News Facts & Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/23 01.12.2023

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

Bei „Dampfwetter“ traten wir in Steinbach unsere JHV-Fahrt an!

Dampfzug-Fotos: Nils Radtke

Standesgemäß „dampfende“ Abfahrt der ELF-Versammlungsteilnehmer zum Forellenhof in Jöhstadt, Ortsteil Schmalzgrube

Mit dieser typisch erzgebirgischen Weihnachtspyramide, zu der uns Kollege Hans-Dieter Hoffmann eine interessante Geschichte übermittelte (siehe Seite 21), wünscht der Clubvorstand ***allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest, verbunden mit den besten Wünschen für das kommende Jahr 2024****.*

Eine kompakte Rückschau zum vergangenen JHV-Treffen

hat Hans-Dieter Hoffman der Redaktion zugesandt:

Nach Annaberg im Erzgebirge hat Frieder Jehring uns in Altdorf für die JHV 2023 eingeladen – für Freunde kleiner Bahnen auf schmaler Spur sicher ein interessantes Ziel.

Die Anmeldeformulare mit Excel waren für die ältere Generation etwas ernüchternd aber schon bald folgten die „normalen“ Blätter, die man von Hand ausfüllen durfte – einschließlich der Kostenberechnung. Daneben gab es reichlich touristische Informationen in den diversen NFS-Heften. Anhand der Rückmeldungen war zu sehen, dass Frieder alles sehr sorgfältig geprüft hat. Reservierung im Waldschlösschen oder im Gleisbett (!) hat geklappt. Fahrkarten vom Saarland bis ins Erzgebirge waren kein Problem – mit guten Zugverbindungen!

Dass Annaberg-Buchholz gleich drei Bahnhöfe hat und selbst der Chef des Hotels nicht so genau wusste, wo man am besten aussteigt, war eine Herausforderung an die „Intelligenz“ der Teilnehmer – beim Tourist Office bekam man vorab via Telefon Hilfe dazu.

Was nun in den folgenden Tagen ablief, war eine organisatorische Meisterleistung: Jeder Teilnehmer fand in seiner „Tagungstüte“ seinen persönlichen Ablaufplan. Alle Transfers im Familienbus der Jehrings (Danke Sebastian!) oder im Gruppenbus haben für Bequemlichkeit der älteren Teilnehmer gesorgt.

Erst bei den Mahlzeiten in den Restaurants erkannte man den Wert der aufwendigen Vorbestellung der Gerichte. Katrin Jehring hat für jeden das richtige Zettelchen an den Tisch gebracht.

Frieder hat dafür gesorgt, dass wir fast alle Bahnen auf schmaler oder normaler Spur im westlichen Erzgebirge bereisen konnten. Eine Fahrt im offenen Wagen bei Eisregen wurde zum echten Härtetest. Von der altehrwürdigen Eisenbahn zur modernen Raumfahrt – das haben wir in Morgenröthe-Rautenkranz eindrucksvoll erlebt.

Mit der Preßnitztalbahn ging es von Jöhstadt über Steinbach zum Forellenhof in Schmalzgrube. Dort lief auch die eigentliche Hauptversammlung des Clubs mit der gewohnt glatten Routine ab. Für 2024 ist der Club zur JHV nach Husum eingeladen! Statt auf Schienen wird man dort häufiger auf dem Wasser reisen – eine interessante Variante!

Nach einer Woche kannte man sich mit den Bahnhöfen und den Straßen in Annaberg so gut aus, dass die Heimreise ohne Probleme angetreten werden konnte – nicht ohne ein großes Dankeschön an Familie Jehring für die schönen Tage bei der JHV 2023.

✦✦✦

Anmerkung des NFS-Redakteurs in Personalunion mit der OK23-Leitung:

Wir Jehrings sind tief beeindruckt von dem vielen uns entgegengebrachten Lob, vor allem für die damit verbundene Anerkennung des gesamten Konzepts und der auch aus unserer Sicht weitestgehend gelungenen Umsetzung – der Anteil unserer vielen Veranstaltungspartner vor Ort am Gelingen muss hierbei ebenfalls ausdrücklich betont werden!

