News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/23 01.04.2023

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

Ja, ist denn schon wieder Weihnachten ... ?

... So kam es dem „OK23“ beinahe vor, als es Ende Februar zur Erkundung und Abstimmung vorgesehener JHV-Aktivitäten im Erzgebirgskreis unterwegs war. Und auch im Vorstand stellte sich diese Frage bei der Meinungsbildung zum Titelmotiv dieser NFS-Ausgabe. Also die Fragestellung „hat was“: Vielleicht können unsere diesjährigen JHV-Teilnehmer das geplante Erlebnisangebot schon ein bisschen als vorgezogenes Weihnachts„geschenk“ empfinden, noch dazu in der sowieso am meisten von Weihnachtsbräuchen geprägten Gegend Deutschlands? Und das prächtige Winterwetter, das viele mit der Weihnachtszeit assoziieren, gehört im Erzgebirge einfach zum „guten Ton“. Dieses Heft erhaltet ihr leider einen Monat später als geplant – den Grund erfahrt ihr auf der nächsten Seite. Mögen alle Leser zur jetzt begonnenen Fahrsaison aber endlich auch frühlingshaftes Wetter in vollen Zügen genießen können!

Das Foto zeigt einen Planzug der SDG Fichtelbergbahn kurz vor Verlassen der Ortslage Cranzahl. (KJ)

Programm zur JHV 2023 – 12. bis 16. Oktober

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Leser und Gäste,

nach der Vorstellung unseres Konzepts für das diesjährige Clubtreffen „JHV 2023“ haben wir viel Zuspruch erfahren. Wir können uns auch darüber freuen, dass wir von allen im Konzept erwähnten Veranstaltungspartnern prinzipielle Zusagen und schon manchen konstruktiven Hinweis zu unseren Vorhaben bekamen. Dadurch sind wir nun in der Lage, euch die Grobplanung der konkreten Veranstaltungstage vorzulegen.

Doch mit einem Problem sahen wir uns seit Anfang März plötzlich konfrontiert: Das von uns seit etwa 1 Jahr als Fixpunkt unserer Programmorganisation betrachtete Hotel „Wilder Mann“ eröffnete uns nicht tragbare organisatorisch-finanzielle Risiken für die Aufrechterhaltung des seit Herbst 2022 vereinbarten Zimmerkontingents. 3 Wochen Bemühungen um Ausräumung der Risiken, auch mit Kompromissangeboten unsererseits, blieben erfolglos. Inzwischen sind 2 Internetseiten dieses Hotels, die veraltete Geschäftsbedingungen enthielten, nicht mehr erreichbar ... So haben wir nun die Notbremse gezogen und neue Unterkünfte organisiert, was uns zum Glück auch in Annaberg-Buchholz gelungen ist.

Ihr werdet gleich bemerken, dass die Planung merklich von gewohnten Mustern abweicht – das hat seine Gründe darin, dass zwei der besuchten „Sehenswürdigkeiten“ nur zu den bestimmten Tagen zur Verfügung stehen und für uns bezahlbar sind. Die anderen Vorhaben und unser Aufenthaltszeitraum müssen sich entsprechend an diese Situation anpassen.

Von vielen wirklich ersehnt können wir euch „Dampf satt“ anbieten – das Eröffnungsmotiv verspricht nicht zu viel! Es zeigt uns die Fichtelbergbahn, die Museumsbahn Schönheide und die Preßnitztalbahn. Ihr bekommt die Gelegenheit, den Dampf auf allen drei Strecken zu inhalieren – verteilt auf drei verschiedene Tage unseres Programms. Weil diese Dampfbahnen nach öffentlichem Fahrplan unterwegs sind – teilweise eben genau nur an den betreffenden Tagen – können wir zu moderaten Preisen mitfahren. Allerdings bedingt der Verzicht auf teure Sonderzug-Bestellungen, dass wir unsere Tagesabläufe an den regulären Fahrplänen ausrichten müssen. Ihr habt sicher eine Vorstellung davon, was das bedeutet – wir müssen unsere Veranstaltungstage diszipliniert nach „Tagesfahrplänen“ abwickeln. Diese Fahrpläne können wir euch im Moment noch nicht vorlegen; dafür ist erst noch Einiges im Detail zu organisieren. Mit Respekt vor den Leistungen der JHV-OKs der letzten Jahre, wo nicht immer viel Dampf dabei sein konnte, möchte ich betonen, dass diese Möglichkeit zum Dampfschnuppern nicht das Verdienst des OK23 ist, sondern der vielen aktiven und begeisterten Eisenbahner, Eisenbahnfreunde und Unterstützer aller Couleur gerade in Sachsen. Das, was jene in Bewegung gebracht oder erhalten haben, hat uns veranlasst, diese Region zum Austragungsort einer JHV vorzuschlagen.

Unser Standort Annaberg-Buchholz hat aber mehr zu bieten als Dampfbahnen in der Umgebung. Wir geben euch Gelegenheit, Landschaft und Traditionen des Erzgebirges näher kennenzulernen. Deshalb stehen am traditionellen, offiziellen Anreisetag vor der Welcome-Party einige der lokalen Attraktionen an unserem Standort auf dem Programm: Lernt das Wesen der Erzgebirger hier kennen! Dampf gibt es am Tag zuvor und an den beiden Haupt-Tagen. Am dritten Dampf-Tag wechseln wir, sehr praktisch durch die örtliche Nähe zur Dampfbahn, dann auf Diesel-Traktion und am letzten Veranstaltungstag bekommen wir dazu noch Ein- und Ausblicke zur Eisenbahn der Zukunft, aber weiterhin in Kombination mit musealer Tradition.

Leider müssen wir vorab auf einige nicht ganz so euphorische Umstände hinweisen:

- Eine Garantie zur Durchführung der Veranstaltungen in der vorgesehenen Form, auch betreffend Dampflokeinsatz, kann nicht gegeben werden. Die Schwierigkeiten am Steinkohlenmarkt haben sich inzwischen wohl herumgesprochen.
- Einige Veranstaltungspartner haben schon angegeben, dass langfristige Preiszusagen für sie problematisch sind (speziell Gastronomie). Wir werden deshalb einige Kostenpunkte auf dem Anmeldebogen als unverbindlich darstellen müssen, und die Rechnung für eure Anmeldungen vielleicht erst später stellen können.
- Teilweise werden wir aus diesem Grund auch vermehrt auf individuelle Zahlung vor Ort orientieren müssen, richtet euch bitte darauf ein.
- Fast jedes OK der zurück liegenden Jahre war mit Einschränkungen der Abläufe durch Bauarbeiten konfrontiert. Auch das Treffen 2023 ist davon betroffen. In Annaberg ist wegen Straßenbauarbeiten der Busverkehr noch komplizierter geworden, als er wegen der vielen engen Einbahnstraßen sowieso schon ist. Und auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn – von Anfang an als Attraktion konzipiert – machen Gleisbauarbeiten die direkte Befahrung ab Annaberg unmöglich. Näheres lest ihr gleich unter den Gliederungspunkten „Mittwoch ...“ und „Montag ...“.

Unsere Unterkünfte

Achtung: Das zur 30. GV und im NFS 4/22 angekündigte „Traditionshotel Wilder Mann“ (Markt 13, Annaberg-Buchholz) werden wir **nicht per Abrufkontingent** nutzen. Wer sich dennoch dort einquartieren möchte, kann dies gern zu individuellen Konditionen tun. Inwiefern wir aber die Innenstadt von Annaberg mit unseren Charterbussen anfahren können, ist noch offen; es hängt u.a. vom Zeitfaktor für die „Extratour“ und von der Bausituation im Herbst ab. Das OK23 steht aber allen separat untergebrachten Teilnehmern mit Rat und Tat zur Seite, wenn es um das Erreichen der organisierten Treffpunkte geht.

Wir müssen uns auf wenigstens 2 Quartiere verteilen, die sich beide im Ortsteil Buchholz befinden, aber nahe an der innerstädtischen Grenze zu Annaberg liegen. Ein paar Tipps zu weiteren, individuell möglichen Quartieren geben wir euch zum Schluss.

Die Zimmerbuchungen aus unserem reservierten Kontingent erfolgen nach gewohntem Muster individuell unter Nennung des **Stichworts „Ehrenlokführer“** (nicht über Online-Formulare!) bis **spätestens 31. Juli 2023!**

Bei beiden Quartieren sind Frühstück und kostenlose WLAN-Nutzung inklusive, die Zimmer haben individuelle Bad/Dusche/WC-Ausstattung und TV, und PKWs können kostenlos vor dem Haus geparkt werden.

Unser Haupt-Quartier und „Sitz“ des OK23 wird das **Hostel⁺ „Gleisbett“**, im vom Volksmund so genannten „Häuser-Zug“, in dem das frisch sanierte Haus den „Schlafwagen“ darstellt. www.hostel-gleisbett.de

Die Herberge wurde 2019 als Hostel eröffnet und jetzt gerade, wegen der anders als damals angenommen verlaufenden Nachfrage, in Richtung Hotel-Ausstattung umgebaut. Der Ausgangssituation geschuldet ist es leider nicht barrierefrei (kein Aufzug!) und hat keinen Restaurantbetrieb. In jeder Etage stehen Kaffeeautomaten und Teeküchen zur freien Nutzung zur Verfügung. Es liegt an der Hans-Witten-Str. 31, 09456 Annaberg-Buchholz.

Bergwärts „fahrender“ Häuser-Zug mit dem Schlafwagen „Hostel⁺ Gleisbett“ in der Mitte (KJ)

Das „Gleisbett“ ist vom Bedarfshaltepunkt **Annaberg-Buchholz Mitte** der DB Erzgebirgsbahn auf kurzem Wege zu Fuß erreichbar (300 m, 17 m aufwärts). Der Fußweg ins Stadtzentrum Annaberg ist bequem und geht stetig aufwärts. Unsere Charterbusse werden voraussichtlich 450 m entfernt, 21 m abwärts vom Hostel halten, unterhalb des Bahn-Hp (das ist in 10 min leicht zu schaffen).

- Buchung vorzugsweise per E-Mail an **info@hostelgleisbett.de,** oder
- telefonisch unter **+49-(0)3733-1436 333**,
- Preis **55,– €** je Nacht im DZ als **EZ**
  Preis **35,50 €** je Nacht und Person im **DZ**
  zzgl. Gästetaxe **1,80 €** je Tag und Person; bei weniger als 3 gebuchten Nächten gilt 15,– € Aufschlag je Nacht / Zimmer.
- Anreise ab 15.00 Uhr, Abreise bis 10.00 Uhr; die Rezeption ist bis 18.00 Uhr besetzt, für spätere Anreise kann auch bis 18 Uhr ein Self-Check-In (Code für Schlüssel-Safe) vereinbart werden.
- Zahlung beim Check-In in bar, mit Girokarte oder mit Kreditkarte; bei Self-Check-In am 1. Aufenthaltstag.

