News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 3/23 10.09.2023

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

Hurra! Wir haben die Kostendeckung erreicht!

Liebe Kolleginnen und Kollegen Ehrenlokführer mit Begleitung – wir, das OK23, sind begeistert über eure zahlreiche Anmeldung zum bevorstehenden Clubtreffen im Westerzgebirge. Zu den zentralen Tagen mit der 31. JHV bewegen wir uns an der 50-Personen-Schwelle, das ist das bei optimistischen Prognosen genannte Maximum der Erwartung! Vor allem aber habt ihr das Angebot für unser Nachprogramm mehr als kostendeckend angenommen – der Sonderzug auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn konnte bestellt werden, ohne dass uns dadurch ein Verlustgeschäft droht. Solche Aussichten, wie der Blick vom Markersbacher Viadukt im Titelfoto, werden die Reiseteilnehmer also nun auch real erleben können. Bei derzeit knapp 30 angemeldeten Fahrtteilnehmern kann das OK23 aber auch noch Nachbuchungen annehmen.

Die hohe Anmeldezahl erfordert nun aber für mehr Gaststättenbesuche als bisher geplant eure Speisen-Vorauswahl. Unterstützt uns dabei bitte mit euren rechtzeitigen Rückmeldungen. Mehr dazu auf Seite 8. Wir werden außerdem zur Berücksichtigung längerer Fahrgastwechsel ein paar Zeiten anpassen müssen, und bitten deshalb um euer Verständnis und an den neuralgischen Punkten um eure Disziplin. *F. Jehring*

Ein spezieller Muttertagsausflug

Bericht und Fotos von Peter Brühwiler

«Wie wäre es mit dieser Muttertagsfahrt mit dem TEE-Zug ab Olten in Richtung Westschweiz?» fragte mich Ulli im vergangenen Jahr als sie das Kursbuch von SBB Historic studiert hatte. Ja klar war ich damit einverstanden. Mit der Anmeldung habe ich mir Zeit gelassen und so musste ich die Erfahrung machen «Wer zu spät kommt hat das Nachsehen». Ulli war natürlich enttäuscht und ich versicherte ihr «wir holen das im Jahr 2023 nach» und kaum war die Fahrt fürs 2023 publik besorgte ich Fahrkarten.

Am Sonntag, 14. Mai war es dann so weit und wir warteten gespannt mit vielen andern Teilnehmern im Bahnhof Olten an Gleis 2 auf die Einfahrt des historischen Vierstrom-TEE-Zuges, welcher auf den Namen RAe 1053 hört und vom SBB Historic Team Olten betreut wird. Einsteigen in Wagen Nr. 1, die reservierten Sitzplätze einnehmen und schon setzte sich der Triebwagenzug kaum wahrnehmbar pünktlich um 10.45 Uhr in Bewegung. Über die alte Ost-West-Magistrale ging's Richtung Langenthal, Burgdorf wo kurze Zeit später die Fahrgäste aus Wagen 1 und 2 zum Mittagessen in den Speisewagen aufgefordert wurden.

Ein feines 3-Gang-Menü wurde serviert, Vorspeise gemischter Salat, Hauptgang Rindsbraten, Kartoffelstock und Broccoligemüse, Nachspeise Rhabarberkompott / Kaffee.

Weiter ging es über die Bundesstadt Bern auf die BLS-Strecke Nr. 220 (Bern - Neuchâtel) und so erreichten wir den Keilbahnhof Kerzers mit seinem historischen Wärterstellwerk aus dem Jahre 1901 und der einzigen echten Kreuzung (im Winkel von 60°) zweier normalspuriger Bahnstrecken in der Schweiz.

Da in diesem Bahnhof ein Fahrtrichtungswechsel stattfand war etwas Zeit, um kurz die Beine zu vertreten und einige Fotos zu machen. Interessant die Begegnung mit dem «IR 66», welcher vom BLS RABe 528 123 genannt Mika (moderner innovativer kompakter Allroundzug) geführt wurde.

Diese sechsteiligen Triebzüge werden durch die Firma Stadler AG, Bussnang gebaut. Die 58 von der BLS bestellten Züge werden sukzessive bis ins Jahr 2025 abgeliefert.

Die Fahrt ging weiter über die Broyelinie entlang des Lac de Morat (Murtensee) durch den «grössten Gemüsegarten der Schweiz». Hier hat sich dank den guten Bodeneigenschaften die Landwirtschaft auf den Gemüseanbau spezialisiert. In Payerne verliessen wir die Broyelinie und schon bald war unser nächster Halt Yverdon les Bains erreicht. Hier befindet sich ein grosses Industriewerk (früher Hauptwerkstätte) der SBB welches vor allem für den Unterhalt und die Revisionen von Triebfahrzeugen des Personenverkehrs (Re 450, Re 460, ICN-Triebzüge, Rangierfahrzeuge) zuständig ist. Bei diesem Halt stiegen auch die beiden Lokführer unseres Zuges aus und ich staunte nicht schlecht, ich kenne beide aus meiner Zeit beim Dampfbahnverein Zürcher Oberland. Für Gesprächsstoff war sofort gesorgt und die Zeit verging im Fluge.

Bald schon hiess es «Einsteigen bitte» und weiter ging's auf der sogenannten Jurasüdfusslinie. Auf der rechten Seite die Gestade des Lac de Neuchâtel (Neuenburgersee), flächenmässig der grösste See ganz auf Schweizergebiet. Linkerhand kam schon bald Grandson mit seinem imposanten Schloss in Sicht und weitere kleine Dörfer oft mitten in Rebbergen am Jurasüdfuss. Durchfahrt durch die Universitätsstadt Neuchâtel (Hauptort des gleichnamigen Kantons), welche eine sehr schöne Altstadt besitzt, und bald schon trafen wir in Le Landeron ein. Hier war ein längerer Aufenthalt vorgesehen. Ulli und ich besuchten den langgezogenen Marktflecken, welcher ca. zwischen 1325 und 1344 erbaut wurde. Im Westen und Osten durch Häuser gesäumt und an den Enden mit je einem Torturm abgeschlossen.

Ein schöner Ort, heute unter Denkmalschutz, mit französischem Flair. Zurück im Bahnhof durfte ein Blick in den Führerstand nicht fehlen.

Die Reise auf der kurvenreichen Strecke ging weiter. Links steile Hänge mit vielen Rebbergen und schönen Dörfern, rechts der blau schimmernde Bielersee. Während der Fahrt verteilten die freundlichen Zugbegleiterinnen von SBB Historic allen Müttern – und solchen die es vielleicht noch werden – ein süsses Muttertagsgeschenk.

Am nordöstlichen Ende des Bielersees durchfuhren wir die grösste zweisprachige Stadt der Schweiz mit ca. 55'000 Einwohnern. Biel / Bienne ist ein wichtiger Knotenbahnhof. Weiter ging die Fahrt über Solothurn, Oensingen, wo die, durch etliche Nostalgiefahrzeuge bekannte, gut 4 km lange Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) abzweigt.

Nach der Vorbeifahrt am SBB Bahntechnik Center Häggendorf, welches die zentrale Versorgungsstelle für Bahninfrastrukturbetreiber in der Schweiz ist, erreichten wir nach wenigen Minuten unseren Ausgangsbahnhof Olten wieder. Eine sehr schöne Reise fand hier ihren Abschluss und dies bei sehr passablem Wetter, obschon der Wetterbericht Regen vorausgesagt hatte. Ich verabschiedete mich von den beiden Lokführern und wünschte ihnen weiterhin unfallfreie Fahrt.

Ein Dank gilt aber sicher auch dem ganzen Zugteam von SBB Historic, welches mit seiner freundlichen Art bemüht war alle Wünsche der Reisenden zu erfüllen.

Und nun noch einige Anmerkungen, Daten und Besonderheiten dieser TEE-Triebzüge:

Im Jahre 1954 wurde durch die 8 europäischen Bahnverwaltungen SBB, NS, SNCB, CFL, SNCF, DB, FS und ÖBB die «Commission TEE» gegründet. Ziel der Kommission war es, Luxuszüge mit hoher Geschwindigkeit anzubieten. Das Erscheinungsbild sollte möglichst einheitlich sein, in sich als geschlossene Kompositionen sowie als reine Erstklasszüge. Deutschland, Frankreich und Italien bauten je eine eigene Version, die SBB mit den Niederländischen Staatsbahnen (NS) den Dieseltriebzug RAm TEE. Die Züge nahmen 1957 den Betrieb auf. Das Ziel der SBB war aber, die Verbindung der beiden Alpendurchstiche Gotthard und Simplon mit dem europäischen TEE-Netz zu verbinden. Dieseltriebzüge eigneten sich aber für die steilen Bergstrecken nicht. Die SBB wünschten sich daher elektrische TEE. Ein wichtiges Hindernis für grenzüberschreitende Züge waren aber die unterschiedlichen Stromsysteme. Die Firmen Schweizerische Industriegesellschaft (SIG), die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) und die Brown Boveri & Cie (BBC) entwickelten und bauten den RAe TEE II. Dieser Triebwagenzug besass 4 Stromsysteme, zwei mit Gleichstrom, zwei mit Wechselstrom. Gleichstrom wurde unmittelbar in die Motoren geleitet, Wechselstrom wurde mittels Stufentransformator und Gleichrichter in Gleichstrom umgewandelt. Auf dem Dach des Maschinenwagens befanden sich 4 verschiedene Stromabnehmer. Ab Juli 1961 nahmen diese Züge den Betrieb auf. Da ausschliesslich Plätze in der ersten Klasse angeboten wurden, legte man sehr viel Wert auf Reisekomfort und Ausgestaltung. Klimatisierung, Beleuchtung, Farbe, mit Edelholz verkleidete Wände und per Knopfdruck bedienbare Lamellenstoren in den doppelt verglasten Wagenfenstern gehörten dazu. Zum ersten Mal für Damen und Herren getrennte Toiletten. Die Damentoilette war zusätzlich mit einem dreiteiligen Spiegel ausgestattet. Der Speisewagen war in der Mitte des Zuges angeordnet. Die Arbeit des Lokführers konnte durch grosse Glasscheiben beobachtet werden. Der Maschinenwagen war für die Reisenden durchgängig. Alle Wagen waren als Grossraumwagen mit der Sitzordnung 2 + 1 ausgelegt.