Hans-Dieter hat mit diesem Rückblick eine prima Zusammenfassung erstellt, und diese steht hier jetzt stellvertretend für alle anderen bei uns angekommenen Dankesworte.

Im Detail sind wir uns trotz aller Freude übers Gelingen bewusst, wo durchaus berechtigte Kritikpunkte angebracht sind – woraus sich immer auch für künftige Anlässe etwas lernen lässt. Also, wir geben unsere Erfahrungen auch jederzeit gerne an die künftigen Organisatoren weiter. Fragt uns einfach danach!

Foto vom OK23: Andreas Walter

Clubvorstands-Ecke

(KHK) In Vorbereitung und Durchführung der zurück liegenden GV/JHV wurde eine **Liste der Clubvorhaben für 2024** erstellt. Diese Liste ist **im Protokoll der GV/JHV 2023** auf **Seite 11** dieses Hefts unter Traktandum 15 zu finden. Zu einzelnen Vorhaben findet ihr in diesem Heft ergänzende Informationen: zu Eisbeinessen, Winterfahrt, Intermodellbau und zur Sommerfahrt auf **Seite 29**, und zur Clubreise Schwäbische Alb auf **Seite 28**. Der Vorstand bittet, bei der Planung zu weiteren Ideen die dort angegebenen Termine zu beachten, um Überlappungen zu vermeiden.

(RS) Wir freuen uns sehr, **Dr. med. Fritz Häffner** aus Mosbach als neues Mitglied im Club DR Ehrenlokführer begrüßen zu können! Wir hoffen auf prima Erlebnisse in unseren Reihen und wünschen unserem neuen Kollegen allweil gut Dampf!

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.

Adolf Bader verstorben

Wir erhielten während der GV/JHV 2023 in Annaberg-Buchholz von der Tochter die Mitteilung, dass unser langjähriges Mitglied Adolf Bader verstorben ist. Nähere Angaben erreichten uns leider nicht. Mit dem Foto von Reinhard Schüler, aufgenommen zur JHV 2020 bei der Selfkantbahn, erinnern wir uns an ihn.

Neu im Club!

Mein Name ist Fritz Häffner, ich wurde am 12.02.1952 in Schönau bei Heidelberg geboren. Jahrelang bin ich mit der Nebenbahn nach Neckarsteinach und von dort mit dem Dampfzug nach Heidelberg zum Gymnasium gefahren. 1984 schloss ich das Studium der Medizin ab. Bis zur Berentung Ende 2016 war ich in eigener Praxis als Unfallchirurg in Mosbach tätig, wo ich auch Wolfgang Kapferer kennen lernte.

Mein Interesse für die Bahn begann mit den Zugfahrten zur Schule. Seit 50 Jahren bin ich Mitglied der DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) und seit 35 Jahren bei der DFB

(Dampfbahn Furka Bergstrecke), wo ich viele Jahre Frondienst mit der Sektion Rhein-Neckar gemacht habe. Meine besondere Vorliebe gilt dem Fahrplanwesen, so habe ich 1981 bereits eine Tour ausgearbeitet und durchgeführt, die mehrere Jahre im Guinnessbuch der Rekorde stand, nämlich an einem einzigen Tag durch 10 Staaten nur mit der Bahn. Seit vielen Jahren organisiere ich Mehrtagesgruppenreisen mit der Bahn, so in die Hohe Tatra, nach Masuren und oftmals in die Schweiz.

Seit 47 Jahren bin ich mit meiner Frau Renate verheiratet, wir haben 2 erwachsene Töchter und 4 lebhafte Enkel.

Auf Einladung von Wolfgang habe ich mehrfach an Fahrten der Ehrenlokführer teilgenommen. Es waren sehr schöne Erlebnisse, so dass ich jetzt Mitglied geworden bin.

Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2022 / 2023

Werte Clubkolleginnen und Clubkollegen,

im vergangenen Jahr konnten wir auf 30 Jahre bewegte Clubgeschichte zurückblicken. Peter Brühwiler nahm das Clubjubiläum und sein eigenes Jubiläum zum Anlass, um seine Präsidentschaft nach 25 Jahren abzugeben und stellte mich den Teilnehmern der Versammlung in Erstfeld als Kandidat für seine Nachfolge vor.

Einhergehend mit meiner Wahl gab es noch zwei weitere wichtige Veränderungen im neuen Vorstand. Wolfgang Stahlberg aus Nürnberg kandidierte ebenfalls nicht wieder. Ein alter Bekannter übernahm für ihn das Amt des Beisitzers, Wolfgang Kapferer aus Mosbach. Wolfgang erklärte sich auch bereit mich im süddeutschen Raum und in der Schweiz immer dann zu vertreten, wenn ich selber nicht vor Ort sein kann. So besuchte Wolfgang bereits ein Stammtisch-Treffen der Schweizer Kollegen in Zürich.

Das Sekretariat führt nun Karl-Heinz Kaschade aus Recklinghausen. Neben den klassischen Arbeiten koordiniert Karl-Heinz auch die Termine künftiger Clubveranstaltungen, um zeitliche Überschneidungen zu vermeiden. Karl-Heinz blieb zudem unverändert Stammtischleiter in Nordrhein-Westfalen und übernahm damit auch die Funktion als Ansprechpartner für alles was mit der Selfkantbahn zu tun hat, besser gesagt für alles was mit Arbeit mit der Selfkantbahn zu tun hat. Für alles was mit Spaß zu tun hat, bitte mich ansprechen …

Meine Frau Inge Schüler kümmert sich wie gehabt um die finanziellen Dinge des Clubs und sichert mit ihrem Fachwissen unsere wirtschaftliche Grundlage. Sie freut sich immer über zeitig eingehende Beiträge der Mitglieder, mahnt aber auch, wenn Mahnen unumgänglich wird. Leider war letzteres auch in diesem Clubjahr wieder viel zu häufig der Fall.

Frieder Jehring führt weiterhin die Redaktion unserer Clubnachrichten und pflegt wie eh und je seine Kontakte zu den mitteldeutschen Bahnen und Vereinen. Seine Arbeit für den Club erfolgt meist mit großer Unterstützung seiner Frau Katrin, seiner Tochter Roswitha und seinem Sohn Sebastian.

Für die gute Zusammenarbeit im ersten Jahr meiner Amtszeit bedanke ich mich bei meinen Vorstandskollegen, bei unserer Quästorin und bei den Stammtischleitern, sowie beim Altpräsidenten und beim Altsekretär. Dank auch allen Clubkolleginnen und Clubkollegen für das gezeigte Engagement und die rege Teilnahme an den jeweiligen Veranstaltungen.

Ich hoffe sehr, dass der vollzogene Wechsel im Vorstand von Euch so weit wie möglich unbemerkt blieb und würde mich freuen, wenn Ihr mit Eurer Stimme diesem neuen Vorstand auch für das neue Clubjahr 2023 / 2024 Euer Vertrauen aussprechen würdet.

Das Clubjahr 2022 / 2023 im Rückblick

1.) Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten und Informationsaustausch

Positiva: Das nun ablaufende Clubjahr erfreute wieder durch zahlreiche attraktive Veranstaltungen unserer Stammtischleiter und Clubmitglieder. Nachfolgend seien nur einige davon genannt:

Gerhard Höttcher lud wieder zum traditionellen Braunkohlessen mit Besichtigung des Stellwerkes in Lehrte bei Hannover. Es soll das älteste und größte mechanische Stellwerk in Norddeutschland sein. Sehenswert auch die gelungene Umsetzung des Eisenbahnknotens als H0-Anlage mit vorbildgerechtem Zugverkehr.

In Berlin präsentierte Hartmut Moldenhauer „sein“ Polizeimuseum in Tempelhof und führte uns auf beeindruckende Weise durch die Kriminalgeschichte der Stadt. Im Anschluss folgte dann das jährliche Eisbeinessen im Stammhaus in der Siemensstadt.