Das etwas bequemere Quartier, wo auch der Charter-Bus direkt vorm Haus halten kann, ist das **Parkhotel Waldschlösschen**, Waldschlösschenpark 1, 09456 Annaberg-Buchholz. Hier stehen uns ein Aufzug und im Kontingent 3 barrierefrei erreichbare Zimmer zur Verfügung, sowie die bis 22 Uhr geöffnete Bar.

www.parkhotel-waldschloesschen.de

Eingangsbereich des Parkhotels; der Parkplatz setzt sich nach rechts fort. (Foto: KJ)

Das Hotel steht auf der Anhöhe des Parks, die von der Erzgebirgsbahn untertunnelt ist. Aber keine Bange, schwere Güterzüge poltern hier schon seit vielen Jahren nicht mehr entlang ... Der Fußweg ins Stadtzentrum Annaberg führt allerdings zunächst 20 m abwärts durchs Sehmatal und dann „volle Höhe“ (etwa 60 m) wieder hinauf; die Route ist aber bequem und rollstuhltauglich. Der Weg zur Lokalität unserer Welcome-Party – von beiden Quartieren nur abwärts – ist von hier ein ganzes Stück kürzer als vom „Gleisbett“.

Bei Anreise mit der Bahn sind der Hp A.-B. Mitte 0,9 km und die Station A.-B. unterer Bf 1,3 km fußläufig entfernt. Von der Barrierefreiheit her raten wir zum Hp A.-B. Mitte. Linienbusse fahren nicht zum Hotel.

- Buchung vorzugsweise per E-Mail an **info@parkhotel-waldschloesschen.de,**
- oder telefonisch unter **+49-(0)3733-6774-0**,
- Preis **104,– €** je Nacht im DZ als **EZ**
  Preis **66,50 €** je Nacht und Person im **DZ**
  zzgl. Gästetaxe **1,80 €** je Tag und Person.
- Anreise ab 15.00 Uhr, Abreise bis 11.00 Uhr; die Rezeption ist bis 22 Uhr besetzt.
- Zahlung beim Check-Out in bar, mit Girokarte oder mit Kreditkarte.

Die Buchungen können ab sofort erfolgen.

- Stornierungen gebuchter Zimmer durch den Gast werden vom Hostel Gleisbett bis 2 Wochen vor der Anreise und vom Parkhotel Waldschlösschen bis 2 Tage vor Anreise kostenlos akzeptiert, danach entstehen Kosten entsprechend der Regelungen der jeweiligen Betreiber.
- Stornierungen aus Anlässen von Seiten der Hotels, z.B. im Falle eines lokalen Beherbergungsverbots, sind für die Gäste kostenlos.
- Für die rechtzeitige Stornierung bereits gebuchter Zimmer, egal aus welchem Anlass außerhalb des Verantwortungsbereichs der Hotels, ist jeder Gast selbst verantwortlich und bei Nichteinhaltung gegenüber dem Hotel zahlungspflichtig.

Mittwoch, 11. 10.: erste Anreise

Wer das erweiterte Vorprogramm, die gemeinsame Fahrt mit der Fichtelbergbahn am Donnerstag, mitmachen möchte, der sollte am Mittwoch zu seinem Quartier anreisen.

Die Anfahrt mit der DB Erzgebirgsbahn von Chemnitz über Flöha, vorbei an der Drahtseilbahn Augustusburg (Standseilbahn ab Bf Erdmannsdorf) und vielen schönen Ausblicken im Tal der Zschopau (siehe Foto mit Burg Wolkenstein unter „Sonnabend ...“) ist wirklich empfehlenswert.

*Zur **PKW-Anreise** weisen wir definitiv darauf hin, dass um diese Jahreszeit plötzlich*

*winterliche Bedingungen eintreten können und dass deshalb **M+S-Bereifung unumgänglich** ist! Infos zu Parkmöglichkeiten kann man unter swa-b.de/parken abrufen. Der „Zentralparkplatz“ oberhalb des Stadtzentrums Annaberg hat zahlreiche kostenfreie Parkplätze, am Markt gibt es eine kostenpflichtige Tiefgarage etc. pp.*

Innerhalb der Stadt ist alles fußläufig erreichbar. Mit dem Auto muss man sich hingegen durch das System der teilweise steilen und schmalen Einbahnstraßen kämpfen, zudem den Baustellen ausweichen und ist kaum schneller als zu Fuß.

*Bedenkt bitte, dass A.-B. eine Bergstadt im wahrsten Sinne des Wortes ist. **Trittsicheres Schuhwerk** ist schon deshalb wichtig – und auch für unsere Ausflüge und Besichtigungen immer von großem Vorteil.*

Zum Abend können wir in einer gemütlichen erzgebirgischen Wirtschaft im Zentrum Annabergs Plätze zum Höck reservieren.

Im Sommer (wahrscheinlich erst nach unserem Anmeldeschluss) können wir euch auch über den Spielplan des örtlichen Eduard-von-Winterstein-Theaters informieren. (Testbesuch des OK23: klein, aber fein). Es liegt am Weg von unseren Quartieren in die Stadt.

Donnerstag, 12. 10.: Fichtelberg

Auf der Fahrt zum höchstgelegenen Bahnhof Sachsens in der höchstgelegenen Stadt Deutschlands am Fuße der höchsten Erhebung Sachsens (FJ)

Bei Annaberg verlässt die Bahnstrecke von Flöha das Zschopautal und wechselt ins Tal der Sehma. An diesem Flüsschen aufwärts führt sie weiter über Sehma - Cranzahl - Bärenstein nach Vejprty (Weipert) in Tschechien.

Wir fahren bis Cranzahl mit und steigen dort auf die dampfende SDG Fichtelbergbahn nach Oberwiesenthal um. Bei ausreichender Anmeldezahl reservieren wir einen Wagen.

Die Fichtelberg-Schwebebahn ist die älteste Luftseilbahn Deutschlands (Bj. 1924), Fahrzeit 4 min alle 15 min (Foto: „Kora27“, Wikimedia)

Für die Aufenthaltszeit am Zielort bereiten wir die Möglichkeiten zu einer Mittagsverpflegung, zur Kurzbesichtigung der SDG-Werkstatt, und alternativ zur Seilbahnfahrt auf den Fichtelberg (1214 m) vor. Die Rückreise nach Annaberg-Buchholz erfolgt sinngemäß.

Am Abend schlagen wir zum Höck eine gemütliche Bar am Marktplatz vor. Dort können wir auch das Abendessen vorbestellen.

Freitag, 13. 10.: Annaberg

Zum „offiziellen Beginn“ unseres Treffens möchten wir euch mit der Stadt Annaberg und den Traditionen der Erzgebirgsregion bekannt machen. Dabei sind die Fahrt in den **Markus-Röhling-Stolln** mit der Grubenbahn und die Aussicht vom **Pöhlberg** sowie die Besichtigung der **Annen- und der Marienkirche** mit der einzigartigen „**Bergmännischen Krippe**“ geplant. Zum Mittagstisch reservieren wir Gaststättenplätze.

Zur **Welcome-Party** erwarten wir euch in der Gaststätte **Frohnauer Hammer**, direkt unterhalb der Stadt im Sehmatal. Für Interessierte wird es vorher eine Führung durch das zugehörige erste Technische Denkmal Sachsens (seit 1910) mit Vorführung des Hammerwerks

(erbaut 1621) geben, erzgebirgische Weihnachtsberge sind zu bestaunen und man schaut einer Klöpplerin über die Schulter.

Links das Gasthaus, rechts das Hammerhaus (KJ)

Den Frohnauer Hammer erreicht man vom Waldschlösschen in 1,2 km Entfernung, 30 m überwiegend abwärts und vom „Gleisbett“ in 1,7 km, 45 m überwiegend abwärts. Busverbindungen zu etwa 300 m entfernten 1-Richtungs-Haltestellen sind selten und kompliziert, aber es gibt ausreichend viele Parkplätze.

Wir werden für Teilnehmer, die weder mit ihrem Auto vorfahren möchten noch vom Fußweg angetan sind, einen Gummibahn-Transfer von und zu unseren beiden Quartieren organisieren.

Die Lokalität unserer Welcome-Party – im Obergeschoss ist das Museum mit der Klöppelstube (KJ)

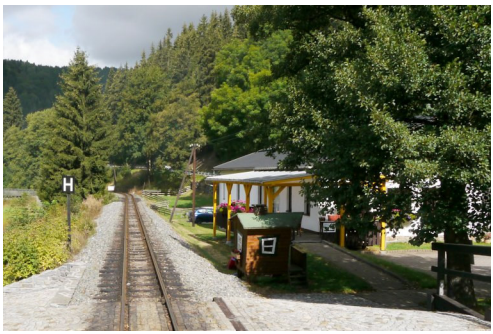
Sonnabend, 14. 10.: Preßnitztal & JHV

Ein Charterbus wird uns in Buchholz aufnehmen und zum **Bf Jöhstadt der Preßnitztalbahn** bringen. In den letzten Jahren wurden hier viele neue Gleise verlegt. Jeder kann mit seinen Erinnerungen vergleichen, wie sich die Anlagen seither verändert haben und was zur vollständigen Wiederherstellung des originalen Zustands noch alles zu leisten ist.

Für diese Perspektive muss man ein wenig „kraxeln“. Noch endet das künftige Gleis zum Hausbahnsteig Jöhstadt stumpf am Bw. (FJ)

Nach gemeinsamer Befahrung der gesamten Streckenlänge mit dem Dampf-Regelzug im reservierten Wagen trennen sich die Damenprogramm-Reisenden im derzeitigen Endbahnhof Steinbach von den erklärten Eisenbahnfans und lassen sich vom leer vorausgefahrenen Bus nach Wolkenstein bringen, dem früheren Ausgangspunkt dieser Strecke.

Nun ist der Fotogüterzug auch gleich abfahrbereit in Richtung Steinbach. Anlässlich unserer JHV können wir allerdings so etwas nicht bestellen (FJ)



Das Gasthaus Forellenhof wird direkt vom Bahnsteig aus erreicht. (FJ)

Die ELF fahren mit dem Dampfzug wieder in Richtung Jöhstadt und unterbrechen ihre Fahrt am Hp „**Forellenhof**“ des Örtchens **Schmalzgrube**, um dort nach dem Mittagessen die **31. JHV** unseres Clubs abzuhalten.

Danach fahren sie mit einem Folgezug weiter nach Jöhstadt. Von dort erreichen sie die seit 2005 fertige **Fahrzeughalle** der Museumsbahn.

Nach ihrer Inbetriebnahme bekam die Fahrzeughalle (links) auch einen eigenen Haltepunkt. (FJ)

Das **Damenprogramm** sieht eine Besichtigung des **Schlosses Wolkenstein** vor, zu dessen Füßen die Erzgebirgsbahn kreuzt und wo es am **Zughotel** und im **alten Bahnhof** viele interessante Details zu entdecken gibt. Wir werden für die bei der Dampfbahn gebliebenen ELF viel zu fotografieren haben.

Wolkensteiner Fotomotiv (KJ)

Natürlich ist auch ein **Mittagessen** in einem rustikalen Restaurant organisiert. Von der Stadt zum Bahnhof werden wir den romantischen Abstieg zu Fuß bevorzugen, können „Schwergängige“ aber auch hinab fahren.

Blick über die Zschopau zum Zughotel (KJ)

Nachdem den ELF für die Besichtigung der Fahrzeughalle genügend Zeit zum Vertiefen in die Details gegeben wurde, trifft der Bus aus Wolkenstein hier ein, so dass sich in der Fahrzeughalle alle wieder zusammenfinden.

Kurze Zeit darauf wird uns dieser Bus direkt nach Buchholz zurück bringen.

