Kohle mehr zur Verfügung steht – 800 € statt 300 € ist nicht zu stemmen!

Nun zurück zum Besuch von Gerhard mit seiner Marlies. Nach dem Kaffeetrinken schlenderten wir über den Bahndamm der ehemaligen Strecke der Bad Eilser Kleinbahn = BEK zum Harrlstollen. Da wir früh dran waren, konnten Gerhard und ich bis an die zugewachsene Grenze der neu verlegten 600 mm Strecke vordringen. Von hier konnte man doch noch erahnen, wo weitere Gleise liegen, denn das ganze Gelände befindet sich auf der ehemaligen Trasse der BEK.

Ursprünglich wurde der Stollen gebuddelt, um Steinkohle zu fördern. Diese lag ebenerdig, man mußte nur in den Berg hinein. 1885 wurde der erste Stollen vorgetrieben. Es waren keine großen Vorkommen, sodaß die Anlage schon 1925 wieder stillgelegt wurde. Im 2. Weltkrieg erinnerte man sich an den Stollen und man brachte, nachdem große Hallen im Berg herausgesprengt und verklinkert wurden, große Teile der Focke-Wulf-Werke aus Bremen mit ihren Planungen und Forschungen für die „Wunderwaffe“ V2, hier gesichert unter. Auch dieses Kapitel ging dann im April 1945 zu Ende, und der Stollen wurde mit allen „geheimen“ Unterlagen geräumt. Übrigens mit der Eisenbahn (BR 52), denn die BEK führte direkt am Stolleneingang vorbei (ehem. Bf Wilhelmshöhe).

Eine teilweise verschüttete Halle

1966 wurde die BEK stillgelegt. Auch heute noch finden wir Brücken, Tunneleingang in Ahnsen und Schienen in einem noch heute genutzten Fahrzeugschuppen.

Nun zurück ins „Hier und Heute“:

Noch in Bergbaukluft kam Herr Daniel Schmidt, Eigentümer des Harrlstollens, direkt von der Arbeit, um uns für eine ausgiebige Führung zur Verfügung zu stehen.

Das große Ziel von Daniel Schmidt und seinen Helfern ist, hier ein Bergbaumuseum aufzubauen. Gut 1300 Meter Grubenbahngleise sind verlegt. Neben der Grubenbahn, die z.Z. noch für das Vordringen in weiter zugeschüttete Stollen und Hallen gebraucht wird, sind im Vorfeld bergbautypische Gewerke, wie eine Schmiede, Herstellung von Lederschutz-Kleidung usw., bei Aktionstagen in Betrieb bzw. im Aufbau.

Auf museale Loren und Spezialloren wartet noch viel Arbeit. Das Rollmaterial ist vielfältig. Als erstes ist die Feldbahnlok (Baujahr 1960, Hersteller Schöma aus Vechta) zu nennen. Sie war bis zum Kauf durch die Eilser Grubenbahn in Gütersloh in einem Gartenbaubetrieb tätig. Mit ihrem Zwei-Zylinder-Dieselmotor leistet sie bei der Abfuhr von Abraum große Dienste. Nur für den Stollen (nur Genießer denken hier an Weihnachten) ist die Lok zu hoch. Daniel Schmidt sprach davon, daß er eine kleine E-Lok selber bauen will! Das Problem war aber die teure Kupplung und das Getriebe für Vor- und Rückwärtsfahrt. Da war Gerhard der richtige Gesprächspartner! Gerhard erklärte Daniel wie er das bei seiner Garten-E-Lok gelöst hat: Als Technik-Freak weiß ich „watt is' 'ne Dampfmaschin'". Also darum hier meine einfache Wiedergabe. Gerhard hat das so gelöst: Ein Keilriemen über kreuz, und einen zweiten anders rum". So einfach war es nicht – aber wer Interesse hat, muß Gerhard fragen. Doch die beiden haben verstanden wie das geht. Und das hat dazu geführt, daß die beiden weitere Kontakte vereinbart haben.