Die Züge waren in einem Viertageumlauf im Einsatz: 1. Tag «Gottardo» Zürich - Mailand

und «Cisalpin» Mailand - Paris, 2. Tag «Cisalpin» Paris - Mailand, 3. Tag «Ticino» Mailand - Zürich - Mailand und «Gottardo» Mailand - Zürich, 4. Tag Revision in Zürich.

Die Züge wurden ausschliesslich durch speziell geschulte Lokführer der Depots Zürich, Bellinzona und Lausanne bedient. Die Lokführer des Depots Bellinzona wurden auch auf die italienischen Vorschriften geschult, da der Zug nach einem Halt in Lugano bis Como (ohne am Grenzbahnhof Chiasso anzuhalten) durchfuhr. Ebenso war ein Bordmechaniker (speziell ausgebildete Lokführer oder Werkstattpersonal) während der ganzen Fahrt auf dem Zug, um eventuelle Störungen zu beheben oder den ausländischen Lokführern bei Problemen beizustehen.

Eine weitere Besonderheit: Bei Lawinengefahr auf der Gotthardstrecke musste ab einer gewissen Warnstufe eine Ae 6/6-Lokomotive vorgespannt werden, denn sonst hätte die Gefahr bestanden, dass der relativ leichte Steuerwagen in einem Schneerutsch entgleist wäre.

Die Nachfrage nach reinen Erstklasszügen ging Mitte der 1970er-Jahre zugunsten eines schnellen IC-Verkehrs mit zwei Wagenklassen immer mehr zurück. Die freigewordenen RAe TEE-Züge wurden für Charterfahrten oder Staatsbesuche verwendet. Die letzte offizielle Fahrt eines RAe TEE-Zuges war die Fahrt als «Gottardo» am 24. September 1988 von Mailand nach Zürich. 1988/89 wurden die Züge saniert und zu zweiklassigen Eurocitys umgebaut. Das gewohnte Farbbild Elfenbein / Rot wurde durch Hellgrau / Dunkelgrau ersetzt, was zum Übernamen «Graue Maus» führte. Als Eurocity verkehrten sie auf den Strecken Zürich - Mailand und

Zürich - Stuttgart, bevor sie auf Grund von immer häufiger auftretenden Störungen die letzten Jahre noch als Zubringer zu TGV-Zügen zwischen Bern und den französischen Frasne eingesetzt wurden.

Die Züge RAe 1052 und 1054 wurden 1995 ausser Dienst gesetzt. Die Züge RAe 1051, 1053 und 1055 folgten im Jahr 1999 und wurden in Kaiseraugst verschrottet.

Der Zug RAe 1053 wurde an SBB Historic übergeben und nach dem Umbau zwischen den Jahren 2003 bis 2009 wieder in den Originalfarben betrieben. Bei der Revision im Jahre 2012 wurde die frühere Mehrsystemfähigkeit wieder hergestellt und somit kann der historische TEE-Zug wieder, wie bereits 1961, auf allen europäischen Strecken eingesetzt werden.

Hier noch einige technische Daten:

- Anzahl Fahrzeuge: 5
- Baujahr: 1961 / 1966 (Umbau 1988 / 1989)
- Ausmusterung: 1996 - 2000
- Dienstgewicht: 296 to (nach Umbau: 309 to)
- LüP: 149,76 m (6-teiliger Triebzug)
- Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (Heute: 140 km/h)
- Sitzplätze total: 168 (1. Kl.) (nach Umbau: 84 [1. Kl.] / 147 [2. Kl.]) (Speisewagen: 54 [nach Umbau: 39])

Quellenangabe:

- SBB-Triebfahrzeugtypensammlung
- blog.nationalmuseum.ch > Marc Ribeli > Trans Europ Express

„Nur so eine Idee...“

von Hans-Dieter Hoffmann & Anderas Walter

„Wir sollten mal wieder mit unserem Stammtisch einen Ausflug machen.“ So lautete der Vorschlag von Elfi Mühlhoff bei einem unserer Stammtisch-Treffen in Spiesen. „Eine Fahrt auf dem Rhein im Herbst“ schien allen Teilnehmern zu gefallen. Andreas Walter – als Nachfolger von Jürgen Mühlhoff – nahm die Sache in die Hand und bald gab es den konkreten Vorschlag, am 1. September – nach individueller Anreise – mit einem Rheinschiff von Bingen nach St. Goar zu fahren, um nach einem gepflegten Mittagessen die Rückreise anzutreten.

Der Spätsommertag begann mit leichtem Nebel im Flusstal, aber die Wettervorhersage stimmte die 9 Teilnehmer optimistisch. Der Einstieg an Brücke 4 in Bingen war – selbst für Fritz Jung mit seinem schweren elektrischen Rollstuhl – kein Problem. In gemütlicher Fahrt ging es mit diversen Stopps an den bekannten Orten des Mittelrheintals flussabwärts. Richtig zur Mittagszeit erreichten wir St. Goar. Ein kurzer Spaziergang endete im Restaurant „zur Krone“, wo Andreas für einen Tisch und die Vorbestellung des Mittagessens gesorgt hatte.

Ein „Aperol“, ein Bier oder eine Apfelsaftschorle halfen ein wenig gegen der Mittags-Müdigkeit während der Rückfahrt mit dem Schiff nach Bingen. Auch die Beobachtung des Zugverkehrs im Mittelrheintal kam nicht zu kurz. Neben den ICEs, ICs, ECs sorgte ein reger Güterverkehr für Abwechslung.

„Nur so eine Idee“ – wurde beim Stammtisch Südwest ein schönes Erlebnis!

Seminar für Ehrendampflokfahrer

Terminverschiebung notwendig!

Die **Feldbahndampflok „LOWA“** des Ziegeleiparks Mildenberg, die technische Basis für solche Seminare, war im April mit einem Rauchrohr-Schaden ausgefallen. Die Reparatur ist leider nicht zur Zufriedenheit des Kesselprüfers gelungen, so dass der Seminartermin im September 2023 abgesagt werden musste. Ein neuer Termin kann **frühestens im Frühjahr 2024** angeboten werden, wenn die Lok dann hoffentlich wieder dampfen darf. Wir wünschen dem engagierten Team des Ziegeleiparks gutes Gelingen bei der Behebung der Mängel! Ein Datum für die nächste Gelegenheit zum „Erfahren“ der **630 mm Tonlorenbahn mit „LOWA“** unter Anleitung und Aufsicht des Lokführers in einem **Seminar für 4 Teilnehmer** kann leider noch nicht bekanntgegeben werden.

Frieder Jehring (Kontakt siehe Impressum) ist mit dem Ziegeleipark in Kontakt und gibt jedem Interessenten gerne Auskunft über den aktuellen Stand. Er verwaltet auch die Registrierung zum verschobenen Seminar. Die bisherigen Interessenten sind bereits vorgemerkt, aber jeder kennt die Situation, dass Termine nicht immer passen. **Daher brauchen wir auch weitere Interessenten**, die dann nachrücken können!

Auch der für 09. September 2023 vorbereitete „Techniktag HUGO – der Stolz der DR“ beim Verkehrsmuseum Dresden musste wegen zu wenigen Anmeldungen abgesagt werden. Dieser erneute Rückschlag in der mit viel Engagement vorbereiteten Veranstaltungsreihe – die konzeptionell einmal zu praktischen Fahrtrainings-Angeboten auf solchen Dieselloks führen sollte – bringt nun leider das ganze Vorhaben in Gefahr.

Panoramastrecke voll ausgelastet

(SBB) Am 10. August 2023 entgleiste ein Güterzug in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels. Es entstand grosser Sachschaden. Die Reparaturarbeiten werden mehrere Monate dauern. Die historische Bergstrecke sowie die Simplon-Trasse müssen den Umleitungsverkehr bewältigen.

Clubvorstands-Ecke

(FJ) Die nächste ordentliche Vorstandssitzung findet am 13. Oktober im Parkhotel Waldschlösschen Annaberg-Buchholz statt. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgen allfällige Abstimmungen zu Sachfragen spontan über E-Mail und Telefon.

(KHK) Im Sekretariat sind bis zur Frist 01. September 2023 **keine Anträge von Mitgliedern an die JHV** eingegangen. Damit erübrigt sich eine entsprechende Veröffentlichung in diesem Heft. Ein Antrag des Vorstands wurde bereits im vorigen Heft NFS 2/23 bekanntgegeben.

(FJ) **Letzter Aufruf:** Die 31. Jahreshaupt- / Generalversammlung des Clubs DR Ehrenlokführer findet am 14.10.2023 von 12.30 bis 15.00 Uhr in der Gaststätte „Forellenhof“ am gleichnamigen Haltepunkt der Preßnitztalbahn Jöhstadt - Steinbach im Ortsteil Schmalzgrube statt. Wer sich noch nicht zum Veranstaltungsprogramm Annaberg-Buchholz und zur Versammlung registriert hat, kann auch nachträglich noch entscheiden, sich direkt am Versammlungslokal einzufinden. Wir warnen allerdings, dass die Platzkapazität des Lokals beschränkt ist und bitten deshalb, dem OK23 über eine solche Absicht **bis spätestens Anfang Oktober Bescheid zu geben**.

Bei Einsendungen an die Redaktion bitte beachten: Planmäßiger **Redaktionsschluss** des nächsten NFS ist am **01. Dezember 2023.**

Kontakte / Impressum

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

Präsident: Reinhard Schüler
Sitz: 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.