Später treffen wir uns wieder zum beliebten **Gesellschaftsabend** im Annaberger Ratskeller

Zum Neinerlaa

am Markt, 1,6 km vom „Gleisbett“ und 1,9 km vom Waldschlösschen entfernt. Der Name bezieht sich auf das traditionelle Festessen des Erzgebirges, das dort zu Weihnachten unverzichtbares Ritual ist. Das Menü mit neunerlei wesentlichen, symbolhaften Zutaten können die Gäste des Erzgebirges hier jederzeit verkosten – wir bieten euch diese Möglichkeit also auch. Es gibt Neinerlaa mit Entenkeule oder vegetarisch. Aber auch 2 kleinere und damit auch günstigere Speisen stehen zur Wahl. Die feierliche Stimmung müssen wir selbst mitbringen.

Sonntag, 15. 10.: Schönheide

Schon die bestellte Busfahrt über Markersbach und Eibenstock nach Schönheide bringt Ausblicke ins Erzgebirge und auf ein Stück der Bahnstrecke Chemnitz - Adorf (CA), die durch den Bau der Talsperre Eibenstock 1975 unterbrochen wurde. Nachdem der Bus diesen Streckenverlauf wieder verlassen hat, erreichen wir den Bahnhof Schönheide Mitte der ältesten, steilsten und längsten Sächsischen Schmalspurbahn-Strecke Wilkau-Haßlau - Carlsfeld (WCd, 42 km), die ab 1978 abgebaut wurde. Dieser „amputierte“ Bahnhof – nur das alte Heizhaus dient wieder dem Bahnbetrieb auf einer sehr kurzen Behelfs-Gleisanlage – ist seit 1991 Betriebsmittelpunkt und Endpunkt der **Museumsbahn Schönheide**.

Wir werden, hoffentlich mit Dampftraktion, im reservierten Wagen die wiederaufgebaute Strecke zum Endpunkt Stützengrün-Neulehn und zurück befahren. Eine Station vor dem Endpunkt, in Stützengrün (Bürstenfabrik) fährt die Lok um den Zug, weil der Zug auf dem letzten Stück geschoben wird. Für Fotofans bietet sich dadurch die Gelegenheit, den Beginn des Manövers von außen zu verfolgen und den letzten halben Kilometer parallel zur Strecke zu Fuß zurückzulegen – aber bitte nur, wenn die zugehörige Fitness gegeben ist, um den Betriebsablauf nicht zu verzögern.

Manöver in Stützengrün Bürstenfabrik (FJ)

Zurück am Heizhaus kann dieses auch von innen in Augenschein genommen werden, und wir können der kleinen musealen Ausstellung in einem daneben abgestellten Personenwagen einen Besuch abstatten.

Gemütlich spazieren wir zum **Hotel zur Post**, wo das vorbestellte Mittagessen auf uns wartet. Ein Sonderbus holt uns dann vor dem Gasthaus ab und bringt uns zurück an die CA-Strecke und an dieser entlang, parallel der Zwickauer Mulde, über die Grenze in den Vogtlandkreis, bis nach Hammerbrücke.

Auf dem abgetrennten Teilstück der CA-Strecke fährt von hier für uns ein Sonderzug des „**Wernesgrüner Schienenexpress**“ (WEX).

Eine der WEX-Garnituren (Foto: FHWE)

Die Fahrt geht zunächst nach Morgenröthe-Rautenkranz, wo wir am „**Weltraumbahnhof Rautenkranz – WBF 1875**“ halten werden. Von da ist es nicht weit zur **Deutschen Raumfahrtausstellung**, die nach dem Raumflug des gebürtigen Rautenkranzers, des ersten deutschen Kosmonauten Dr. Sigmund Jähn (1978), hier im Vogtland etabliert wurde. Vorzugsweise unsere Beifrauen, aber auch jeder ELF mit Vorzugsinteresse dafür, kann sich für den Besuch dieser Ausstellung (ca. 1 Stunde, Eintritt vor Ort individuell zahlbar) und das anschließende Kaffeetrinken im „Steam-Punk“-Weltraumbahnhof-Bistro im k.u.k.-Stil des Jahres 1875, in dem hier die Eisenbahn in Betrieb ging, entscheiden.

Das ehem. EG ist originell umfunktioniert (FJ)

Wessen Veranlagung der Eisenbahn den Vorzug gibt, der bleibt im WEX und fährt weiter mit, zurück in den Erzgebirgskreis, zum **Museumsbahnhof Schönheide Süd, früher „Wilzschhaus**“. Hier hatte die WCd-Strecke Anschluss an die CA-Strecke. Die

lange stählerne Brücke, welche zur kreuzungsfreien Überführung der Schmalspurstrecke über die regelspurige und die Mulde und gleichzeitig auch zum Höhengewinn in Richtung Schönheide Mitte diente, wurde 1980 verschrottet. Ihr Fehlen verhindert den denkbaren Wiederaufbau und Betrieb der Museumsbahn Schönheide bis hier hin oder gar weiter bis hinauf nach Carlsfeld. Die ELF erhalten hier Zeit zur Besichtigung des Bahnhofs mit den wiederaufgebauten Schmalspuranlagen und Signalen, mit den Relikten des Viadukts und mit der Sammlung regelspuriger Objekte. Diese, die Gleise hier im Muldental, und auch der WEX sind der Vereinszweck des **Fördervereins Historische Westsächsische Eisenbahnen** (FHWE). Im Empfangsgebäude können wir uns aufwärmen und Kaffee und Kuchen bekommen.

Attraktion in Wilzschhaus: Rollwagenverladung (FJ)

Unser Sonderbus soll den Fahr-Etappen des WEX stets parallel folgen, so dass Mitreisende, denen es auf dem offenen Zug zu kalt werden könnte und die nicht in der Kabine des SKL Platz finden, einzelne Etappen auch im Bus zurück legen können. Dieses Konstrukt dient auch dazu, dass im Falle eines (hoffentlich nicht passierenden) Wintereinbruchs sogleich ein Schienenersatzverkehr für uns besteht, denn ab einer gewissen Schneehöhe oder bei „unmöglichem“ Wetter kann der WEX leider nicht auf Strecke gehen.
(in diesem Fall würden die Tickets zurück erstattet)

Der Bus holt dann die in Rautenkranz gebliebenen Reiseteilnehmer ab und bringt sie zum Bahnhof Wilzschhaus. Nun steht die letzte Etappe dieser CA-Exkursion an, die WEX- (oder wahlweise Bus-) Fahrt nach **Schönheide Ost**. Dies ist der letzte Bahnhof vor dem „Abtauchen“ der Bahnstrecke in die Wasser der Talsperre Eibenstock. Die Wiederherstellung der Befahrbarkeit dieses Abschnitts und die Sanierung der Baulichkeiten dieses Bahnhofs haben den FHWE in den zurück liegenden Jahren sehr viele Anstrengungen gekostet (Aktion „Aufschwung Ost“), von deren Stand wir uns beeindrucken lassen möchten.

Vom Bahnhofsvorplatz Schönheide Ost bringt uns der Sonderbus wieder direkt nach Buchholz zurück.

Auch zum Sonntag Abend werden wir euch ein Annaberger Lokal empfehlen und auf Wunsch Plätze reservieren. Im Ortsteil Buchholz konnten wir kein Lokal ausfindig machen!

Montag 16. 10.: Schwarzenberg - Schlettau

Es wäre zu schön gewesen, direkt von unserem „Heimatbahnhof“ in Annaberg auf die Erzgebirgische Aussichtsbahn in Richtung Schwarzenberg zu fahren. Doch der Abschnitt zwischen Buchholz und Schlettau ist leider wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. Aber den längeren, imposanteren Streckenteil werden wir – bei erreichter Kostendeckung – mit einem Sonderzug befahren können. Somit sind wir auch für diesen Ausflug auf Busfahrten angewiesen.

Die **Fahrt auf der EAB** ist für uns nicht nur Selbstzweck. Wir ermöglichen euch gleichzeitig einen Einblick in das Deutsche Zentrum für die Erprobung von Zukunftstechnologien im Bahnwesen – das „**Digitale Testfeld Bahn**“ und auch in die neueste Wirkungsstätte des Vereins „**Smart Rail Connectivity Campus**“ (SRCC), der seinen Sitz in Annaberg hat. Das NFS berichtete bereits mehrfach über dieses Konstrukt, zuletzt im Heft 3/22 und auch in dieser Ausgabe ab Seite 22. Wir starten die Exkursion im **Eisenbahnmuseum Schwarzenberg** des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE), wo auch der Sonderzug zur Fahrt nach Schlettau eingesetzt wird.

Mit dem Bus fahren wir am Morgen nach Schwarzenberg. Am dortigen Busbahnhof werden wir vom VSE in Empfang genommen und gehen entlang der Anschlussbahn

und Abstellanlagen des Eisenbahnmuseums mit zahlreichen Erläuterungen hin zum großen Ringlokschuppen, wo sich die Führung nach einer kurzen Pause fortsetzt. Dann verbleibt noch genügend Zeit für eigene Erkundungen im Gelände und in der Ausstellung.

In der Ausstellung des EBM Schwarzenberg (FJ)

Zur frühen Mittagszeit startet unsere **Sonderfahrt** am Bahnsteig des Museums. Voraussichtlich kommt ein LVT 172 („Ferkeltaxe“) der ehem. DR zum Einsatz – beste Rundumsicht garantiert! Während der Fahrt über Grünstädtel[1] und Markersbach, über das beeindruckende Viadukt, weiter nach Scheibenberg könnt ihr im Zug einen **Imbiss** erwerben.

Ein derartiger Schienenbus – links Original-Farbgebung und rechts DB-Reko als BR 772 – wird uns zur Verfügung stehen. Die konkrete Version bleibt eine Überraschung! (FJ)

Am **Erprobungsbahnhof Scheibenberg** wird ein längerer Halt eingelegt, während dem uns eine Fachkraft diesen Forschungsstandort zeigt und erläutert, ohne dabei zu weit in technische Details abzuschweifen.[2]

Die Sonderfahrt geht weiter nach **Schlettau** (Bilder siehe auch im Bericht auf S. 22). Hier verweilen wir ebenfalls länger, vor allem, um uns einen Eindruck von diesem **Museumsbahnhof** und von der sehenswerten kleinen Ausstellung im Empfangsgebäude zu verschaffen. Einst wurden hier die Personenzüge nach Crottendorf eingesetzt. Das war eine der berühmtesten letzten echten Plandampf-Domänen der DR, betrieben mit BR 86 – diese Stichbahn mit innerörtlicher Trasse direkt vor den Wohnzimmerfenstern ist leider inzwischen zum Radweg umgebaut worden.

Unser Sonderzug macht Kopf und bringt uns über das Viadukt wieder hinunter nach Markersbach, von wo wir per Bus zum Bahnhof **Annaberg-Buchholz Süd** weiterreisen. Dort besichtigen wir das **erste Digitale Stellwerk Europas**, welches hier „live“ in die Sicherungstechnik eingebunden ist und natürlich auch Forschungszwecken dient.

Die letzte Etappe dieser Exkursion legen wir mit der Regionalbahn zurück und kommen in **Annaberg-Buchholz unterer Bf** an.