Feldbahnlok vor der Einfahrt in den Tunnel, durch den die Eilser Kleinbahn bis 1964 zwischen Bad Eilsen und Bückeburg fuhr

Nun kommt der Winter und es wird saukalt vor dem Berg, sodaß die Arbeiten ruhen. Ich werde sehen, ob ein Besuch schon im Jahr 2023 sinnvoll ist. Ein Besuch lohnt sich hier im Schaumburger Land. Da gibt's den DEW = Dampfeisenbahn Weserbergland e.V., den FERSt = Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., den MEM = Museums-Eisenbahn Minden e.V. und einiges mehr.

Na ja, auf ins neue Jahr 2023!

Wissenswertes aus Schwaben

Aus der „Informationsquelle" Bernd Bahnmüller gibt es Hinweise zu einer Fotostrecke mit historischen Bildern vom „Öchsle" aus dem Jahre 1964, Streckenkreuzung mit der regelspurigen Südbahn bei Warthausen. Aufnahmen von dieser Stelle sind eher selten, da bereits am 31. Mai 1964 die Einstellung des Personenverkehrs auf der Öchsle-Gesamtstrecke erfolgte. Damit verlor der Abschnitt Biberach–Warthausen seinen Gesamtverkehr und wurde kurze Zeit später abgebaut, wodurch auch diese Kreuzung entfiel. eisenbahnstiftung.de > bildergalerie, leider ist keine Zusammenfassung als Fotostrecke auffindbar. Suchbegriffe „Warthausen" / „Streckenkreuzung" / „Illig" / „Öchsle" usw. benutzen ... Lobenswert sind die ausführlichen Begleittexte zu vielen Fotos. So erfährt man auch etwas über den im Jahr 1944 passierten Zusammenstoß einer Württembergischen C (BR 18.1) mit dem Öchsle an diesem Ort.

Zwei Brückenschläge

Sowohl bei der Zittauer Schmalspurbahn als auch bei der Döllnitzbahn gab es dieses Jahr aufwändige Brückenerneuerungen, die mehrere Monate lang die Strecken unterbrochen hatten. Inzwischen fahren beide Bahnen wieder auf ihren Gesamtstrecken. Beide erneuerten Bauwerke sind markante Kunstbauten der jeweiligen Strecken: Die Döllnitzquerung in Oschatz im langen Bogen, und die Straßenbrücke mit schrägem Bahnübergang über die Mandau in Zittau.

Video-Tipp

Alles über die Buckower Kleinbahn einschl. ELF-Fahrt: In der Reihe rbb „Hallo Nachbarn" Link

Am Regler in Frankreich

Bis dort hin reicht der „Arm" unseres Clubs wohl noch nicht. Es wäre doch aber auch sehr interessant? Hmmm, die Sprachbarriere ... Bei der 600-mm-Museumsbahn des Vereins CFVO im Tal des Flüsschens Ouche (300 km westlich von Basel ... Bern bei Dijon) fand im Sommer das internationale Jahrestreffen der Nachwuchsmodellbahn- und Eisenbahnfreunde statt, organisiert vom BDEF. Die Besonderheit war, dass dort quasi so ein Dampflokseminar stattfand, wie wir es beim Ziegeleipark Mildenberg gerade erleben konnten, nur umfangreicher und in entgegengesetzter Altersklasse. Die Schützlinge dieser Veranstaltung waren Jugendliche, und die Teilnehmer aus Deutschland kamen allesamt – aus Sachsen! Der CFVO (Chemin de Fer de Vallée de l'Ouche) hat das Angebot über mehrere Tage realisiert.
Diese Info fand ich im Heft11/22 der Zeitschrift „Modelleisenbahner".

Irgendwie sollten wir als Club DR ELF zum einen den Kontakt zum CFVO suchen, und zum anderen zu diesen jugendlichen Teilnehmern, oder?

„Mit dr Bimmelbah durch's Aarzgebirg'!"

Unter diesem Motto laden wir euch ein zu erfahren und zu erleben, was sich seit unserem letzten gemeinsamen Aufenthalt in dieser schönen Region Deutschlands in der westerzgebirgischen Eisenbahnszene verändert hat.