Letzte Hinweise vor eurer Anreise zum Treffen in Annaberg-Buchholz

Liebe angemeldete Veranstaltungsteilnehmer, ihr findet diesem Heft beigelegt ein Formular zur **Auswahl der Speisen** bei allen unseren vorbestellten Gaststättenbesuchen (ausgenommen Sa und So Abend, wofür schon gewählt ist). Ihr habt schon vor dem Versand des NFS per E-Mail vom OK23 die Speisekarten und auch dieses Formular erhalten und wir danken euch schon vorab für eure Rücksendungen per E-Mail, oder eben spätestens jetzt – bitte gleich nach Erhalt des NFS erledigen – per Post oder anders. Wir benötigen diese Auswahl, damit die Küchen uns zügig servieren können, bitte bis zum deutschlandweiten Feiertag am 3. Oktober. Bitte beachtet auch, dass wir **eine weitere Gaststätten-Reservierung** vorbereitet haben: **Am Abend des Montags** können wir mit allen, die erst am Dienstag abreisen werden, zusammen ins griechische Restaurant „Akropolis“ am Markt Annaberg gehen. Mit eurer Auswahl aus dessen Karte veranlasst ihr gleichzeitig die Platzreservierung. Auch an diesem Abend kann das „S-Taxi“ zum Transfer fußmüder Teilnehmer in Anspruch genommen werden. Hinweis zur Einkehr im „Türmer“ am Mittwoch und in der Bar „Melodie“ am Donnerstag: In beiden Lokalen sind Treppen (etwa 1 Etage) zu begehen, um zu den reservierten Plätzen zu gelangen. Technische Hilfen gibt es nicht, aber natürlich bei Bedarf manuelle Unterstützung. Im „Türmer“ sind *einige* Plätze unterhalb der Treppe zur Empore verfügbar. Gebt uns bitte an, wenn ihr diese reserviert haben möchtet. Abschließender Hinweis zu den Essenbestellungen: Wer uns das Formular ausgefüllt übermittelt und bei den noch nicht bezahlten Gaststättenbesuchen keine Wahl trifft, dessen jeweilige Vormerkung im Anmeldeformular betrachten wir als widerrufen. Sonderwünsche bitte unbedingt extra angeben, damit das nicht ungewollt passiert!

Inhaber eines **Deutschland-Tickets** bitten wir darum a) dieses mitzuführen und b) **das OK23 jetzt vorab darüber zu informieren**. Wir können es bei einigen Fahrten am Donnerstag, Sonnabend und Montag zur Kosteneinsparung nutzen, wir kaufen aber die Regionalbahn-Fahrkarten bereits am Mittwoch, *vor* eurer Anreise. Die eingesparten Kosten gehen zunächst zu Gunsten der Veranstaltungskasse, und schlussendlich können sie etwaige nötige Zuschüsse aus der Clubkasse mindern oder gar das Clubvermögen aufstocken.

Das OK würde sich weiters sehr freuen, von jedem Reiseteilnehmer zu erfahren, ob er / sie **mit Auto oder mit den Öffis** anreisen wird. Zum einen könnte euer Auto vor Ort als Transport-Notlösung / -Aushilfe vom OK23 in Betracht gezogen werden; zum anderen würden wir euch in bestimmten Fällen auch gezielte Hinweise / Empfehlungen geben (je nachdem, welche Tagesabläufe ihr gebucht habt). Für die Autofahrer nochmals der eindringliche Hinweis: Auch wenn es derzeit noch sommerlich sein sollte – es *kann* Mitte Oktober in unserem Zielgebiet durchaus zu Schneefall kommen! Verwendet bitte **Allwetter- oder M+S-Reifen!**

Für die Bahnreisenden folgender Hinweis: Wer mit Koffern unterwegs und nicht sportlich ist, sollte das **Umsteigen in Flöha besser vermeiden**. Die Züge der RB 80 nach Annaberg-Buchholz werden in Chemnitz eingesetzt (10 min Fahrzeit), was als Umstiegsbahnhof definitiv besser geeignet ist. In Flöha sind noch keine Aufzüge in Betrieb, und die Orientierung zu den Bahnsteigen, einschließlich der elektronischen Anzeigetafeln und der Durchsagen, ist katastrophal. Strandet man wegen verpasstem Anschluss oder Verspätungen in Flöha, gibt es weit und breit NICHTS, wo man sich wenigstens entspannt aufhalten könnte, auch keine Infoquelle.

Wir wünschen allen Teilnehmern am Treffen im Erzgebirge eine gute Anreise und freuen uns auf das Wiedersehen! Euer Kollege ***Frieder Jehring****, unterstützt von Beifrau Katrin sowie Sebastian, Roswitha und Vorstand –* ***das „OK23“****.*

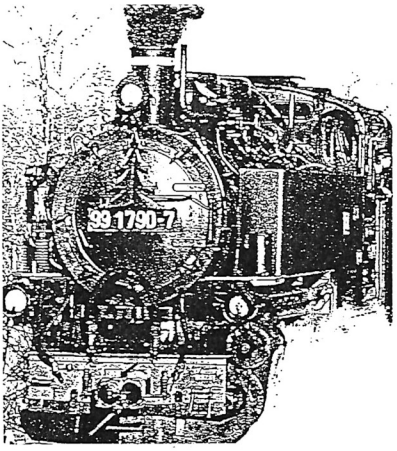
Kontakt auf Seite 7: Impressum / NFS-Redaktion | Club-Homepage

---

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

Eisenbahn im Erzgebirge!

Hans Elmer c/o
c/o HANS PECLARD AG



Heinrich Billeter

Erinnert ihr euch, falls ihr damals schon dabei wart?

Nach dem Brief von Hans† und Heini mit der Idee einer Clubgründung (Wiedergabe im NFS 2/20 S. 3) riefen sie hiermit zur Gründungs-versammlung auf.

Lieber Kollege Ehrenlokführer,

Du
(hoffe, diese unter "Lokführern" übliche Ansprache sei genehm)

gehörst zu den rund 80, die per heute auf unser Schreiben vom vom 10. Juli positiv-zustimmend geantwortet haben und nun auf weitere Nachrichten warten. Hier sind sie: (endlich!):

1. Das gute Echo freut uns, die teilweise ausführlichen Stellungsnahmen und Mitarbeit-Zusagen waren in jedem Fall interessant und lesenswert. Wir danken Allen herzlich.

2. Recht oft wird erwähnt, dass man der üblichen "Vereinsmeierei" abhold sei und unsere im Brief gewählte Formulierung "formlos-locker" wird entsprechend oft ausdrücklich begrüsst und unterstützt.

3. Wir haben bewusst die Form eines "Clubs" gewählt und wir benützen allfällige Freizeit lieber dazu, unserem Hobby zu frönen und allgemein für die Bahn zu wirken als "Vereinsokratie" zu betreiben. Wir sehen auch davon ab, gross Statuten und Reglemente zu formulieren; wir wollen ein ganz lockerer, kameradschaftlicher Club von Gleichgesinnten sein. Realisierbare Zielsetzungen suchen und finden wir gemeinsam.

4. Wir laden Sie in diesem Sinne herzlich ein, am ersten Jahres-Clubtreffen und der Gründungsversamlung bei der Molli teilzunehmen. Datum, Ort und Programm siehe Rückseite!

5. Für die notwendigen Vorbereitungs- und Organisationsarbeiten ist Deine Anmeldung per Telefon, Brief oder Fax an uns unerlässlich. Termin: 15. Oktober.

Wir würden uns freuen, Dich und Deine allfällige Begleitung an unserem ersten, richtungsweisenden Anlass zu sehen und danken für eine rechtzeitige Anmeldung. Wir verbleiben inzwischen

mit kollegialen, besten Grüssen

Eure

Hans Elmer Heinrich Billeter

Zürich/Herrliberg, 3. September 1992

Das Öchsle

von Bernd Bahnmüller

Das Öchsle ist eine Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite zwischen Ochsenhausen und früher Biberach / Riß.

Die Bahnlinie liegt an der zwischen 1846 und 1850 erbauten Bahnstrecke Ulm - Friedrichshafen. Am 29. November 1899 wurde das Teilstück Ochsenhausen - Warthausen eröffnet und am 1. März 1900 das Reststück bis nach Biberach. Zwischen Herrlishöfen und Biberach verlief die Schmalspurbahn parallel zur Hauptbahn. Kurz hinter Warthausen (km 2,23) kreuzte die Schmalspurbahn höhengleich die Hauptbahn. Am 6. Januar 1944 stießen zwei Züge dort zusammen. Neben mehreren Verletzten gab es dort 11 Tote. Die Streckenlänge betrug 22,22 km und die maximale Steigung 2,5%.

Am 31. Mai 1964 wurde der Personenverkehr und am 31. März 1983 der Güterverkehr eingestellt. Die normalspurigen Güterwaggons wurden in Warthausen auf Rollböcke verladen und nach Ochsenhausen gebracht. Hauptkunde war die Firma Liebherr in Ochsenhausen. In diesem Werk werden Kühlschränke hergestellt.

Heute werden die Güterwaggons (trotz Mähdornscher „Mora C“) immer noch in Ochsenhausen mit Kühlschränken beladen. Bis zu 30 Waggons werden wöchentlich von der Firma Fried Sped vom Liebherr-Firmengelände Ochsenhausen auf der Straße nach Ummendorf bei Biberach / Riß transportiert. Dort werden sie aufs Gleis gesetzt und der Bahn übergeben.

Foto: Thomas Schaar

1985 wurde die „Öchsle Schmalspurbahn GmbH“ gegründet. Herrmann Schöntag war damals die treibende Kraft. Ein betriebsfähiger Fahrzeugpark war nicht mehr vorhanden. Dampflokomotiven der Baureihe Px 48 wurden aus Polen gekauft. Personenwagen kamen aus der Schweiz und Österreich. Später kamen die 99 633 der DGEG und die beiden Seidensticker-Loks „Frank S.“ und „Niki S.“ hinzu. Das 90jährige Jubiläum war für mich der Höhepunkt des Öchsles. Was da an betriebsfähigem Material geboten wurde, einzigartig. Nach Streitigkeiten mit dem Landrat, Oberbaumängeln und anderen Querelen wurde die Schmalspurbahn GmbH 1991aufgelöst.