Die Architektur soll bestimmt die Verbindung von Tradition und Moderne versinnbildlichen. Das Umfeld der beiden Gebäudeteile ist leider noch in einem beklagenswerten Zustand. Ob sich da in 1/2 Jahr wohl Verbesserungen zeigen werden? (KJ)

Dort erhalten wir Gelegenheit, die neuen **Räumlichkeiten des SRCC**, eine Außenstelle der Technischen Universität Chemnitz, zu besichtigen, welche sich in einem Teil des früheren Empfangsgebäudes und einem neu

[1] Leider finden wir keine Zeit, im Rahmen unserer JHV auch noch das älteste Sächsische Schmalspurmuseum zu besichtigen, welches sich am Endpunkt der früheren Strecke Grünstädtel - Oberrittersgrün befindet. Autofahrer können sich das separat vornehmen – es lohnt sich wirklich!

[2] Wer sich für Details und Kontakt mit vielen Fachleuten interessiert, dem sei die Anmeldung zur „Digital Rail Convention“ im September 2023 empfohlen, Näheres siehe Seite 11.

errichteten Anbau befinden. Der **SRCC-Vorstand** wird uns Ziele und Anliegen des Vereins erläutern und einen kurzen Überblick über das beeindruckende Netzwerk geben, welches der SRCC inzwischen geknüpft hat.

Nun müssen wir nur noch vom Bahnhof zurück zu unseren Quartieren (halb so weit wie von den Quartieren zum Frohnauer Hammer), und dann ist auch diese erlebnisreiche Veranstaltung „geschafft".

Den Sonderzug können wir nur bestellen, wenn wir seine Fixkosten aufbringen. Wenn wir das Budget **nach Adam Ries**[3] durchkalkulieren, kommen wir auf etwa 25 erforderliche Teilnehmer, um diese exklusive Attraktion kostendeckend anbieten zu können.

Sollte die Anmeldung wider Erwarten deutlich weniger Teilnehmer ergeben, verzichten wir auf den Sonderzug und fahren alle Stationen mit Bussen (bzw. mit der RB) an, sofern sich kein Sponsor für die Finanzierungslücke findet.

Wie ihr schon ahnen werdet, können wir euch auch für diesen Abend noch ein Restaurant in der Stadt empfehlen und Plätze reservieren.

Dienstag, 17. 10.: empfohlene Abreise

Für Neugierige / Interessierte empfehlen wir auf der Heimreise Zwischenstopps

- am Modellbahnland Erzgebirge in Thermalbad Wiesenbad, OT Schönfeld, an der B95, 1-2 h Aufenthalt lohnen sich;
- am Zughotel Wolkenstein, am Bf der Zschopautalbahn / an der B101;
- am Bf Erdmannsdorf-Augustusburg der Zschopautalbahn, Talstation der Drahtseilbahn Augustusburg, mit Auffahrt nach dem Schloss Augustusburg u.a. mit einem weithin bekannten Motorradmuseum. Hier sollte man aber einen Tag Zeit einplanen. Die B180 führt nach Erdmannsdorf;
- oder in westlicher Richtung über die B101 nach Aue, weiter über B169 - Schneeberg - B93 - S282 - Auff. Zwickau West - A72 - Ausf. Reichenbach - B94 nach Reichenbach i.V. - B173 Ri. Plauen - Mylau - Gölzschtalstr. Ri. Greiz - und nun, nach etwa 1:15 h Fahrt von Annaberg, am Fuße der weltberühmten Göltzschtalbrücke das monumentale Bauwerk bestaunen. Von hier sind es noch 0:45 h bis zum Hermsdorfer Kreuz (A4 nach Westen / A9 nach Norden) oder 0:40 h zum Dreieck Bayerisches Vogtland (A9 nach Süden).

Diese Ziele können selbstverständlich auch auf der Anreise angesteuert werden!

Falls unser Kontingent nicht reicht ...

... ja dann könnt ihr trotzdem an unserem Veranstaltungsprogramm teilnehmen. Es gibt eine ganze Menge kleinerer Quartiere in Annaberg-Buchholz und Umgebung. Für unsere Veranstaltung ist es vorteilhaft, dass sie in der nachfrageschwachen Jahreszeit liegt – die Saison beginnt im Erzgebirge mit dem Advent. Wer mit dem PKW anreist, kann auch von außerorts zu unseren Treffpunkten kommen; ggf. kann dann das Auto an einer Station der Erzgebirgsbahn geparkt werden oder irgendwo entlang der Route, die unser Charterbus befährt. Wir können das bei Bedarf individuell abstimmen.

Hier ein paar Tipps zu solchen Quartieren:

- Hotel „Alt-Annaberg", Farbegasse 4, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. 03733-1831-0, hotel-alt-annaberg.de, zentrumsnah, kein Aufzug
- Berghotel Pöhlberg, Ernst-Roch-Str. 20, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. 03733-1832-0, www.berghotel-poehlberg.de, stadtnah (3 km), keine öffentlichen Verkehrsmittel
- Erlebnishotel Fichtenhäusel – Am Pöhlagrund, Königswalder Straße 20, 09471 Bärenstein OT Kühberg (10 km), www.fichtenhaeusel.de, Tel. 037347-80265, mit grandioser Gartenbahn!
- Landgasthof „Zur Fichte" Bärenstein, Fichtberg 15, 09471 Bärenstein (11 km), Tel. 037347-84784, www.landgasthof-zur-fichte.de
- Landhotel Zum Hammer, Untere Dorfstraße 21, 09468 Tannenberg (8 km), Tel. 03733-52951, www.zumhammer.de
- Hotel Am Markt, Rathausstraße 1, 09427 Ehrenfriedersdorf (11 km), Tel. 037341-1360, www.hotel-ehrenfriedersdorf.de

Eine baldige Zimmerbuchung ist nun auf jeden Fall anzuraten. Bitte informiert das OK23 über eure Buchungen und Aufenthaltsdauer, das erleichtert uns die weiteren Organisationsarbeiten – vielen Dank dafür!

[3] Der Rechenmeister Adam Ries ist in Annaberg-Buchholz tätig gewesen. Ihm ist das Adam-Ries-Museum in der Johannisgasse gewidmet, nur 200 m vom Markt entfernt. Auch diese Attraktion müsstet ihr euch bei Interesse auf eigene Faust erschließen. Achtung: nur bis 16 Uhr geöffnet.

Die weitere Prozedur

Unser Zieltermin für die Bereitstellung des Anmeldebogens mit Preisinformationen ist der **16. Mai**. Das Formular wird auf der Club-Internetseite bereitgestellt und an alle per E-Mail erreichbaren Clubmitglieder verschickt. Mit dem NFS 2/23 (Juni) erhaltet ihr es selbstverständlich auch. **Wenn irgend möglich, reicht uns bitte eine E-Mail-Adresse für diesen Zweck nach.** Ansonsten bitte regelmäßig auf die Homepage schauen oder das OK23 anrufen zwecks Fax oder Postzustellung.

Wir erhoffen eure **Anmeldungen bis 11. Juli** für die dringend nötige weitere Planungssicherheit. Nachzügler werden wir nicht abweisen, dann aber bitte bis **allerspätestens 21. August** melden! Auf eure Infos über Quartierbuchungen und auch eure umgehenden **formlosen Vormerkungen für die wichtigsten Programmpunkte** freut sich **Frieder Jehring** (NFS-Redakteur, FJ), unterstützt von Beifrau Katrin (KJ), Sebastian, Roswitha und Vorstand – „OK23“.

Kontakt auf Seite 14: Impressum/NFS-Redaktion.

Sei dabei! Auf romantischen Strecken, bei der Tradition und bei den Perspektiven der
Eisenbahn im Erzgebirge!

Stammtische und Clubtermine

Zwischen den JHVs bieten unsere Stammtischtreffen und weitere von Clubmitgliedern organisierte Veranstaltungen Gelegenheiten, sich zu treffen und Interessantes zu erleben. Hier findet ihr die Kontakte und die geplanten Aktivitäten, soweit sie zum Redaktionsschluss bekannt waren. Alle Treffen finden auf privater Basis statt.

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

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

Stammtisch Südwest

Andreas Walter, Damaschkestraße 79, 67065 Ludwigshafen, Tel.: **0621–532121**, E-Mail: **andreas.1.walter(at)gmx.de**
Monatliche Treffen 18.30 Uhr abwechselnd: ungerade Monate – am 2. Freitag des Monats im Centrum für Freizeit und Kommunikation „**CFK**“, Zum Nassenwald 1, 66583 **Spiesen-Elversberg; gerade Monate – am 2. Donnerstag des Monats** im Restaurant „**Raddegaggl-Stubb**“, Industriestr. 9a, 76829 **Landau**.
Änderungen sind vorbehalten.

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**
Leider musste nun auch die ersatzweise angekündigte **Frühlingsfahrt** wegen Nichtverfügbarkeit des Triebwagens abgesagt werden.
Traditionelles **Grünkohlessen** vorauss. am **24.11.**

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, 45665 Recklinghausen, Tel.: **02361-47899**, E-Mail: **karl-heinz.kaschade(at)t-online.de**
Besuch der **Intermodellbau** am **21. April** 2023 in Dortmund. Ein Stammtischtreffen ist vor der „Sommerfahrt“ bei der Selfkantbahn im Mai geplant.

Stammtisch Berlin

Hartmut Moldenhauer, Dernburgstr. 7, 14057 Berlin, Tel.: **0170-3551459** E-Mail: **tigermolli(at)t-online.de**
Spargelessen am **24.06.2023** im Stammhaus Siemensstadt; Vorprogramm: Sonderfahrt mit der **Parkeisenbahn in der Wuhlheide** und Bw-Besichtigung. Zuvor am **23.06. um 18.30 Uhr** wieder **Boulettenessen** im Stammhaus! Einzelheiten auf Anfrage beim Stammtischleiter.

Stammtisch Zürich

Heinrich „Heini“ Billeter gab aus Altersgründen seinen Rücktritt als Stammtischleiter bekannt.
Unser Präsident berichtet vom kürzlichen Stammtischtreffen auf Seite 28. Es gilt aber weiterhin:
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.: **+7-9818067965,** E-Mail: **sergeyss62(at)mail.ru**
Die gegenwärtigen Umstände erlauben leider keine Treffen. Wir lassen den Kontakt nicht abreißen.

Interessante Großveranstaltung

20.-22.09.2023: Digital Rail Convention des SRCC an der Strecke Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg / Digitales Testfeld Bahn, mit Konferenztag, **Demo-Tag für Fachbesucher** und Tag für die Öffentlichkeit. Außer am letzten Tag **Teilnahme nur mit Anmeldung!** (Vgl. Erlebnisbericht auf S. 22)

ELF Treffen in der Pfalz

Unsere Kollegen Bernd Bahnmüller und Andreas Walter laden zu einer **Clubreise mit 3 Tagen Programm** ein (**19. bis 21. Mai 2023**). Quartier ist in Limburgerhof, Stationen sind der Dom in Speyer, die Hausbrauerei Domhof, das Technik Museum in Speyer (Video), eine Zugfahrt durch das Rheintal, das Eisenbahnmuseum in Koblenz-Lützel (Beispiel-Foto) und Straßenbahnfahrten im Umfeld von Ludwigshafen und Mannheim. Alle per E-Mail erreichbaren Clubfreunde wurden bereits über die Details informiert. Tel. von Bernd: 06341-348851, Kontakte zu Andreas siehe Stammtisch Südwest.