Dieses „Update" wird ungefähr im Zeitraum **12.-16. Oktober 2023** erfolgen – genauere Programminformationen zu diesem Auffrischungskurs werden wir wie gewohnt in den kommenden Ausgaben unseres Clubmagazins „NFS" und auf unserer Homepage im Internet veröffentlichen.

Derzeit sind langfristige Planungen solcher Veranstaltungen schwierig und die Zwischenergebnisse wenig verlässlich. Bitte stellt euch darauf ein, dass manche Details vielleicht erst später als gewohnt geklärt werden können und dass wir auch hinsichtlich der Teilnehmerpreise und der Zahlungsabwicklung über neue Ansätze nachdenken müssen. Wir lassen uns aber nicht entmutigen und werden zielstrebig darauf hin arbeiten, ein ansprechendes und bezahlbares Clubtreffen auf die Räder zu stellen. Und wir rechnen mit ungebrochenem Interesse an eurer Teilnahme, wie all die 30 Jahre zuvor!

Das Erzgebirge ist auch „Weihnachtsland"
(Foto: Preßnitztalbahn e.V. / Schwibbogen hergestellt von der Tischlerei Niederle in Jöhstadt)

Das unbedingte „Muss" bei einem Aufenthalt in dieser Region ist für uns Eisenbahnfreunde ein Besuch der **Preßnitztalbahn Wolkenstein - Jöhstadt.** Nach fast vollständigem Abbau der Gleise in den Jahren 1982 - 1989 wirken seit 1992 engagierte ehrenamtliche Eisenbahner aus ganz Deutschland am Wiederaufbau der 750mm-Schmalspurbahn und betreiben sie zwischen Steinbach und Jöhstadt erfolgreich als Museumsbahn mit Dampftraktion. Wir werden sehen und erfahren, was sich dort seit 1996 getan hat und wie die weiteren Vorhaben aussehen.

Erzgebirgskreis

Annaberg-Buchholz

Jöhstadt

Schönheide

Heizhaus Jöhstadt – Zug am provisorischen Bahnsteig

Bahnhof Steinbach – seit 2000 vorläufiger Endbf

Bf Jöhstadt noch ohne wiederhergestellte Gleisanlagen – hier hat sich inzwischen viel getan!

Unsere eigene **Mitgliederversammlung** soll an dieser Strecke stattfinden. Nach einer gemeinsamen Dampfzugfahrt werden unsere begleitenden Damen den Ort Wolkenstein am früheren Ausgangspunkt der Preßnitztalbahn besuchen, während die Clubmitglieder die Museumsbahn und deren Anlagen im Detail erkunden und ihre Versammlung abhalten werden.

Ein ausreichend großes und ansprechendes Hotel in Annaberg-Buchholz wird unser Quartier sein – **„The Royal Inn Wilder Mann“**. Wie bisher üblich nutzen wir ein Abrufkontingent mit Stichwort für die Zimmerbuchung und Zahlung durch jeden selbst. Die als Sonderangebot ausgehandelten Zimmerpreise liegen voraussichtlich bei 69 € bzw. 110 € je Nacht (Einzel- bzw. Doppelzimmer, inkl. Frühstück u.a.m.), aber noch ohne Gewähr.

Schloss Wolkenstein – Ausflugsziel unseres Damenprogramms (Foto: Botulph / Wikimedia)

Markt Annaberg mit Hotel „Wilder Mann“ (links)

Auf dem Schienenweg erreicht man Annaberg über die Zschopautalbahn mit Regionalbahnen ab Chemnitz bzw. Flöha in Richtung Annaberg / Cranzahl / Vejprty (Weipert), und der Ausstieg sollte in „**Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof**“ erfolgen. Der Fußweg zum Hotel am Markt ist nicht weit, hat aber fast 60 m Anstieg – es ist eine Bergstadt! Natürlich gibt es auch Stadtbusse und Taxis. Chemnitz erreicht man mit der Bahn von Karlsbad, Hof, Gera, Leipzig, Riesa, Dresden – jedoch leider nicht mit hochwertigen Fernverkehrszügen. Doch die Fahrt durchs Erzgebirge und sein Vorland ist landschaftlich sehr reizvoll!