1996 war es nun die „Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Ochsenhausen“, die ihr Glück versuchte. Da der Fuhrpark der Öchsle Schmalspurbahn GmbH nicht mehr zur Verfügung stand, musste wieder gesucht werden. Nun wurde man wieder in der Schweiz, in Österreich und in Sachsen fündig. Ende 2000 wurde vom Landeseisenbahnaufsichtsamt die Strecke wieder wegen Oberbaumängeln gesperrt. Die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft wurde daraufhin aufgelöst.

2001 wurde die „Öchsle Bahn Betriebs GmbH“ gegründet. Gesellschafter sind nun der Landkreis Biberach (50%), die Anliegergemeinden (45%) und die Tourismus GmbH (5%). Die Fahrzeuge konnten von der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft übernommen werden. Am 1. Mai konnte wieder der Betrieb aufgenommen werden. 2006 konnte der neue Lokschuppen in Warthausen in Betrieb genommen werden. 2008 wurde die 99 716 „Rosa“ vom DB Museum Nürnberg erworben. Sie wurde 1927 in Chemnitz gebaut. 2007 wurde die 99 633 (württembergische Tssd) gekauft. Das Kulturdenkmal der Stadt Radebeul, die 99 788 „Berta“, wurde am 20. Juli 2001 für ca. 500.000 DM gekauft. Die 99 651 wurde im März 2021 für 15.000 € von der Stadt Steinheim gekauft. Am 11.08.2016 zog mich die 99 633 von Warthausen zu einem Konzert von Axel Zwingenberger im Lokschuppen Ochsenhausen.

✦✦✦

Fahrkarten im Wandel

von Wolfgang Stahlberg,
in Anlehnung an einen Artikel im Spiegel 17/23

Schon in Preußen wurde Ende des 19. Jahrhunderts das Fahrkarten-Unwesen beklagt, da es keinen einheitlichen Bahntarif gab. Dies kam auch durch damals 4 Abteil-Klassen. Am Anhalter Bahnhof in Berlin „gab es nicht weniger als 47.000 Fahrkarten“ schreibt der Fahrschein-Historiker Otto Eiblmeier.

Die „Fahrkarte – Symbol der Überwindung von Raum und Grenzen“ war der Titel einer Ausstellung des Deutschen Museums München. „Den Fahrschein bitte“ – dieser Satz kommt noch heute und ist verlässlicher als die Bahn und und ihre Züge selber.

Bei der königlichen Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg - Fürth (1835 - 1922) hießen die Fahrkarten „Fahrzettel“.

Nach fast 190 Jahren soll mit Einführung des „Deutschland-Tickets“ endlich(?) dem Papierkram ein Ende bereitet werden.

Videotipps

Der Mitteldeutsche Rundfunk veröffentlichte einen 3-minütigen Beitrag über ein „Urgestein“ der Fichtelbergbahn, **Lf Jürgen Dieterici**. Der Film ist in der Mediathek unter dem Titel „Letzte Fahrt für treuen Fichtelbergbahnfahrer“ abrufbar bis 30.11.2023, 17:03 Uhr.

Das Regionalfernsehen „erzTV“ veröffentlichte in der Sendereihe „Bergzeit“ am 31.08.23 einen Bericht über die **Rückkehr der Dampflok 50 3616** des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde in Schwarzenberg von der Hauptuntersuchung. Der Beitrag beginnt beim Zeitpunkt 03min:42s. Mit „Vorschau-Bildern“ zu JHV-23-Ausflugszielen!

Im Februar wurden **zwei Dieselloks der HSB erstmals wieder nach 32 Jahren von Schmalspur auf Regelspur „umgetopft“**, um sie auf dem Schienenweg ins Alstom-Werk Stendal zu bringen. Die Kollegen der Firma „Maximum“ aus Nordhausen balancierten mit zwei Tandemhüben die 48 Tonnen schweren Loks von Schmalspur- auf Regelspur-Drehgestelle. Die HSB benötigt diese Loks künftig wieder einsatzbereit häufiger als bislang, speziell wegen der zunehmenden Waldbrandgefahr. Ein kurzes Video davon gibt es bei Youtube unter Kraftakt für zwei „Harzkamele“.

Ein Youtube-Video der Museumsbahn Schönheide erklärt an der Sä. IV K die **Dampflokfunktion**: „Kaltstart Dampflok“.

Kurzmeldungen

Nachdem in der Nacht vom 18. auf den 19. Januar 2023 zum zweiten Mal innerhalb weniger Jahre dreiste Diebe die **Fahrleitung der Buckower Kleinbahn** (Müncheberg bei Berlin - Buckow, mit ELF-Angebot) mit erheblichem Sachschaden heruntergerissen hatten, gelang dem Verein durch eine Welle der Spendenbereitschaft und tatkräftige Hilfe seitens Fachfirmen die Instandsetzung bis zum Beginn der Haupt-Fahrsaison Ende April. Über die Geschehnisse kann man auf der Internetseite mehr erfahren.

Am 17.03.2023 wurde ein neues Standbein für den künftigen Erhalt und Betrieb des in Aufarbeitung befindlichen SVT Bauart Görlitz, der **Förderverein VT 18.16 e.V. gegründet**. Der Verein arbeitet eng mit der SVT Görlitz gGmbH zusammen.

Die Lok **99 582** (Sä. IV K) ist am 24.08.2023 nach erfolgter HU auf die heimatliche Strecke in Schönheide zurückgekehrt. Restliche Arbeiten erfolgen noch vor Ort, ehe Kesselprüfer, Sachverständiger und die Landeseisenbahnaufsicht ihre Abnahme durchführen werden.

Noch ist der Bahnhof Jöhstadt gar nicht wieder vollständig aufgebaut, da begannen schon die Arbeiten zur weiteren **Streckenverlängerung der Preßnitztal-Museumsbahn** in Richtung Wolkenstein. Am nächsten zu erreichenden **Bahnhof Oberschmiedeberg** sind schon große Fortschritte zu verzeichnen; im Rahmen unseres JHV-Damenprogramms wird auf der Bustour von Steinbach nach Wolkenstein deshalb ein kurzer Besichtigungshalt erfolgen. Der Streckenbau von Steinbach aus erfordert erhebliche Aufwendungen zur Errichtung nötiger Kunstbauten, was noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

An der ehemaligen **Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau - Carlsfeld** (siehe auch NFS 4/22, S. 33-34) fand Anfang Juni unter Beteiligung aller 7 Anliegergemeinden ein Festwochenende anlässlich des offiziellen „Verkehrsträgerwechsels“ vor 50 Jahren statt, in dessen Folge die Strecke sukzessive abgebaut wurde. Bekannte museale Wiederaufbau-Projekte sind der Museumsbahnhof Schönheide Süd, die Museumsbahn Schönheide, und das Bahnhofsareal / Lokschuppen Carlsfeld. Kürzlich wurde der „**Kirchberger Schmalspurbahn-Wanderweg**“ mit 8 Schautafeln ersonnen und realisiert. Seit 2021 ist die teilweise wiederaufgebaute Bahnhofs-Gleisanlage in Carlsfeld leider durch städtische Baumaßnahmen so unterbrochen worden, dass keine musealen Rangierbewegungen zum restaurierten Lokschuppen mehr möglich sind. Dafür hat der Ort jetzt einen „zentralen Veranstaltungsplatz“ – für die Museumseisenbahner ist diese Baumaßnahme bis heute nicht nachvollziehbar.
Buchtipp: Helge Scholz – „Wilkau-Haßlau - Carlsfeld“, VGB (Geramond) ISBN 9783964533043

Erinnerungen an das Erzgebirge

verfasst von Frieder Jehring, basierend auf Mitteilungen von ELF Herman Pfauter, USA

Herman schrieb mir, als „OK23“ und NFS-Redakteur, eine Menge aus seiner Kinderzeit in Sachsen. Letzter Anlass dafür war die kommende JHV, bei der wir mit unseren geplanten Unternehmungen auch hautnah an die Orte heran kommen werden, mit denen er bleibende Kindheitserinnerungen verbindet. Damit zusammenhängend bekamen wir natürlich die Anregung, dass wir euch Teilnehmern im Zuge unserer Ausflüge etwas davon nahe bringen könnten. Er kann selber leider zur Zeit keine weiten Reisen antreten, sonst wäre er gerne beim Treffen in Annaberg-Buchholz dabei, zumal er auch ELF der Fichtelbergbahn (Grundkurs 1993) ist. Doch unsere schon weit durchgeplanten Ausflüge um Herman’s Stationen zu ergänzen, das ist zeitlich / logistisch leider nicht machbar. Also ist es nun ein Anlass zum Berichten im NFS geworden!

Liebe Leser, ich möchte gern Wiederholungen von Berichten im NFS vermeiden. Wenn euch Herman’s interessante Familiengeschichte interessiert, nehmt noch mal das NFS 4/20 zur Hand und lest ab S. 37 den Bericht „Mit dem Zug sicher in den Westen – Erlebnisse eines Zeitzeugen“. Er war also eigentlich Chemnitzer, doch die Wirren des II. Weltkriegs verschlugen seine Familie 1943 bei einer Evakuierungsaktion nach Hammerunterwiesenthal, an der Fichtelbergbahn und an der Grenze zu Böhmen gelegen, zu dieser Zeit „Sudetenland“. Die Familie war 2 Jahre lang im „Roten Haus“ untergebracht, ein nach wie vor existentes Gasthaus, mit dessen Inhabern – aus derselben Familie wie schon 1943 – er noch heute in Kontakt steht.