Techniktag Ludmilla – Faszination ...

In der Reihe „Faszination Diesellokomotiven“ des Verkehrsmuseums Dresden findet am **10.06.2023** Nachmittag die nächste Veranstaltung statt. Infos und Anmeldeformular auf der Internetseite des VMD. Kosten incl. Imbiss 80 €, mind. 10 Teilnehmer, **Anmeldeschluss 02.06.** (Foto: VMD)

Mit dem TEE zurück in die Zukunft

Kollege Wolfgang Stahlberg macht uns darauf aufmerksam, dass das DB Museum Nürnberg **TEE-Sonderfahrten** von Nürnberg nach Sengenthal mit Besichtigung und Mitfahrt beim **Magnetschwebezug der Firma Max Bögl am 15.07.2023** (siehe auch NFS 2/21) und von Nürnberg nach **Regensburg am 16.07.2023** durchführt. Mehrere ELF haben bereits Fahrkarten erworben, was nur über den Online-Ticketshop unter dbmuseum.de möglich ist. Vielleicht gibt es noch Restkarten ...

Techniktag HUGO – der Stolz der DR

In der Reihe „Faszination Diesellokomotiven“ des Verkehrsmuseums Dresden findet am **09.09.2023** Nachmittag eine aufbauende Veranstaltung statt. Infos und Anmeldeformular auf der Internetseite des VMD. Kosten incl. Imbiss 80 €, mind. 10 Teilnehmer, **Anmeldeschluss 01.09.** (Foto: VMD)

Seminar für Ehrendampflokfahrer

Vom **12. bis 14.09.2023** bietet uns der Ziegeleipark Mildenberg erneut die Gelegenheit zum „erfahren“ der **630 mm Tonlorenbahn mit Feldbahndampflok „LOWA“** unter Anleitung und Aufsicht des Lokführers. **Das Seminar ist für 4 Teilnehmer ausgelegt** und beinhaltet eine Einführungsveranstaltung, Lokbehandlungen von Anheizen bis Abstellen, Streckenfahrten und geselliges Beisammensein. In unmittelbarer Nähe des Ziegeleiparks sind Quartiere vorreserviert.

Frieder Jehring (Kontakt siehe Impressum S. 14) erwartet eure Buchungsanfragen bis **allerspätestens 6. Juni 2023!**

Beim Seminar 2022 (Bericht NFS 4/22) Foto: KJ

Ausführliche Informationen werden jedem Interessenten auf Anfrage gerne zugestellt. Teilnahmebestätigungen erfolgen nach Reihenfolge der Buchungswünsche, bei Überbuchung Warteliste mit Nachrücker-Regelung. Der Organisator stellt sich selbst „hinten an“. *Es lohnt sich!*

✦✦✦

Tipp für das Heranführen z.B. der Enkel an das Thema Lok fahren: **Ziegeleibahn-Führerschein für Kinder!** Immer in den Ferien im Land Brandenburg, siehe Veranstaltungskalender – Wo noch sonst gibt es dies? Tel. 03307-310410, nur +15 €!

Abgesagte Veranstaltungen

Fototag beim Ziegeleipark Mildenberg

Per E-Mail informierten wir über das kurzfristig angesetzte Angebot zu **Sonderfahrten mit Vorprogramm am 12./13.04.** Es gab nur 4 fristgemäße Anmeldungen; mehrere Kollegen haben ihre Nichtanmeldung begründet – abgesagt am 17.03.

Dampflokseminar auf 50 3648

Das Angebot des SEM Chemnitz-Hilbersdorf, noch vor dem Ablauf der Fristen für die vereinseigene Lok **Ende Oktober ein 3-tägiges Seminar für ELF** anzubieten, wurde zurückgezogen. Wegen der Kohlepreise ist die Veranstaltung nicht wirtschaftlich darstellbar, und da jetzt Verschleißerscheinungen am Kessel zunehmen, soll die Lok vor ihren Abschiedsfahrten möglichst geschont werden.
Wir bleiben mit dem SEM in Kontakt.

Clubvorstands-Ecke

Zur **Vorstandssitzung nach dem Eisbeinessen** in Berlin konstituierte sich der neu gewählte Vorstand. Beraten wurde über die zurück liegende GV und die kommende JHV, über die künftige Entwicklung des Mitgliedsbeitrags, NFS-Erscheinungstermine, Kostensenkungsmöglichkeiten, diverse Club-Kalender-Ideen, bereits angekündigte spätere JHV-Ideen. Nächste VS zum Arbeitstreffen des Clubvorstands **2.-4. Juni** in Mosbach.

Bei Einsendungen an die Redaktion bitte beachten: Planmäßiger **Redaktionsschluss** des nächsten NFS ist am **ELFten Juni 2023** – nach der Gedenktage-Liste der ehem. DDR am **Tag des Eisenbahners**.

Gedanken / Worte als Nachtrag zur GV

die ich in Erstfeld dem scheidenden Präsidenten und den Anwesenden sagen wollte. Durch den langen Applaus und die Ehrerbietungen davon abgekommen, möchte ich hier meine Gedanken kurz nachholen.

Lieber Peter (inzw. Altpräsident), dir heute zu danken, das klingt mir zu banal … – zu deinem Engagement für unseren / DEINEN Club fehlen mir die Worte: Vielleicht passt **riesig!** War es der Dampf auf deinem „Clubkessel“ der dich bewundernswert 25 (in Worten: fünfundzwanzig) Jahre dieses Amt so souverän ausüben ließ? Ja, häufig kurz vor Öffnung des Sicherheitsventils, aber immer souverän --- deine Gelassenheit! Und dabei nie das Ziel aus den Augen zu verlieren: Das Beste für den Club zu finden oder zu machen. Ich kann das sagen, weil ich 17 Jahre mit Dir sehr gern, gut und harmonisch zusammen gearbeitet habe.

„Lass mal die Jüngeren ran“ habe ich mir vor drei Jahren gesagt – es war richtig! Du hast den Pfad nun auch zum „Alt-Präsidenten“ gefunden. Und das ist gut so – bei dem „Nachwuchs“! Keine Bange!

Alles Gute – Dein „Altsekretär“

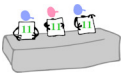
Heiner Bruer

Willkommen Leni!

Im NFS 4/22 haben wir in einem Nachruf an unser Ehrenmitglied und Stammtischleiter Jürgen Drömmer erinnert. Unvergessen bleiben die vielen Veranstaltungen in und um Berlin, welche Jürgen zusammen mit seiner Lebenspartnerin Leni Langerwisch für uns geplant und durchgeführt hat.

Leni möchte uns und dem Stammtisch Berlin weiterhin verbunden bleiben und ist unserem Club im Januar beigetreten. Leni, wir danken Dir dafür und begrüßen Dich ab sofort als stimmberechtigte Clubkollegin.

Reinhard Schüler,
im Namen des Vorstands und aller Mitglieder



Kontakte / Impressum

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

Präsident: Reinhard Schüler
Sitz: (neu) Postfach 11 04,
21741 Hemmoor, Deutschland

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

NFS-Redaktion: Frieder Jehring
Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
E-Mail: elf-nfs-redaktion(at)t-online.de
Fax: +49-(0)3501-528422
Tel: +49-(0)3501-528421
Mobil: +49-(0)151-20970564

Internet-Redaktion: Reinhard Schüler
E-Mail: reinhard.schueler1(at)t-online.de
Mobil.: +49-(0)151-74414830

Bankverbindung: Begünstigter:
Club DR Ehrenlokführer,
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.

Berichte vom Rahmenprogramm der 30. GV 2022

Weiter geht es mit den noch ausstehenden „Kurzbeschreibungen“. Der Redaktion sind keine zusätzlichen Erlebnisberichte von Teilnehmern zugegangen – wir hätten sie gerne bevorzugt veröffentlicht.

Euer NFS-Redakteur

H3 – In perfekter Straßenlage zu wehrhaften Stollen (Fortsetzung)

von Frieder Jehring

Auf der Gotthard-Passhöhe lag Nebel, aber kein besonders dichter. Zunächst hatten wir Zeit für eigene Erkundungen. Auf einem Hügel begegneten wir dem Generalissimus Suwarow erneut in Form eines Reiterstandbilds.

Bunkeranlagen bzw. das, was von ihnen aus der Erde ragt und früher ganz bestimmt streng abgeriegelt war, konnten wir beklettern. Im Bild oben sind diese Außenanlagen links zu sehen, rechts das Hospiz, fotografiert in einem Moment, wo der Nebel aufriss.

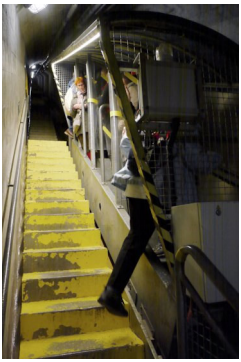
Es folgte die Mittagsverköstigung im Gotthard-Hospiz. Stollen wurde nicht gereicht, aber wir trafen uns dann zur Besichtigung der früheren Festung „Sasso San Gottardo“ am Eingang eines zugehörigen Stollens.

In mehreren Gruppen wurden wir durch die unterirdische Anlage geführt, mit zahlreichen fachkundigen Erläuterungen. Endlos erscheinende Gänge, Aufenthalts- und Schlafräume, Stabsbüros, Versorgungstechnik und auch museal eingerichtete Sammlungen waren zu sehen. Große Geschütze, die zum Schutz des Passes in Richtung Italien „aus dem Berg zeigen“, waren einst der Zweck dieser Festung.

Ein aufgehängtes Metallgebilde veranschaulicht die räumliche Struktur der Festungsanlage.

Generatoranlage der Festung

Überraschendes Ausstellungsthema in der Festung



Für uns eine erlebbare Besonderheit: ein unterirdischer Schrägaufzug etwa in Bauart einer schmalspurigen Standseilbahn! Die heutigen Besucher fahren stehend mit; die früheren Militärdienstleistenden mussten die Höhendifferenz zu Fuß bewältigen – der Aufzug diente dem Lastentransport.

In einem der beiden Geschütz-Stände

Wie in einem herkömmlichen Museum sind Ausstellungen zu vielen Themen eingerichtet, mit Zeitdokumenten, Fotostrecken, Videos, Plakaten, Gebrauchsgegenständen zu Themen wie Militär, kalter Krieg, Geschichte aber auch zum Thema Gotthard als Gebirge und Pass.

Von einer Aussichtsplattform aus sind Geschütz und dessen Verteidigungsabschnitt in Richtung Italien zu sehen. Hier im Bild ist die Kanone links und man schaut zum Gotthard-Massiv hinauf.

Beim Bau gefundene Riesen-Bergkristalle

In der Leitstelle. Man beachte die Zielsektoren der beiden Geschütze auf den Wandkarten.

Gönner des erst seit 2012 bestehenden Museums werden mit Namensbeschilderung von Stollenmetern gewürdigt – Meterzahl entsprechend der Zuwendungshöhe und zeitlich befristet.

Dieses Gebilde symbolisiert die Bedeutung des Gotthard-Massivs als Ursprung der in alle Himmelsrichtungen strömenden Flüsse Rhein, Reuss–Aare, Rhone und Ticino.