Am Wochenende unseres Aufenthalts im Erzgebirge wird auch die **„Museumsbahn Schönheide“** planmäßigen Dampfzugbetrieb haben. Der dortige Verein betreibt ein kleines Reststück der ehemaligen 750-mm-Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau - Carlsfeld, der ersten, steilsten und längsten sächsischen Schmalspurbahn (4 von 42 Kilometern). Wir wollen die Streckenfahrt zwischen Schön-

heide Mitte und Stützengrün-Neulehn genießen, vielleicht einen Blick über das Tal werfen, welches einst das imposante „Kleine Stützengrüner Viadukt“ überspannte, werden das Heizhaus und die kleine Ausstellung anschauen und sicher auch etwas zur Geschichte und weiteren Vorhaben erfahren. Übrigens ist diese Museumsbahn eine bekannte Ausbildungsstätte für Dampflokpersonale, wo unser Clubmitglied Helmut Neumann über viele Jahre wertvolles Fachwissen vermittelte.

Zugeinfahrt Schönheide Mitte mit Blick nach Stützengrün

Heizhaus und Bw in Schönheide Mitte

Auf dem weiteren Verlauf der abgebauten Strecke in Richtung Carlsfeld führte sie einst über das eindrucksvolle Muldentalviadukt, auf dem sie auch die regelspurige Bahnstrecke Chemnitz - Adorf überquerte, bevor sie im Bahnhof Schönheide-Süd (früher „Wilzschhaus“) Anschluss an diese hatte.

Die frühere Bahnstrecke Chemnitz - Adorf verläuft über Aue, und Aue kann man auf dem Schienenweg eigentlich direkt von Annaberg-Buchholz aus erreichen – wenn nicht der planmäßige Personenverkehr zwischen Annaberg-Buchholz-Süd und Schwarzenberg seit 1997 eingestellt wäre. Zwischen Aue und Schönheide Ost ist die Strecke wegen der Anstauung der Talsperre Eibenstock seit 1975 unterbrochen. In Muldenberg bestand bis 1997 Anschluss an die Strecke Falkenstein - Muldenberg. Dann wurde die Weiche entfernt und damit ein weiterer Unterbruch der ehemaligen Stammstrecke erzeugt. All diese Umstände sind dafür verantwortlich, dass wir unsere Reise von Annaberg nach Schönheide mit einem angemieteten Bus antreten müssen.

Museumsbahnhof Schönheide-Süd

Den heutigen **Museumsbahnhof „Schönheide Süd“** im Tal der Zwickauer Mulde möchten wir natürlich auch besuchen. Um diesen Bahnhof und um das hiesige Reststück der regelspurigen Strecke kümmert sich der „Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V.“ (FHWE). Der FHWE ist seit 2017 Eigentümer des Insel-Abschnitts Schönheide Ost - Muldenberg, und mit dem **„Wernesgrüner Schienenexpress“** (WEX) kann man diese Strecke mehrmals im Jahr touristisch an der frischen Luft genießen - was wir euch natürlich auch nicht vorenthalten möchten!

Wernesgrüner Schienen-Express auf Fahrt durchs Muldental (Foto: Holger Drosdeck, FHWE)

Auch vom FHWE erhoffen wir uns Informationen über Zukunftspläne. Wem die etwas längere Fahrt an der frischen Luft zu kühl wird, dem möchten wir eine abschnittsweise „Parallelfahrt“ mit un-

serem Charterbus ermöglichen und auch den Besuch der Deutschen Raumfahrtausstellung in Morgenröthe-Rautenkranz an der Strecke empfehlen.