Während der Einquartierung in Hammerunterwiesenthal fuhr das etwa 8-jährige Schulkind Hermann (der Name wurde damals natürlich noch deutsch geschrieben) regelmäßig ein paar Stationen mit dem schmalspurigen Dampfzug zur Schule. Zu Fuß über den Grenzbach nach Böhmen zu gehen, war auch etwas alltägliches; der Ort Hammerunterwiesenthal liegt ja beidseits des Pöhlbachs (heute heißt der Böhmische Ortsteil „Česke Hamry“ und der Bach „Polava“). Die Fichtelbergbahn verläuft über 5,5 km zwischen Niederschlag und Oberwiesenthal entlang des Pöhlbachs. Der von hier aus nächste größere Ort im Böhmischen ist das damalige Schmiedeberg, heute Kovářská.

Die Familie Pfauter war wegen bevorstehender Luftangriffe von Chemnitz evakuiert worden und wähnte sich im Gebirge sicher. Doch am 11. September 1944 kam es auch über dem Erzgebirge zu einer massiven Luftschlacht zwischen amerikanischen und deutschen Fliegerverbänden, bei der vor allem in dem Bereich zwischen Hammerunterwiesenthal und Schmiedeberg etwa 50 abgeschossene Flugzeuge beider Armeen zu Boden gingen. Das Gebiet war danach übersät mit den Trümmern. Wohlgemerkt, dieses Gebiet war nicht Ziel eines Bomber-Angriffs; sondern die deutsche Luftwaffe versuchte, den Anflug der Amerikaner auf ihrer Route zu entfernteren Zielen zu stoppen.

Hermanns Familie saß im Keller und alle zitterten, denn sichere Luftschutzkeller gab es damals in dieser ländlichen Gegend kaum. Dennoch waren die Ereignisse für die Kinder eindrucksvolle Erlebnisse und sie durchstreiften bald die Trümmer der Luftschlacht, bis sie von den Erwachsenen verscheucht wurden. Herman kann sich noch heute daran erinnern, wie er mit anderen Kindern einen aufgelesenen Zusatztank über den Grenzfluss zum Dorfteich schleppte.

Herman, der 1959 aus beruflichem Anlass in die USA ausgewandert ist, hat sich aus nahe liegenden Gründen weiter mit diesen Ereignissen beschäftigt. Daher gibt er uns / euch den Hinweis, dass es seit den 1990er Jahren ein speziell diesem schrecklichen Kriegsereignis gewidmetes Museum in Kovářská gibt, dessen Besuch bei einem Aufenthalt in der Erzgebirgsregion seine Empfehlung ist. Und hier schließt sich also der Kreis zum Austragungsort unseres diesjährigen Clubtreffens.

Danke Herman, für deine sehr interessanten Informationen, die sogar unsere Heimat betreffen und die wir zuvor noch nicht hatten!

Eine Reise über den Erzgebirgskamm

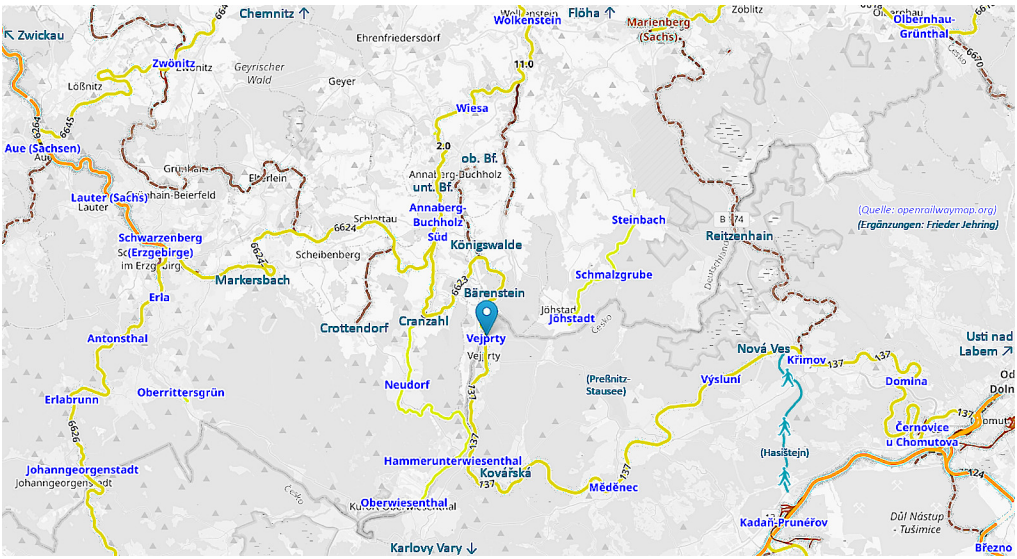
von Katrin & Frieder Jehring

Als OK23 haben wir die Organisation eines Clubtreffens im Erzgebirge nicht „einfach so“, oder nur weil es dort Museumsbahnen gibt, ersonnen. Ein wesentlicher Antrieb dazu kommt daher, dass wir uns dieser Region auch heimatlich verbunden fühlen. Dies basiert darauf, dass Frieders Eltern aus dem Vogtland stammten, das direkt ans Westerzgebirge anschließt, und daher Aufenthalte in der Erzgebirgsregion und die dortigen Sitten und Gebräuche wie auch die dort gesprochenen Dialekte seit seiner Kindheit zu den Grunderlebnissen gehören.

Zu damaligen Zeiten war bei den Älteren immer auch von ihren vormaligen Erlebnissen in den Böhmischen Nachbarorten die Rede, doch man hatte nun eine weithin undurchlässige Grenze zur ČSSR. Das Nachbarland war offiziell und durchaus auch auf persönlicher Ebene „befreundet“, aber der Grenzübertritt war auf nur wenige Grenzübergangsstellen, meist auf Routen zwischen größeren Städten, beschränkt und unter strenger Kontrolle. Einfach mal in den Nachbarort hinter der Grenze gehen? Strengstens verboten! Man hielt sich daran. Die Nebenbahnen, die u.a. über den Erzgebirgskamm Sachsen mit Böhmen verbanden, waren sämtlich unterbrochen.

Nach Ende des Kalten Krieges wurden und werden mehrere dieser Verbindungen nach und nach wieder hergestellt. Der jeweils nötige Aufwand dafür ist natürlich sehr verschieden, und auch die Nachfrage bei der Nutzung nicht so recht planbar und folglich auch nicht gleichmäßig. Und die betrieblichen Vorbereitungen mit allen Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitenden Zugverkehr sind auch nicht einfach, weil sich die deutschen und die tschechischen Bahnsysteme halt in Jahrzehnten nicht synchron weiterentwickelt haben und die Verwaltungen unterschiedliche Regelwerke besitzen. Auf jeden Fall gehört es nun zu unseren persönlichen Vorhaben, diese wiederhergestellten Bahnverbindungen bei passender Gelegenheit kennenzulernen und zu befahren. Und so eine Gelegenheit ergab sich kürzlich. Wir kombinierten einen Aufenthalt in Annaberg-Buchholz anlässlich unserer OK23-Aufgaben mit einem Kleingruppen-Ausflug auf der Bahnlinie Annaberg-Buchholz - Cranzahl - Vejprty - Kovářská - Nová Ves - Křimov - Chomutov (Komotau). Letzter Anstoß zu dieser Reiseidee waren die Informationen von ELF-Kollege Herman Pfauter über das Luftschlacht-Museum in Kovářská (siehe vorangehender Beitrag).

Derzeit kann man diese Zugfahrt nur in den Sommermonaten an Wochenenden oder Fe-



rientagen machen. Im Winterhalbjahr fahren keine Personenzüge zwischen Cranzahl und Vejprty über die Grenze. Die Nachfrage wurde auf „touristischen Bedarf“ klassifiziert, und Wintersportzentren sind von den Bahnstationen dieser Strecke aus nicht zu erreichen, da sie langstreckig auf der Kammhöhe eines sanft hügelig anmutenden Geländes verläuft.

Die DB-Tochter „Erzgebirgsbahn“ bedient mit der Linie RB 80 die Relation Chemnitz - Flöha - Annaberg-Buchholz - Cranzahl, wobei nicht alle Züge Cranzahl anfahren, sondern in Annaberg-Buchholz Süd enden. Ihr werdet diese Strecke im Verlauf der Anreise zu unserm Clubtreffen und auch im Rahmen von Ausflügen kennenlernen. In Cranzahl hat die schmalspurige Fichtelbergbahn der SDG nach Oberwiesenthal Anschluss. In Richtung Chomutov fährt das EVU „Die Länderbahn“, und zwar dessen tschechischer Betriebsteil. Dieses EVU hat seine Aktivitäten in der Erzgebirgsregion 1993 mit dem Ableger „Vogtlandbahn“ begonnen, der einst den Verkehr auf der Strecke Zwickau - Falkenstein - Muldenberg - Zwotental - Klingenthal, und nach dem Lückenschluss weiter bis Kraslice auf böhmischer Seite, leistete. Dieses EVU hat seinen Hauptsitz in Bayern (Viechtach), führt mannigfaltige Marken wie „Alex“ und „vlexx“ und befährt Regionalbahnstrecken in 6 deutschen Bundesländern und Tschechien.

An unserem ersten Ausflugstag fuhren wir unter Nutzung unserer Deutschland-Tickets von Pirna mit Umstiegen in Dresden und Flöha gleich bis nach Cranzahl. Bei der Ankunft warteten sowohl die Fichtelbergbahn als auch die Länderbahn fast abfahrbereit schon auf die mit der RB 80 eintreffenden Fahrgäste. Der Bahnhof ist nicht groß, man kann sich kaum verlaufen, aber entsprechend deutscher Gepflogenheiten muss man schon die Unterführung benutzen, um sich zwischen den 2 regelspurigen Bahnsteigkanten zu bewegen – zum Dampfzug gelangt man direkt gegenüber. Das tschechische Personal ließ uns gerade so viel Zeit, um ein Foto der „Zugversammlung“ zu machen, dann nichts wie eingestiegen und die Tour ging los. Übrigens kann man beim Umsteigen in Cranzahl nicht auf eine vielleicht erhoffte „Parade“-Fotoposition gehen; dafür reicht die Zeit nicht, wenn man auf den offiziellen Wegen bleiben möchte (was man bei derart dichtem Zugverkehr auch bitte beherzigen sollte).