Ausstellungsraum, u.v.a. mit einer originellen Armee-Decken-Klopfmaschine

Am Ende des Rundgangs konnten wir uns im unterirdischen Souvenirshop / Café / Infopunkt wieder hinsetzen und aufwärmen.

Die Busfahrt folgte weiter der „Tremola“-Passstraße nach Süden, teilweise auf der wirklich alten Trasse, teilweise auf der später gebauten breiteren Straße – immer noch mit dem „guten Fahrgefühl“ und mit Respekt wegen stellenweise viel zu eng anmutender Passagen.

Start ins Gefälle nach Süden. Unser Bus war offenbar leichtfüßig genug für diese Straße.

Blick über alte und neue Passstraße hinunter ins Ticino-Tal nach Airolo, wo die Verkehrswege Gotthard-Autobahn und Gotthard-Bergstrecke aus ihren jeweiligen Tunneln ans Licht kommen

Am Bahnhof Airolo machten wir noch eine Pause, um das Denkmal für die Opfer des Gotthardbahn-Baus aufzusuchen, das die meisten von uns bisher nur aus der Zugfenster-Perspektive kannten.

Dann ging es auf der Autobahn durch den fast 17 km langen Tunnel Airolo - Göschenen schnurstracks zurück zum Hotel.

Z1 – So weit ging's noch nie!

von Frieder Jehring

War es der Rekord-Ausflug unter allen Ausflügen jeglicher Club-GVs/JHVs? Geschwindigkeit und Distanz des Reiseziels zum Tagungsort waren eindrucksvoll. Und das Reiseziel selbst natürlich auch! Im Keilbahnhof Arth-Goldau erfolgte der Zustieg in den Eurocity. Nachdem sich alle Mitreisenden auf den reservierten Plätzen verteilt hatten, ging die Fahrt ohne Halt in Altdorf / Erstfeld / Bodio in hohem Tempo durch den Gotthard-Basistunnel – bei 230 km/h waren die 57 km unter der Erde schneller vorbei als gedacht.

„Unser" Eurocity, Stadler RABe 501 013 „Kanton Zug" in Arth-Goldau; Kulisse ist die Rigi.

Weiter durch das Tessin kamen wir in Lugano vorbei, wo einige in Urlaubserinnerungen schwelgten. Am Grenzbahnhof Chiasso gab es einen längeren Aufenthalt und der Zug wurde von italienischen Beamten inspiziert.

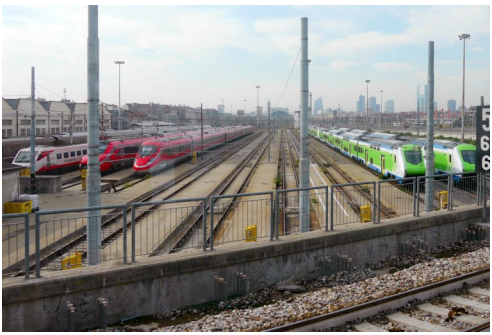
Fahrplangerecht erreichten wir nach 235 km Zugfahrt von Altdorf den Kopfbahnhof Milano Centrale mit unglaublich umfangreichen Gleisanlagen, dominiert von zwei großen Reiterstellwerken – Entfernung von Altdorf Luftlinie 160 km. Zum Vergleich: Die Nord-Süd-Ausdehnung der ganzen Schweiz beträgt etwa 220 km!

Auf kurzem Weg gelangten wir zu der Bahnsteigkante, wo wir sogleich in den historischen Diesel-Triebwagen einsteigen konnten, mit dem uns die Freunde der ARSMS abholten. Es war kaum Zeit für ein „bedachtes" Foto des Triebwagens, die Abfahrt sollte nicht verzögert werden.

Der FS-Triebwagen ALn 668 in Milano Centrale

Wir konnten eine Sonderzugfahrt genießen, genau wie wir uns so etwas wünschen: Schönes Wetter, Fenster zum Öffnen, gemütliche Geschwindigkeit um draußen alles Neue erfassen zu können, auskunftsfreudige Museumsbahner – die uns auch gestatteten, im jeweils freien Führerstand Platz zu nehmen. Die Verständigung gelang mit einer Mixtur aus Englisch, Deutsch und Italienisch.

Bei der Ausfahrt aus Milano Centrale, nordwärts



Blick zurück zum Kopfbahnhof Milano Centrale mit der Stadt-Silhouette

Das Fahrpult des ALn 668

Bei der Einfahrt zum Lokdepot des riesigen Bahnhofs Milano Smistamento an der Strecke nach Venedig stehen zahllose Loks „auf dem Rand“.

Nach der Vorbeifahrt am Lokfriedhof (vor allem Elloks) dann die Fahrt auf die große Drehscheibe des Lokschuppens von Smistamento (= „Rangierbf.“) – mit Strahlengleisen rundum, ohne Lücken. Der Triebwagen fuhr nach kurzer Drehung auf einen solchen „Strahl“ des Freigeländes, wo wir dann ausstiegen.

Natürlich gab es auch die Fotogelegenheit zum Portrait des Triebwagens auf der Drehscheibe – hier die Ablichtung aus Reinhard Schülers Kamera.

Unser ganzer Besuch bei der ARSMS wurde von den dortigen Eisenbahnfreunden eifrig fotografiert – wir waren wohl die erste größere Gruppe, der der Genuss eines so durchorganisierten Besuchs zuteil wurde.

Die Fahrzeugausstellung der ARSMS befindet sich in einer großen Werkstatthalle.

Im Rahmen dieses Kurzberichts gibt’s nur zwei Übersichtsbilder aus der Werkhalle. Auch Dampfloks sind unter den aufbewahrten Schätzen.

Nach Erläuterungen zu vielen imposanten Objekten kamen wir am Souvenirstand der ARSMS an und erwarben individuelle Andenken oder gaben etwas in die Spendenlaterne.

Kühlschrankmagnete, Pfeifen, Typhon, Bücher ...

Zu Fuß ging es in eine urige, vorbestellte Gaststätte. Kaum hatten wir aufgegessen und unsere Mitbringsel an die ARSMS-Freunde überreicht, bewegten sie uns zur zügigen Rückkehr an den Triebwagen, was einige Mitreisende recht arg anstrengte – aber dann war doch noch genug Reserve, bis wir abfuhren.

ARSMS-Sekretär Luciano Porfiri und Kollege bedanken sich für Stehbolzen, Badges und Aufkleber. Foto: Katrin Jehring

Der nächste Halt und Ausstieg erfolgte beim Gleisvorfeld von Milano Centrale, im Depot Squadra Rialzo. Hier ist vor allem betriebsfähiges historisches Wagenmaterial beheimatet. Wir erhielten wieder viele Erläuterungen und konnten Wagen begehen.

Zufahrtsbereich zum Depot Squadro Rialzo mit einigen historischen Außenobjekten

Vor dem Depot ist u.a. eine Denkmal-Dampflok aufgestellt, um die wir uns dann natürlich auch noch „kümmerten“.

Die Triebwagenfahrt von da bis zum Bahnsteig, nur 1,5 km entfernt, zog sich ziemlich in die Länge. Wir erhielten nur etappenweise Fahrt bis zum nächsten Signal. Die Frequenz der Regelzüge, die an unserem wartenden Sonderzug vorbei fuhren (und damit die von uns benötigte Fahrstraße blockierten), war enorm.

Das Depot Squadro Rialzo ist keine Schauhalle, sondern eine aktive Werkstatt. Die Darstellung einzelner Objekte würde hier den Rahmen sprengen.

Ob die italienischen Eisenbahnfreunde die Denkmallok 640 148 (gebaut zwischen 1907 und 1911) wohl extra unseretwegen so blitzblank poliert hatten?

Da wird dann ein OK mit teuren zuggebundenen Gruppenfahrkarten in der Tasche verständlicherweise schon auch etwas nervös. In Centrale verblieb aber noch genug Zeit für eine große Verabschiedung von unseren rührigen Gastgebern aus Mailand und Rom.

Verabschiedung am Bahnsteig Foto: Uschi Fasse

Wenig später wurde unser Eurocity an einem Nachbarbahnsteig bereitgestellt. Wir erreichten Altdorf pünktlich zum Nachtessen im Höflihotel. Mit einem obligatorischen Absacker ging die GV 2022 dann endgültig zu Ende.

Die Teufelsbrücke und der Teufelsstein

von Bernd Bahnmüller

Auf dem Weg zum Gotthard, in der Schöllenenschlucht kurz unterhalb Andermatt, befindet sich eine Engstelle. Ein Felsriegel versperrte den Weg über den Pass. Viele Säumer sind mit ihren Maultieren und Waren an den senkrechten Felswänden abgestürzt.

Im 13. Jahrhundert versuchten die Urner einen Saumweg anzulegen und eine Brücke über die Reuss zu bauen. Auf ihm sollte man auch mit Wagen über den Pass gelangen. Mehrere Versuche eine Brücke zu bauen, schlugen fehl. Die Reuss war stärker. Die Landsgemeinde suchte nach Möglichkeiten, fand aber keinen Ausweg. Ein Landmann fand die Lösung und schrie verzweifelt: „Zwar ist's gefährlich, sich mit dem Bösen einzulassen, doch man solle mit dem Teufel einen Vertrag machen, dass er uns die Brücke erstelle." Der Teufel ließ sich nicht lange bitten und willige unter der Bedingung ein: „Ich will euch die Brücke bauen. Aber der Erste, der darüber gehen wird, soll mir gehören!"

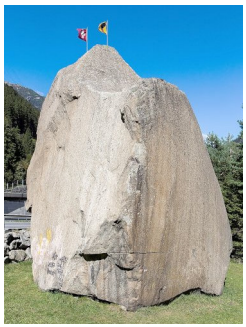
Am nächsten Tag stand die feste Steinbrücke über die wilde Reuss und die Urner staunten. Auf dem anderen Brückenende stand der Teufel mit seinen grünen Augen und wollte seinen Lohn haben. Die Urner rätselten, wen sie nun hinüberschicken sollten. Ein Bauer band seinen Ziegenbock los, der sogleich über die Brücke auf den Teufel zustürmte. Rasend vor Zorn zerriss er den Ziegenbock in tausend Fetzen.

Er lief nun die Schlucht hinab und fand unterhalb von Göschenen auf Bergweiden Felsblöcke. Den schwersten trug er nun bergauf, um die Brücke zu zerstören. Vor dem steilen Anstieg setzte er den Felsblock ab, um sich zu erholen. Ein altes Mütterchen kam des Weges daher und sah seinen Bocksfuß. Sie machte nun das Kreuzzeichen über sich und den Felsblock. Der Stein ließ sich nun vom Teufel nicht mehr bewegen. Der arme Kerl lernte nichts aus der Geschichte, denn es passierte ihm noch des Öfteren, dass die erste Seele eine Tierseele war.

Im Jahre 1595 wurde die Steinbrücke tatsächlich erbaut. Im September 1799 kam es zu einer Schlacht zwischen Franzosen und Russen. Dabei wurde die Brücke schwer beschädigt. Zwischen 1820 und 1830 wurde die 2. Brücke gebaut, die heute noch erhalten ist.