Wernesgrüner Schienen-Express in Morgenröthe-Rautenkranz (Foto: Holger Drosdeck, FHWE)

Angenehme „Begrüßung“ auf dem Zugang zum Bahnsteig Annaberg-Buchholz unt. Bf (Foto: K. Jehring)

Die schon erwähnte Strecke Annaberg-Buchholz-Süd - Schwarzenberg ist auch als **„Erzgebirgische Aussichtsbahn“** (EAB) bekannt und *an sich* für uns einen Ausflugstag wert. An ihr liegen die Museumsbahnhöfe Walthersdorf und Schlettau und das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. Sie führt über das berühmte und frisch sanierte „Markersbacher Viadukt“. Seit einigen Jahren wird sie für die Zukunftsforschung zur Bahntechnologie genutzt, als **„Digitales Testfeld Bahn“**. Wir wollen versuchen, eine Gruppenexkursion in dieses Testfeld zu ermöglichen, natürlich mit Befahrung und mit Halten an so interessanten Stationen wie Annaberg-Buchholz-Süd (erstes digitales Stellwerk), den Museumsbahnhöfen und dem Erprobungsbahnhof Scheibenberg. Zum Forschungsstandort gehört auch das denkmalgeschützte Empfangsgebäude Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof nahe unseres Hotelstandorts, welches bald als Campusgebäude der Technischen Universität Chemnitz und Sitz des **„Smart Rail Connectivity Campus e.V.“** (SRCC) in Funktion gehen wird.

Annaberg-Buchholz unt. Bf, Empfangsgebäude mit Umbau-Darstellungen zum Smart Rail Connectivity Campus

Museumsbahnhof Schlettau

Testzug „Advanced Train Lab“ auf dem Markersbacher Viadukt (Foto: Miriquidius / Wikimedia)

Die **„heimliche Hauptstadt des Erzgebirges“ Annaberg-Buchholz** bietet weit mehr als die umliegenden Bahnspezialitäten, sowohl städtebaulich, gastronomisch, kulturell als auch industriegeschichtlich. Wer dafür ein Faible und ausreichend Zeit hat, dem empfehlen wir, seinen Aufenthalt im Hotel individuell zu verlängern, was zu gleichen Konditionen wie bei unserem Abrufkontingent möglich sein wird. Als gemeinsame Erlebnisse stellen wir uns die Einfahrt in das Besucherbergwerk **„Markus-Röhling-Stolln“** mit 800 Me-

ter langer Grubenbahn und einen Besuch des musealen **„Frohnauer Hammers“** vor.

Annaberger Attraktionen – Markus-Röhling-Stolln / Frohnauer Hammer / Bergmännische Krippe, Gesamtaufstellung der Figuren (Fotos: Verein Altbergbau Markus-Röhling-Stolln Frohnau e.V. / Miebner, Wikipedia / BUR Werbeagentur GmbH, Annaberg-Buchholz)

Anders als zu unserem Treffen 1996 steht die schmalspurige, dampfbetriebene **Fichtelbergbahn** Cranzahl - Oberwiesenthal bewusst nicht auf unserem Programmkonzept. Sie gehört zur „Sächsischen Dampfbahn-Gesellschaft“ (SDG), die leider keine ELF-Angebote hat, und fährt kommerziell im täglichen Betrieb – daher kann sich jeder Interessent auf eigene Faust eine Mitfahrt „organisieren“ – am besten vor oder nach unserem gemeinsamen „Programm der Spezialitäten“. Von Annaberg kommt man mit der Regionalbahn direkt nach Cranzahl, und in Oberwiesenthal ist eine Anschlussfahrt auf den Fichtelberg mit der ältesten Luftseilbahn Deutschlands sehr zu empfehlen. Sollte sich eine signifikante Nachfrage dazu zeigen, so können wir auch einen Gruppenausflug davor oder danach „hinzuorganisieren“.

Also, „Glück auf!“ – sehen wir uns wieder in der UNESCO-Weltkulturerbe-Montanregion Erzgebirge / Kruśnohoří? **Sei dabei!**

Auf romantischen Strecken im Erzgebirge!

Euer gerne verantwortlicher JHV-Organisator **Frieder Jehring** (Beisitzer Öffentlichkeitsarbeit / NFS-Redakteur), unterstützt von Beifrau Katrin und dem Clubvorstand – „OK23“.

Direktkontakt siehe Kopfzeile der Titelseite.

P.S.: Wer sich bei der Vorbereitung und Durchführung der JHV 2023 aktiv unterstützend im OK23 einbringen möchte, ist dazu herzlich eingeladen!

(Fotos ohne Quellen-Angabe: Frieder Jehring)