Rußpartikelfilter am Desiro defekt? Nein, dort wartet die „VII K“ der SDG auf Abfahrt! Die Licht- und Standortverhältnisse ließen nur ein Foto mit Blickrichtung Annaberg-Buchholz zu.

Die Fahrt mit der Linie „T7“ (also Touristiklinie) geht hinterm Ausfahrtsignal direkt in die Steigung nach Bärenstein. In einer weit ausholenden Serpentine liegt das vorbildlich gerichtete Gleis größtenteils im Wald und gestattet eine flotte Fahrt. Nach einiger Zeit wird der ehemalige Bahnhof Königswalde passiert, der weitab der Ortschaft liegt; hier zweigte früher, aus entgegenkommender Richtung, die Strecke nach Annaberg-Buchholz oberer Bahnhof ab. Inzwischen sind diese Bahnanlagen längst abgebaut; die verbliebenen Gebäude am Abzweigbahnhof werden privat genutzt. Annaberg-Buchholz oberer Bahnhof diente vorwiegend dem Güterverkehr, lag oberhalb der städtischen Bebauung Annabergs am Fuße des Pöhlbergs und war ein Kopfbahnhof. Alsbald wird nach Durchfahrt eines kurzen Tunnels auch der ehemalige Bahnhof Bärenstein ohne Halt durchfahren. An den tristen Gebäuden und einer in die Jahre gekommenen Beschilderung ist dieser noch gut erkennbar. Offenbar gibt es weder seitens der „Fern“reisenden noch seitens der Bärensteiner Anwohnerschaft nennenswerten Bedarf, hier in Züge einzusteigen – die Station wird laut Fahrplan nicht bedient. Hinter dem gleich folgenden Gleisbogen wird auf einer 1997 neu gebauten Brücke das Pöhl-

bachtal überquert, und damit haben wir das böhmische Gebiet erreicht. Gleich an die Brücke schließt sich der Einfahrtsbereich des Bahnhofs Vejprty (Weipert) an. Die zum großen Teil noch vorhandenen großzügigen Gleisanlagen lassen erahnen, dass dies einst ein wichtiger Bahnhof war, nämlich ein Grenzbahnhof zwischen der böhmischen Buschtěhrader Eisenbahn und den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Hier stiegen früher, als die Eisenbahn noch „eine richtige Eisenbahn“ war, die Reisenden zwischen den böhmischen und den sächsischen Zügen um. Und der von uns mit Umstieg in Cranzahl bis hier hin zurückgelegte Streckenabschnitt wurde einst von Annaberg-Buchholz nach Weipert genau für den Zweck erbaut, um die Lücke zwischen Sachsen und Böhmen zu schließen, und – eigentlich „natürlich“ – von deutschen Bahngesellschaften befahren (die „Sehmatalbahn“). Selbst unter der Ägide der DB Erzgebirgsbahn war das wieder so, doch nur bis 2014. Übrigens ist der Bahnhof Vejprty von der Ortsmitte Bärenstein aus auf kürzerem Weg erreichbar als die derzeit unbediente Station Bärenstein.

Im Grenzbahnhof Vejprty ist das alte Stationsgebäude nebst mehreren Gleisen noch erhalten.

In Vejprty hat der Zug eine solide Aufenthaltszeit, ganz so, als würde dies hier für Grenzabfertigungen, Systemwechsel und Umstiege benötigt. Der Motor wird abgestellt, der Wagen wird bei rundum offenen Türen durchgelüftet, das Personal steigt aus und „macht Pause“. Vorher wurde mit dem Schaffner schon geklärt, dass das Deutschlandticket oder auch das Sachsen-Böhmen-Ticket bis Vejprty gültig ist. Aber für die Weiterfahrt gilt keins von beiden, was einige aus unserer Reisegruppe etwas betroffen machte, da sie sich das Sachsen-Böhmen-Ticket speziell wegen dieser Fahrt gekauft hatten. Doch die Preise für die Fahrkarten auf tschechischem Gebiet haben uns alle nicht in Aufregung versetzt. Ganz natürlich kauft man sie im Zug beim Schaffner. Die Überprüfung der Chipkarten-Deutschlandtickets erfolgte mangels eigentlich erforderlicher Spezialtechnik per Augenschein – doch auf unseren Chipkarten steht nicht mal diese Bezeichnung drauf! Alle Abo-Karten der Dresdner Verkehrsbetriebe sehen gleich aus und geben ihre Gültigkeit nur digital preis.

Das freundliche Innere der Länderbahn-Regiosprinter (2-fach-Gelenk-Triebwagen) weist ein sehr praktisches Display auf, wo der Streckenverlauf mit aktueller Zugposition dargestellt ist.

Bei der Weiterfahrt ging es nun nicht mehr ganz so flott voran; der Oberbauzustand ist hier schon eher Nebenbahn-typisch, teilweise noch gelascht, und es folgen gleich mehrere Stationen im langgestreckten Ort Vejprty. Öfters sind es Bedarfshalte, aber es gab eigentlich fast überall Fahrgastwechsel. Die Strecke verläuft hoch über dem Pöhlbach und man kann weit ins sächsische Gebiet hinüber schauen (zumindest durch die Lücken der Vegetation hindurch). Da drüben unten kommt bei Niederschlag die Fichtelbergbahn-Trasse ins Tal, man sieht Hammerunterwiesenthal, und im Hintergrund die beiden höchsten Berge des Erzgebirges, Keilberg (li) und Fichtelberg (re).

Bei der Station Česke Hamry (Böhmisch Hammer) verlässt die Strecke das Pöhlbachtal und wir umfahren in einem großen Bogen den Ort Kovářská (Schmiedeberg), der in einer leichten Senke liegt, die die Bahntrasse nicht „mitnehmen“ möchte.

Blick über Kovářská von der Ausfahrt des Bahnhofs aus nach Nordost

Für den Ort gibt es zwei Bahnstationen, westlich den recht großen Bahnhof, und östlich einen Haltepunkt. Bevor die nächste Ortschaft Měděnec (Kupferberg) erreicht wird, passiert der Zug den Scheitelpunkt der Strecke bei 875 m ü. NN. Der Blick streift nun links und rechts über die hügelige Landschaft, man sieht bebaute Bergkuppen, auch Windkraftanlagen, und dann erblickt man im Norden den Preßnitz-Stausee. Dort befand sich bis zur Aussiedlung der Sudetendeutschen nach dem Weltkrieg auch der Hauptort dieser Region, Preßnitz. Der Fluss Preßnitz fließt dann zur Zschopau bei Wolkenstein hin und gibt in seinem Tal auf deutschem Gebiet der Preßnitztalbahn seinen Namen. Es hängt also vieles, was wir zu unserem Clubtreffen im Oktober 2023 erleben werden, hier regional und historisch sehr eng zusammen.

Nach 19 km (von Annaberg) auf deutschem und 35 km auf tschechischem Gebiet, noch immer auf der Kammhöhe, stiegen wir in Nová Ves (Neudorf) aus und wanderten ins-

gesamt 11 km um 380 Höhenmeter hinab, erst durch ein schattiges Tal (sehr angenehm bei heißem Sommerwetter!) mit einem Abstecher zur Burg Hasištejn zwecks Mittagsverpflegung, weiter hinab recht steil bis zu einem Vorort von Kadaň (Kaaden) im Tal der Eger am böhmischen Rand des Erzgebirges. Von dort nahmen wir einen Linienbus auf der Europastraße E442 nach Chomutov.

Der Bahnhof Chomutov ist ein großer Verkehrsknoten an der Hauptstrecke Ústi nad Labem (Aussig) - Karlovy Vary (Karlsbad). Zwischen der Europastraße und dem Empfangsgebäude spannt sich eine lange Fußgängerbrücke über die vielen Gleise, von der wir natürlich auch hinunter blickten.

Für die tschechischen Bahnen typisch, ist es auch auf solch großen Bahnhöfen möglich, ohne breite Bahnsteige und Unterführungen auszukommen; die Wege beim Umsteigen sind dadurch richtig kurz. Nacheinander trafen der Regiosprinter-Triebwagen aus Cranzahl und eine historische Garnitur (ein Triebwagen „Hurvinek“ mit gedecktem Güterwagen) aus Vejprty ein, dessen vorherige Berg-

fahrt wir wegen unseres Wandervorhabens leider nicht miterleben konnten. Weitere Regional- und Fernzüge, inklusive ČD-Railjet, gaben sich ein Stelldichein und den Reisenden Gelegenheit zum Umsteigen.

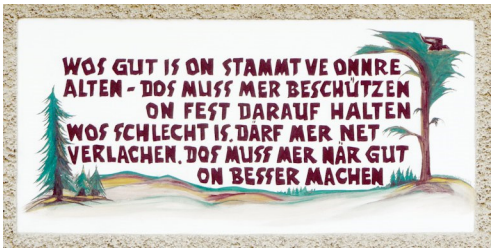
Es folgte die Fahrt zurück nach Cranzahl, beginnend mit dem Semmering-artigen Aufstieg von Chomutov (355m) nach Křimov (Krima-Neudorf, 750 m) über 23 km, leider mit vielen Streckenteilen in Einschnitten, wo es an der Aussicht hapert. In Křimov verzweigte sich früher die Strecke und führte nach Reitzenhain mit Anschluss an die sächsische Bahnstrecke nach Marienberg - Hetzdorf - Flöha (Flöhatalbahn). Dieser Zweig ist seit den 1970er Jahren nach Stilllegung bis zur Grenze sukzessive abgebaut worden. Im Bahnhof Křimov sahen wir jede Menge musealer Fahrzeugschätze. Hier residiert das Eisenbahnmuseum Heizhaus Křimov „LOKOMOTIV“, dessen wertvollstes Exponat die Dampflok 414.407 „Pulvermühle“ aus der österreichisch-ungarischen Zeit ist. Doch unser Plan verlangte, dass wir sitzen blieben, um noch am Abend nach Annaberg-Buchholz bzw. zurück nach Dresden zu kommen.