Die obere ist die 3. hier erbaute Brücke - die heutige Autostraße. Darunter der Saumweg mit der 2. Teufelsbrücke, und die Reste der 1. noch weiter unten. Fotos: F. Jehring

Beim Bau des Autobahntunnels bei Göschenen war der Teufelsstein im Wege. Der Stein sollte gesprengt werden, doch die Urner wehrten sich dagegen. 1973 wurde der 200 Tonnen schwere Stein um 127 Meter versetzt. Diese Aktion wurde mit einem Kostenaufwand von ca. 300.000 Schweizer Franken durchgeführt.



Der bereits versetzte Teufelsstein aus 2 Perspektiven
Fotos: FJ (l.) / Roland Zumbuehl, wikimedia (r.)

An GV in Zürich: Alt und Neu frisch gemischt

Im vorigen NFS 4/22 ließen wir für Leser, welche nicht dabei sein konnten, per Protokoll und bebildertem Erlebnisbericht unsere 30. Generalversammlung Revue passieren. Wir ließen unseren aus dem Amt geschiedenen langjährigen Präsidenten Peter Brühwiler und unseren neu

An der GV in Zürich waren eigentlich die Ersatzwahlen in den Vorstand das wichtigste Traktandum. Es war schon längere Zeit bekannt und deshalb keine Überraschung, dass der eine Mann der ersten Stunde und mit einem hohen Anteil an der Vaterschaft für die Clubidee beteiligt, **Hans Elmer**, sein Amt in jüngere Hände übergeben wollte. Auch der von Anbeginn mitarbeitende **Hans Giesswein** - an der 1. JHV formell gewählt - musste dem Club berichten, dass aus persönlichen Gründen und entsprechendem Zeitmangel eine weitere Mitarbeit im Vorstand nicht mehr möglich sei. Clubsekretär Billeter und die bewährten Jürgen Drömmer, Hartwin Hamp und Wolfgang Kapferer sind die „alten" Ingredienzen, die nun gemäss einstimmigen Beschluss der Generalversammlung mit den nachfolgend „neuen" gemischt werden:

Peter Brühwiler

- unser neuer Präsident

Sein „Steckbrief" - die nackten Fakten:

12. Juni 1948 in Winterthur geboren, ab 4. Lebensjahr aktiver Modelleisenbahner und Dauerbesucher des Rangier- & Personenbahnhofs und Lokdepots in Winterthur. Ab 10 Jahre öfters um 05h30 Augenzeuge, wie die SBB-Dampflok Eb 3/5 den Zug nach Etzwilen-Singen aus dem Bahnhof schleppte. Später, im Rahmen des „Ernst des Lebens" Lehre als Eisenbetonzeichners und Weiterbildung zum Bauführer. In Stellung bei Tiefbaufirma.

Frühling 1993 Grundlehrgang mit Abschluss „formlose Heizerprüfung" auf 052 im DR Zentrum Neubrück und im gleichen Jahr Aufbaulehrgang 052 bei Heinz Schnabel. Zum Jahresende 1993 noch den „ELF" bei der HSB und Eintritt in Club der DR Ehrenlokführer und seit dann verschiedenen Wks. Seit 1996 Mitglied ZMB Zürcher Museumsbahn und „diplomierter" Privatlokführer auf dem elektrischen Triebwagen FCe 2/4 aus dem Jahre 1924. Frühjahr 1997 absolvierte

Dr. Rainer Zache

Regelspur- & 052

Hier seine News&Facts:

12. März 1958 in Röbel (Mecklenbg) geboren. Ab 1975 Lehre als Schlosser Berufsausbildung mit Abitur. In der Armee weitere Ausbildung im Fernmeldewesen. Anschliessend Hochschulstudium Bereiche Technologie der Instandsetzung, Transport-, Umschlag und Lagerprozesse. Abschluss mit Dipl.-Ing. und Promotion A. Anschliessend ab 1988 2 Jahre in der WTZ-DR (Wissenschaftlich Technisches Zentrum der Deutschen Reichsbahn.). 1990 in der Zentrale der DR, GB Güterverkehr, Verkauf Grosskunden Stahl und Schrott. Ab 1994 Zentrale DB AG, GB Cargo, Marktbereich Montan, Verkauf Stahl/Schrott.

4.12.1992 Gründung des Eisenbahnvereins „Hei Na Ganzlin" e.V. Röbel. Vorstandsvorsitzender. Im gleichen Jahr Beginn des Aufbaus des Eisenbahnmuseums in Röbel. Seit November 1995 ist die 1. Dampflok betriebsfähig: 52 8029. Seit 1995er JHV in Wernigerode mit dem Club DR Ehrenlokführer verbunden (Präsentation von „Hei Na Ganz-

zen, die nun gemäss einstimmigen Beschluss der Generalversammlung mit den nachfolgend „neuen" gemischt werden:

Faksimile von NFS 1/98 Seite 2

der HSB und Eintritt in Club der DR Ehrenlokführer und seit dann verschiedenen Wks. Seit 1996 Mitglied ZMB Zürcher Museumsbahn und „diplomierter" Privatlokführer auf dem elektrischen Triebwagen FCe 2/4 aus dem Jahre 1924. Frühjahr 1997 absolvierte Ausbildung als ZMB Zugbegleiter und in dieser Funktion auch bei Manövern, An- und Abkuppeln von Wagen und der Pflege von „Schnaaggi-Schaaggi" selber aktiv Hand anlegend.

Peter Brühwiler's Gedanken zum Club sind nachstehend dargelegt.

sitzender. Im gleichen Jahr Beginn des Aufbaus des Eisenbahnmuseums in Röbel. Seit November 1995 ist die 1. Dampflok betriebsfähig: 52 8029. Seit 1995er JHV in Wernigerode mit dem Club DR Ehrenlokführer verbunden (Präsentation von „Hei Na Ganzlin"/Möglichkeit ELF-Ausbildung auf 052)

Meine Aufgabe im Clubvorstand sehe ich darin, die Interessen zum gemeinsamen Vorteil zu verknüpfen zwischen dem Club, der DB AG und den Möglichkeiten in Röbel. Wie mein Vorgänger Dr. Hans Giesswein vertrete ich im Vorstand und Club schwerpunktmässig den Bereich „Regelspur" (Anlagen und Loks). Ich freue mich sehr!

Peters erste Gedanken zum Club (eine Art „Regierungserklärung" beim Amtsantritt)

1. Die harmonisch gewachsene Struktur und die Clubkultur gemäss der seit der Gründung gültigen Clubzielsetzungen und der bisherigen Praxis unter der Führung von Hans Elmer sind beizubehalten und weiter zu pflegen..
2. Der Vorstand kümmert sich primär um zentrale Anliegen; fördert die einzelnen Stammtische, die ihre Aktivitäten jedoch selber festlegen.Ist aber Ansprechpartner aller Clubmitglieder.
3. Der Vorstand fördert die Wks (hochdeutsch: Auffrischungslehrgänge) und die Grundausbildung bei möglichst vielen Bahnen und Arten von Triebfahrzeugen.
4. Förderung der Kontakte und der Kameradschaft unter den ELFs weiterhin sehr wichtig..
5. Wachsamkeit und Reaktion bei festgestelltem Mangel an Anstand und für Club und ELF-Wesen im allgemeinen kontraproduktiven Verhaltensweisen von Clubmitgliedern im Kontakt mit Bahnen und Bahnpersonal.

Hans Elmer sagt „Merci" mit diesen seinen eigenen Worten:

Beim Rücktritt als Präsident des ELF war ich sehr beeindruckt von den vielen guten Wünschen, geschenken und der Ehrung. Ich bedanke mich sehr herzlich für alles! Ich danke für die hervorragende Zusammenarbeit und wünsche meinem Nachfolger Peter Brühwiler viel Erfolg Euer Hans Elmer

gewählten Präsidenten Reinhard Schüler zur Ablösung im Führerstand der Clublokomotive zu Wort kommen und berichteten von den Würdigungen, die unser jetziger Altpräsident für 25 Jahre Einsatz ganz vorn erfuhr. Mit diesen 2 Seiten erinnern wir an seine damalige Abfahrt.

Digital Rail Demo Days 2021

ein kurzer Ein- und Ausblick von Frieder Jehring
(Fortsetzung des Beitrags vom NFS 3/22)

In Annaberg-Buchholz Süd wie auch in Scheibenberg war die Öffentlichkeit zur Besichtigung ohne Voranmeldung eingeladen. Der Test-Triebwagen „Lucy“ und ein Desiro der Erzgebirgsbahn pendelten gratis auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn. Ich selbst ließ an diesem Tag den bereits ausgiebig besichtigten Erprobungsbahnhof Scheibenberg aus. Am Bf. Süd (früher „Buchholz“) fotografierte ich die ausgestellten modernen Züge, bis schon der nächste Pendelzug bergwärts fuhr und auch mich mitnahm.

Im Vordergrund der Alstom „BEMU“ 8442 600, erster Batterietriebzug, eingestellt bei „bwegt“; dahinter bimodaler Stadtbahnzug der Chemnitzbahn

Im „Lucy Train“ fuhren Schulklassen mit. Sie bekamen während der Fahrt zahlreiche Erklärungen über die Eisenbahn im Allgemeinen (Ja, das ist heutzutage bitter nötig!) und über die Forschungsvorhaben des SRCC e.V., nach dessen Zählung 300 Schulkinder diesen Demo-Tag besuchten. Ich fuhr bis Schlettau mit.

„Lucy“ ist Forschungsfahrzeug für fahrerloses Fahren, wurde am Demotag aber vom Tf gesteuert.

In Schlettau standen der „Advanced Train Lab“ der DB und die neue CRRC-Hybridlok von DB Netz Instandhaltung. Sonst war so gut wie nicht los, kaum Besucher da. Die ehrenamtlichen Eisenbahner des Museumsbahnhofs schienen damit etwas unglücklich zu sein. Ich selber besuchte auch nicht gleich die kleine Ausstellung im Empfangsgebäude, weil ich sie erst kürzlich anlässlich einer Sonderfahrt schon erlebt hatte. Stattdessen erkundete ich das langgestreckte Bahnhofsgelände und die dort abgestellten Fahrzeuge.

Einfahrt mit „Lucy“ in Schlettau von Annaberg. Rechts stehen Exponate des Museums.

Der Forschungszug „Advanced Train Lab“ rangiert an der Ausfahrt nach Schwarzenberg. Daneben stehen weitere museale Schätze.

Die modulare Lok BR 1004.5 aus nächster Nähe

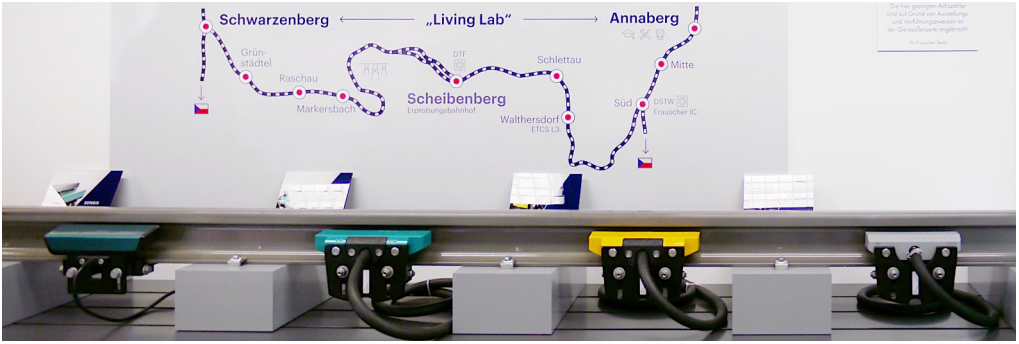
Es ging auf Mittag zu und ich setzte mich an den Rand, um mein Lunchpaket zu verzehren. Da fuhr aus Richtung Schwarzenberg eine gelbe ex DR V 100 ein (DB 203 308-2). Aus dem Führerstand rief jemand meinen Namen!

ELF-Kollege Rainer Zache hatte die Lok als Lotse hier her gebracht und mich tatsächlich zufällig entdeckt – wir wussten vorab beide gegenseitig nichts von unseren Fahrten nach Schlettau. Viel Zeit zum Fachsimpeln war nicht. Er hatte einen Fahrplan und Lotsen-Pflichten zu erfüllen. Aufgabe war die Rücküberführung der modularen Lok, noch ohne Streckenzulassung, nach Berlin. Es gab viel mit dem Betreuer dieser Lok zu klären und für die Fahrt vorzubereiten. Während der Rangierarbeiten konnte ich hautnah dabei sein.

Rainer fand gerade noch Zeit für einen kurzen „Sprung“ ins kleine Museum und wurde dort mit schon lange gesuchten Eisenbahnpostkarten fündig. Das gelbe Gespann wartete nun auf Ausfahrt – bald kreuzte „Lucy“ aus Richtung Schwarzenberg. Ich wollte mit ihr nach Buchholz zurück und verabschiedete mich, bevor Rainers Fuhre frei bekam.

Bei diesem Blick in den Führerstand des Forschungszugs fallen gar keine Besonderheiten auf

In A.-B. Süd gab es Bratwürste und Fachgespräche mit Elektronikausrüstern. Das Foto mit den Achszählern von Frauscher zeigt noch mal den Verlauf der Teststrecke. Über den unteren Bf ging es zurück nach Hause.



Traditionelles „Eisbeinessen“

von Klaus Wehmeyer (auch Fotos ohne Autornennung)

Am 21. Januar 2023 fand wieder das traditionelle Eisbeinessen beim Stammtisch Berlin statt. Mit insgesamt 31 Teilnehmern war das Treffen sehr gut besucht. Am Abend des Vortages trafen sich die ersten Teilnehmer zum Boulettenessen.

Es war das erste Eisbeinessen unter der Regie von Hartmut Moldenhauer, seit er die Stammtischleitung 2021 übernahm und dazu ankündigte, mit Ideen „einer etwas anderen Art“ sein Debüt zu geben. So führte er uns im Vorprogramm am Samstag durch die Polizeihistorische Sammlung am Flughafen Tempelhof. Wir begannen in der beeindruckenden ehemaligen Empfangshalle der Lufthansa und erfuhren viel über den alten Berliner Flughafen – das damals größte zusammenhängende Gebäude der Welt.

Glasbild in der Eingangshalle – Berlin mit freistehendem Brandenburger Tor F.: Gerd Schattinger

Wie es sich für Berlin gehört, ist dieses Gebäude nie fertiggestellt worden, es gibt auch heute noch verschiedene Bereiche, die im Rohbauzustand sind.

Hartmut in seinem Element

Dann kamen wir zur Geschichte der Berliner Polizei, die Hartmut in seiner Dienstzeit mitgestaltet hatte. Ursprünglich wurde die Berliner Polizei im Jahre 1809 mit der Schaffung des Amtes „Der Polizeipräsident in Berlin“ als Behörde begründet. Aufgaben waren bereits früh im Bereich der Kriminalpolizei sowie der Schutzpolizei zu sehen.

Tschako aus den Anfängen der Berliner Polizei Foto: Gerd Schattinger

Viele kriminaltechnische Verfahren zur Spurenanalyse sowie zur fotografischen Täterdokumentation wurden entwickelt. Als traurige Etappen waren dann die Nazizeit sowie die DDR-Zeit mit ihren Stasi-Aufgaben zu sehen.

Heute ist ein neuer Schwerpunkt im Bereich der Clan-Kriminalität angesiedelt – eine Aufgabe, die auch direkt die Ausstellung betrifft. Wir stand hier an einem echten Tatort im Polizeigebäude. Die Täter hatten eine Außenbaustelle genutzt und brachen in die Ausstellungsräume ein. Glücklicherweise wurden nur wenige Stücke entwendet. Die Einbrecherspuren sind heute noch an dem Wandbild zu sehen. Ein Einbruch bei der Polizei – das kommt inzwischen immer wieder vor, um Beweismittel zu zerstören.

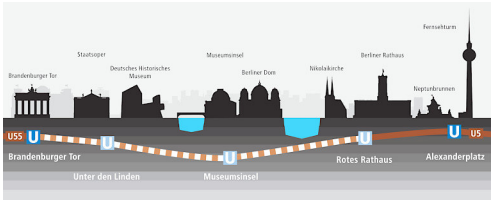
Tatort: Wandbild mit Einbruchspuren (rechts unten, neben dem Körbchen) Bildmontage: F.Jehring

oben: „Geschichtsunterricht“

unten: Hier wurde selbst Geschichte geschrieben – DNA als Beweismittel

Auf der Rückfahrt besuchten wir noch das neu erbaute Stadtschloss – das Humboldtforum. Von dort ging es zurück ins Stammhaus zum Eisbeinessen. Wir fuhren vom Humboldtforum auf der Neubaustrecke der U5. Die beiden Röhren der Strecke wurden in bis zu 17 m Tiefe mittels der Tunnelbohrmaschine „Bärlinde“ im horizontalen Schildvortrieb gebaut. Die ganze Strecke liegt unterhalb des Grundwasserspiegels – eine Herausforderung an die Bauausführung. Wir befuhren die neue Strecke mit einem Kleinprofilfahrzeug, Baureihe IK der Firma Stadler aus Berlin-Pankow. Diese Fahrzeuge können übrigens mit einer Spaltüberbrückung auch für Großprofilstrecken eingesetzt werden. Sehr beeindruckend sind die neuen Bahnhöfe der Strecke.

U-Bf. Museumsinsel v. Trouper3000 (Wikimedia)



Streckenverlauf mit bis zu 4% Steigung / Gefälle
© mit freundlicher Genehmigung der BVG

Ausklang fand das Treffen dann wieder in gewohnter gemütlicher Weise im Restaurant Stammhaus mit Eisbein & Co sowie den hungrigen ELF mit Anhang.

Lecker! F.: Uschi Fasse

Hartmut bezog unseren verstorbenen vormaligen Stammtischleiter Jürgen Drömmer bei seiner Rede symbolisch in den Kreis der Anwesenden ein. Das war sehr ergreifend. ♦

Zu Gast beim Zürcher Stammtisch

Nach der Winterpause fand am 7. März im Restaurant „Vorbahnhof“ wieder ein Stammtisch der Schweizer Kollegen statt. Für den neuen Präsidenten aus dem fernen Norden ein Pflichttermin!

Es war mir ein besonderes Anliegen zu diesem Abend anzureisen, schon um meine Verbundenheit mit den Schweizer Kollegen zu unterstreichen und den Willen zur Wahrung Schweizer Traditionen zu bekräftigen. Natürlich sorgte man sich in Zürich doch ein wenig um die eidgenössische Identität des einst von Schweizern gegründeten Clubs.

Und so freute ich mich vor Ort auf ein Wiedersehen mit Heini, Peter Holzer, Franz Schatt, Hans-Peter Nold und durfte zudem Peter Schaub aus Eggenwil kennenlernen.

Eine immer aufmerksame Chefin de Rang sorgte für das leibliche Wohl. Ich entschied mich für die in Butter gebratene Kalbsleberli mit Kräutern, Zwiebeln, und Rösti. Ein Grappa durfte natürlich auch nicht fehlen.

Zum Ende des Abends verkündete Heini seinen Rückzug vom Amt des Zürcher Stammtischleiters – aus Altersgründen, wie er betonte. Leicht fiel es ihm nicht, das konnte man spüren und es traf die Teilnehmer der Runde doch etwas unvorbereitet. Daher beschlossen wir, Heinis Verdienste um den Club noch zeitnah formal zu würdigen.

Am nächsten Morgen war im Hotel noch genügend Zeit für ein gemütliches Frühstück und zum Austausch mit Hans Kaufmann.

Liebe Kollegen, ich danke Euch für die netten Gespräche während gemeinsamen Stunden in Zürich.

Reinhard Schüler, Präsident

Neues von der HSB

Anlässlich des 30jährigen Bestehens der HSB GmbH am **1. Februar** bekräftigten die Gesellschafter und Aufsichtsräte die Absicht, **Erweiterungen des Streckennetzes** nach Braunlage sowie in die Westernstadt Pullman City in Hasselfelde anzustreben.

Am **20. Februar** wurde mitgeteilt, dass die **Geschäftsführung per 1. Juli** von Matthias Wagener, der in den Ruhestand wechselt, an **Katrin Müller** übergehen wird, die seit 12 Jahren bei der HSB für Marketing und Vertrieb zuständig ist.

Am **7. März** kehrte die die „Brockenlok“ **99 7232** vom DLW Meiningen nach Reparatur der gebrochenen Treibstange zurück. Am gleichen Tag wurde die lange abgestellte Mallet-Lok **99 5902** zur Aufarbeitung dort hin überführt.

Der seit Ende 2020 bestehende Zustand, dass die seinerzeit nach Einstellung der ELF-Kurse veröffentlichten „**Abenteuer Dampflok**“-Formate wegen Corona-Einschränkungen brach lagen, hat sich verbessert – doch **das Mehrtagesprogramm kann immer noch nicht gebucht werden**. (vgl. NFS 1/21, Interview mit Dirk Bahnsen und Katrin Müller, der jetzt designierten Geschäftsführerin).

Wissenswertes

FS rüstet auf Dreileiter-Wechselstromgleise um!

Wer bei unserer Reise nach Milano das Glück hatte und aus dem Frontfenster das ALn-Triebwagens blicken konnte, der konnte auch das neue K1435-Gleis der Ferrovie dello Stato Italiane (FS) in Augenschein nehmen. Wie bekannt, sind in Italien die Temperaturen höher und die Sonnenstrahlung deutlich intensiver. Immer wieder wurde der Betrieb bei der FS von Gleisverwerfungen und tief-durchhängenden Fahrleitungen stark beeinträchtigt. Erste Versuche mit einem weißen Anstrich der Schienenprofile verliefen zunächst erfolgreich. Flugrost und Verwitterung verhinderten jedoch schnell einen nachhaltigen Erfolg. Die FS lässt nun ab April Zug um Zug ihre Hauptstrecken auf das für eine andere Anwendung bereits bestens bewährte Punktkontakt-Gleissystem umrüsten. Das K1435-Gleis weist eine hohe Stabilität auf und soll sogar trittfest sein. Man verspricht sich damit eine sehr zuverlässige Spannungsversorgung der Triebfahrzeuge.

Im Gleisbogen der Hauptstrecke von Milano Centrale nach Venedig (Foto: F. Jehring)

Das nötige Know-How stammt dabei von einem Göppinger Unternehmen. Zur Anwendung kommen 78,3 m lange Flexgleise, die damit 87 Mal länger sind als die Originale. Mit dem Umbau auf das Dreileiter-Wechselstromgleis entfallen dann auch die Oberleitungen. Übrigens soll künftig auch nur noch digital gefahren werden.