Die 414.407 stand „unfotogen“ hinter den abgestellten Waggons; es wurde daran gearbeitet, damit sie irgendwann wieder fährt.

Auf dem Bahnhofsgelände Kovářská fand eine Kleinkunst-Veranstaltung statt, zu der einige Leute auch mit diesem Zug anreisten.

Auf den Bahnhöfen Vejprty und Cranzahl spielten sich die auf der Hinfahrt erlebten Abläufe wieder sinngemäß ab. Trotz einer eingefahrenen leichten Verspätung blieb es bei der „Grenzabfertigungspause“ in Vejprty. Die RB 80 in Cranzahl wartete mit der Abfahrt, bis wir den Umstieg mit dem Weg durch die Unterführung geschafft hatten.

Am Abend und am nächsten Vormittag erledigten Katrin und ich unsere Vorhaben in Annaberg – „zur Probe“ übernachteten wir in unserem JHV-Quartier, Hostel+ „Gleisbett“.

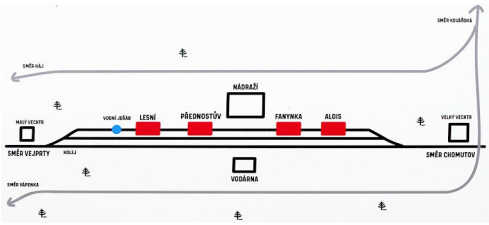


Diesen schönen Sinnspruch von einer Annaberger Hauswand übersetzen wir euch gerne:
„Was gut ist und von unseren Älteren stammt – das muss man beschützen und fest darauf halten. Was schlecht ist, darf man nicht verlachen, das muss man nur gut und besser machen“

Am Nachmittag machten wir uns nochmals auf den gleichen (Fahr-)Weg wie am Vortag, aber mit dem Reiseziel Kovářská. Vor dem Bahnhofsgebäude, an dem derzeit gebaut wird,

präsentierte man dem passierenden Zug eine große neue Informationstafel. Wir wählten aber zum Ausstieg den östlich der Stadt gelegenen Hp Kovářská městys (Schmiedeberg Markt) und spazierten hinab in den Ort.

Dort fand sich kein Wegweiser zu dem von Kollege Herman Pfauter beschriebenen Museum in der alten Schule, aber da wir uns vor-orientiert hatten, erreichten wir es abseits der Hauptstraße nach nur einem Mal „falsch abbiegen“. Das „Museum der Luftschlacht über dem Erzgebirge am 11. 9. 1944“ war gut frequentiert. Ein junger Mann empfing die Besucher und stand für alle Fragen zur Verfügung, er sprach auch prima deutsch. Wir hielten uns eine knappe Stunde dort auf um zu erfassen, was hier geschehen war und warum es die Einheimischen und auch US-Bürger noch heute interessiert. Währenddessen zog draußen ein Regen durch ... Anschließend kehrten wir in eine Eisdiele ein und gingen dann hinauf zum Bahnhof Kovářská, wo wir noch eine halbe Stunde Zeit bis zur Abfahrt in heimatliche Richtung hatten.



Die bei unserer Hinfahrt präsentierte Infotafel (hier ein kleiner Ausschnitt) war nun angeschraubt. Im Bahnhof war Leben, denn dort ist eine Art Bungalow-Dorf aufgebaut, und im Gebäude laufen Sanierungsarbeiten. Als Bungalows sind alte Zugführer-/Packwagen eingerichtet, die nun auf einem betrieblich stillgelegten Gleis aufgestellt sind. Es sind sogenannte „hytláky“ (Hüttelwagen) für den Güterzugdienst aus dem „Tatra“-Werk Česká Lípa mit Baujahren zwischen 1948-1957.

Offenbar wird auch das äußere Erscheinungsbild der gesamten Bahnanlage verschönert; so wurde z.B. wieder ein Wasserkran aufgestellt. Man kann unter dem Titel „Vagony na horach“ (Wagen auf den Bergen) online mehr über das Projekt erfahren und Übernachtungen buchen. Hier gibt es auch zu lesen, dass im Jahr 2014 der bevorstehende Abriss des historischen Ensembles verhindert wurde und dass der Bahnhof mit viel Engagement auch im musealen Sinne wiederhergestellt werden soll: *„Das steinerne Bahnhofsgebäude aus dem 19. Jahrhundert sollte verschwinden und mit ihm der enorme Genius loci des gesamten Gebiets ... Wir haben ein gemeinsames Ziel: die einzigartige Bahnanlage im schönen Erzgebirge wieder mit Freundlichkeit und Leben zu erfüllen. Mit ein wenig Fantasie kann man sich vorstellen, wie einst Kohlezüge von Böhmen nach Sachsen über die heute meist stille Strecke rollten oder dass die örtliche Kalla-Fabrik hier ihre von der Ostsee importierten Heringe aus Waggons entlud. Jetzt ... bekommen wir auch Besuch von denen, die auf dem Bahnhof in Kovářská Dienst taten und uns helfen, die Stücke der lokalen*

Eisenbahngeschichte zusammenzusetzen. Wir hoffen, diese Geschichte für die Zukunft zu bewahren und sie an Einheimische und Reisende gleichermaßen weiterzugeben.“

Tatsächlich, im damaligen Schmiedeberg befand sich die größte Fischkonservenfabrik Europas (nach der früheren Eigenwerbung der Fischkonserven-Grossindustrie A. Kalla).

Blick in Hüttelwagen „Lesní“ (Waldwaggon)

Der Regiosprinter hält im Bf Kovářská zu unserer Heimfahrt, hier im Bild das ehem. Wasserhaus.

Auf unserer Heimreise funktionierte der Anschluss in Cranzahl wie gewohnt, nur beim Umsteigen in Flöha – derzeit leider eine wenig „einladende“ Bahnstation – gerieten wir in die Strudel des heutzutage fast schon üblichen chaotischen Geschehens auf DB-Hauptstrecken und -Bahnhöfen mit der Folge einer 2-stündigen Verspätung bei der Heimkehr. Trotzdem war es ein prima Gesamterlebnis!

Noch ein paar Worte zum Luftschlacht-Museum. Die Ereignisse hatten damals in Relation zum Gesamtgeschehen der Kriegsereignisse nur lokale „Bedeutung“ und liefen Gefahr, vergessen zu werden. Mitte der 1980er Jahre begann eine Gruppe einheimischer Jungen mit großer Neugier, die Erzählungen der älteren Generation zu erforschen, und daraus entstand dieses 1997 eröffnete Museum. Die Initiative bringt Zeitzeugen zusammen, darunter auch Veteranen beider Armeen, die an der Luftschlacht beteiligt waren und sie überlebten. Hier wird echte Aufarbeitung der Geschichte geleistet. Das Ganze wird mit einer riesigen Fülle an Fundstücken von den abgestürzten Flugzeugen eindrücklich illustriert. Dieses ganze Engagement und die Sachlichkeit wie auch Emotionalität des Vorhabens hat uns stark beeindruckt, obwohl wir beide von unseren Interessen her gar nicht auf militärische Themen fokussiert sind. Klare Empfehlung: Bei Gelegenheit Besuch einplanen! (Sa/So 14 - 18 Uhr) www.museum119.cz

Ein Besuch bei «Fabian»

Bericht und Fotos von Peter Brühwiler

«Gut, dann treffen wir uns am nächsten Sonntag auf dem Parkplatz am ehemaligen Bahnhof Clausthal-Zellerfeld». Das war die telefonische Abmachung für Sonntag, den 20. August 2023 mit Gerd Höttcher.

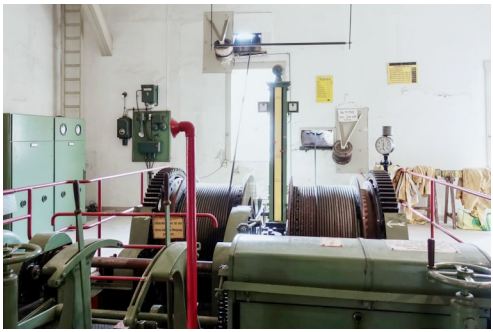
Wie abgemacht treffen wir, das heisst Marlis und Gerd Höttcher und Ulli und ich, um Zehnuhrdreissig auf dem Parkplatz beim ehemaligen Bahnhof Clausthal-Zellerfeld ein, begrüssen uns und begeben uns zum Abfahrtsort der in den Jahren 1990 - 1993 in der Spurweite 600 mm wiederaufgebauten Tagesförderbahn. Hier wird gerade mit einer Dieselfeldbahnlok aus dem Hause Arnold Jung, Jungenthal, unser Personenzug bereitgestellt.

Gezogen wird der Zug dann durch die stärkere Deutz-Lokomotive.

Kaum haben wir uns in diesem engen Wagen platziert, ein kräftiger Ruck und die Fahrt geht los.

Durch Wald und über Feld geht's in gemächlicher Fahrt stetig bergaufwärts. In etwa der Hälfte der ca. 2,2 km langen Strecke gibt es eine Kreuzungsstelle, ausgebaut als Rückdrückgleis. Das heisst, der talwärts fahrende Zug fährt in das Rückdrückgleis, der bergwärts fahrende Zug fährt vorbei und der im Rückdrückgleis wartende Zug drückt zurück auf die Strecke und setzt seine Talfahrt fort. An dieser Stelle kreuzen wir die Dampflok «Fabian». Nach ungefähr 15 Minuten – recht durchgeschüttelt – treffen wir bei der Endstation auf dem Zechenplatz des Ottilae-Schachtes ein.

Hier besichtigen wir die noch vorhandenen Tagesanlagen. Die Maschinen werden vorgeführt, obschon die ganzen Bergwerkanlagen



bereits 1930 stillgelegt wurden. Das stählerne Fördergerüst von 1876 ist das älteste erhaltene Fördergerüst in Europa und ist Teil des Weltkulturerbes.

Bevor wir die Rückfahrt antreten, darf natürlich ein Rundgang durch das Betriebsgelände der Feldbahn nicht fehlen. Dampflok «Fabian», Baujahr 1914, kam mit einem Zug voller Besucher an und wurde anschliessend mit Holz und Wasser verpflegt.

Verschiedene Gruben- und Feldbahnloks sind hier vorhanden, einige davon auch be-

triebsfähig. Ein sehr interessantes Objekt, allerdings in nicht gerade bestem Zustand, ist sicher eine noch vorhandene E-Lok der ursprünglichen Tagesförderbahn. Diese wurde – während des Umbaus des Ottilae-Schachtes – zwischen 1900 und 1905 als Provisorium für den Erztransport vom Kaiser-Wilhelm-Schacht errichtet und elektrisch betrieben. Die Spurweite betrug 750 mm.

«Fabian» schnaufte mit den nächsten Besuchern wieder den Berg hinauf.

Oben angelangt löschte er seinen Durst und Hunger und machte sich bereit auf die Rückfahrt. Die Wagen stehen bereit, wir steigen ein – diesmal alle hintereinander sitzend, dafür mit etwas mehr Raum und frischer Luft. Unterwegs Kreuzung wie bereits beschrieben,

nach etwa 20 Minuten erreichen wir unseren Ausgangspunkt Clausthal-Zellerfeld «Alter Bahnhof» wieder. Nun wird's Zeit für ein Mittagessen und Gerd «der Harzkenner» fährt uns zum Restaurant Dammhaus, wo wir unter freiem Himmel wunderbar gesättigt werden.

Ein Besuch der grössten Holzkirche Deutschlands, der Clausthaler Marktkirche zum heiligen Geist, sowie ein nachfolgendes Ausklingen bei einem Eisbecher beschliessen diesen wunderschönen sommerlichen Sonntag.

Nordische Kombination

von R. Schüler

In den vergangenen Monaten berichteten die meisten der führenden Eisenbahn-Fachzeitschriften bereits über die Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme der ölgefeuerten Schnellzuglok 01 1104 alias 012 104-6. Im August und September verweilte der Star der Schiene in Norddeutschland, wie zum Tag der offenen Tür des Kulturlokschuppens in Neumünster, oder zu einer spektakulären Fahrt durch Niedersachsen am 09. September 2023.

An diesem sehr warmen Spätsommertag verkehrte der Sonderzug für die Arbeitsgemeinschaft NostalgieZugReisen GmbH von Goslar über Peine, Hannover, Minden, Bremen, Hamburg-Harburg und weiter über die Niederelbe-Bahn nach Cuxhaven. Zuglok: die NOHAB Kultdiesellok My 1138 in klassischer Farbgebung der Dänischen Staatsbahn.

Ab Hamburg-Harburg kam wie geplant die Dampflok zum Einsatz, am Zugschluss ab jetzt die schmucke NOHAB – eine nordische Kombination vom Feinsten! Bei sengender Sonne würde der Zug zur Mittagszeit Hemmoor erreichen, so eine Pressemitteilung der Niederelbe-Zeitung. Wie bekannt, ist Hemmoor der gegenwärtige Sitz des Clubs DR Ehrenlokführer.

Für das Fotografieren eines durchfahrenden schnellen Dampfzuges bleiben bekanntlich nur wenige Sekunden Zeit. Dieser Umstand bedingt daher immer eine sorgfältige Auswahl der Örtlichkeit zum Ablichten. Ich entschied mich für die frühere Feldbahnbrücke bei Strecken-Kilometer 237,2. Die schwierigen Lichtverhältnisse erforderten vorab einige Probeaufnahmen, um die hoffentlich richtige Belichtungseinstellung für hartes Gegenlicht und tiefe Schatten zu bestimmen.

Kurz vor dem Shooting gesellten sich noch zahlreiche andere Interessierte dazu und plötzlich unterhielten sich hier Leute über die Eisenbahn, die wohl sonst nie miteinander ein Wort gewechselt hätten. Selbst der frühere Fahrdienstleiter des Bahnhofes Basbeck-Osten, heute Haltepunkt Hemmoor, kam hinzu. Zudem der Inhaber eines örtlichen Dienstleistungsunternehmens mit seiner Frau und seinen Kindern. „Warum hast Du zwei Kameras und warum ist die eine länger als die andere?“, fragte mich die kleine Tochter. Eine Hobby-Porträtfotografin aus Meinersen bei Gifhorn stellte sich vor. ‚Glücksmomente festhalten‘ las ich auf ihrer Visitenkarte.

Der einstige Fahrdienstleiter war vermutlich mit seinen ehemaligen Kollegen in Kontakt. Scheinbar meldeten Sie wie früher die Durchfahrten oder Kreuzungen in „ihrem“ jeweiligen Bahnhof. Echte Bundesbahner eben!

Schließlich der Hinweis – Zug in Hemmoor, kommt gleich! Und da kam er – hoffentlich ein Glücksmoment für mich. Draufdrücken, umdrehen, Nachschuss!

Es ging rasend schnell und der Dampfzug verschwand in Richtung Wingst und weiter nach Cuxhaven. Richtige Kameraeinstellungen? Weiß nicht – es musste so passen – wiederholbar war eh nichts! Die Dampfschläge verhallten und langsam verabschiedeten sich die Leute voneinander. Wie gesagt, Leute die nie zuvor miteinander zu tun hatten ... „Schönes Wochenende!“ – „Ihnen auch!“

Am späten Nachmittag bot sich vor der Rückfahrt des Zuges über Bremerhaven, am Cuxhavener Kopfbahnhof, noch die Möglichkeit für ein paar weitere Aufnahmen. Auch hier befanden sich die Objekte der Begierde wieder lage- und zeitbedingt im Gegenlicht. Zudem war der Bahnsteig zu kurz, um die 012 von vorne einzufangen.

Hier nun die Glücksmomente eines Ehrenlokführers:

237
2
1138

1138

Stammtische

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 Nordrhein-Westfalen

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

Stammtischtreffen am 19. September 2023, um 17.00 Uhr bei „Suberg's bei Boente“, Augustinessenstraße 4 in Recklinghausen.

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**

Traditionelles **Grünkohlessen** am **Samstag, 25. November 2023**. Planungen zu einer Winterfahrt 2024 haben begonnen.

Stammtisch Berlin

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

Boulettenessen am **12.01.2024**, **Eisbeinessen** am **13.01.2024**, Vorprogramm voraussichtlich: Erster U-Bahntunnel Berlin und Mauergedenkstätte Bernauer Straße.

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 Zürich

Die Reservierungen und Einladungen erfolgen neu durch **Philipp Denzler**.

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

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.

Grüße anlässlich der JHV 2023

Unsere ELF-Kollegen **Peter Schnabel, Klaus Schwerdtfeger** und **Johannes Willemsen** können aus gesundheitlichen Gründen leider nicht teilnehmen. Sie grüßen die ELF und wünschen dem Treffen einen guten Verlauf.

ESF*-Kollege **Wolfgang Peetz** muss ebenfalls wegen schwierigen Gesundheitszustands auf eine Teilnahme verzichten. Er wünscht guten Verlauf und allen Teilnehmern viel Spaß beim Programm.

* Ehren-Straßenbahn-Fahrer, eine spezielle Spezies unter den ELF.

ELF-Kollege **Ulrich Kumpf** kann leider nicht teilnehmen und wünscht der Veranstaltung einen guten Verlauf sowie allen Mitreisenden schöne und erlebnisreiche Tage.

ELF-Kollege **Heinz-Jürgen Fasse** musste aus persönlichen terminlichen Gründen die geplante Teilnahme wieder absagen. Er wünscht uns ein gutes Gelingen, viel Spaß und AgD.

ELF-Kollegin **Emelie Ofer** findet wegen Engagement in einem anderen Projekt nicht genügend Zeit für eine Teilnahme. Sie wünscht uns ein schönes Treffen, viel Dampflok-Gaudi und sendet liebe Grüße an alle Dampflok-Freunde.

Post aus Hemmoor in Ordnung?

Bekanntlich befindet sich das Versandbüro dieses Clubmagazins, aber auch ein wichtiges Büro für Clubangelegenheiten, in diesem beschaulichen norddeutschen Ort. Ihr erhaltet also recht oft Post in Briefumschlägen mit Aufklebern von dort.

Wie uns kürzlich durch unabhängige Pressemeldungen bekannt wurde, könnte es aus hydropostalischen Gründen an diesem Standort dazu kommen, dass die Briefe auf ihrem Weg extremen Feuchtigkeitseinflüssen ausgesetzt werden. Mängelhinweise von Wolfgang Stahlberg und Bernd Bahnmüller sind bereits aktenkundig. Daher lässt das „Versandbüro Schüler“ fragen, ob euch beim Empfang der Club-Post schon solcherart Beschädigungen aufgefallen sind, wie z.B. gelöste Verklebungen oder Aufweichungen?

Ursache dafür könnte die zweckentfremdete Nutzung von Deutschlands tiefst gelegenem Briefkasten (19 m unter NN, bei Hemmoor) sein (s.u.).

https://www.kreideseetaucher.de/aktuelles/05-08-22-deutschlands-tiefster-briefkasten-19m-unter-nn