Weiter ging es dann in der Schweiz mit meinem Antrittsbesuch im Restaurant Vorbahnhof beim Zürcher Stammtisch. Heini Billeter erklärte an diesem Abend doch etwas überraschend seinen Rückzug aus der aktiven Clubarbeit und trat aus Altersgründen vom Amt des Zürcher Stammtischleiters zurück. Wenige Wochen später trafen wir uns in Zürich abermals wieder und ehrten Heini für seine Leistungen mit einer von Hans Kaufmann beauftragten Straßenbahnfahrt auf mehreren Strecken durch die Innenstadt.

Nach längerer Zeit fand dann erstmals auch wieder eine Vorstandssitzung am Neckar in Mosbach statt. Als Gäste waren der ehemalige Vorstand und Petra Darnedde eingeladen.

Großes Kino boten Bernd Bahnmüller und Andreas Walter. An ihrem Pfalztreffen der Ehrenlokführer nahmen zahlreiche Clubkolleginnen und Clubkollegen aus dem gesamten Bundesgebiet teil. Ziele waren unter anderen das Technik-Museum in Speyer und das DB Museum in Koblenz-Lützel.

Wolfgang Stahlberg reiste mit dem „harten Kern“ in die Oberpfalz zur Besichtigung der Magnetbahn-Teststrecke der Firma Transport System Max Bögl in Sengenthal.

Harrie Wijtsema empfing im Sommer einige seiner Clubkollegen zu einem mehrtägigen Besuch bei der Selfkantbahn in Schierwaldenrath. Hier erfuhren die Gäste alles von der Selfkantbahn, konnten ein wenig ihr Wissen auffrischen und genossen niederländische Gastfreundschaft und gutes Essen.

Nicht vergessen möchte ich, dass wir auch ein lang vertrautes Gesicht nunmehr als Clubkollegin begrüßen dürfen, nämlich Leni Langerwisch aus Berlin, sowie die beiden neuen Clubkollegen Steffen Drumm aus Mandel und Hermann Langguth aus Ratingen.

Negativa: Leider mussten wir uns von Jürgen Drömmer , Reiner Kunz, Franz Schatt und Martin Hans-Dieter Pfennigwert für immer verabschieden. Kollegen, die sich auf unterschiedliche Weise um den Club und befreundete Bahnen verdient machten. Zudem ist zu berichten, dass eine Person aus unserem Club ausgetreten ist.

2.) Pflege der Beziehungen zu Bahnen und Verkehrsunternehmen

Positiva: Unsere Beziehungen, Kontakte und Unternehmungen sind immer noch sehr vielfältig. Nachfolgend seien nur einige Beispiele genannt:

Ich erinnere an die Seminare im Ziegeleipark, an die diesjährige Sommerfahrt zur Selfkantbahn und von uns mit unseren Partnern gemeinsam durchgeführte Fotofahrten.

Gerd Höttchers Winterfahrten im Harz belegen die guten Kontakte zu den Harzer Schmalspurbahnen und zur Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen. Peter Brühwiler ist sowohl im Harz als auch bei der Dampfbahn Zürcher Oberland und der Zürcher Museumsbahn anzutreffen. Die Südwestler engagieren sich weiter für die Ostertalbahn im Saarland und pflegen ihre Beziehungen zu anderen Bahnen in der Region.

Ungebremst die vielen Besuche von Familie Jehring entlang der Dampfbahn-Route Sachsen und ihre Mitarbeit in anderen Vereinen mit Bezug zur Eisenbahn. Rainer Zache arbeitet an seinem Projekt Hoppegarten Park Eisenbahninfrastruktur, um seine Idee für eine weitere Museumsbahn bei Berlin zu vollenden. Unverändert der Wille zur Durchführung von Ehrenlokführer-Seminaren auf Klein-Dieselloks. Familie Jehring soll bereits vor Ort gesehen worden sein.

Ich selbst bin seit Jahresbeginn auch passives Mitglied im Team Erstfeld und pflege weiterhin die Kontakte mit der italienischen Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento (ARSMS).

Negativa: Spürbarer Personalmangel und erheblich gestiegene Betriebs- und Instandhaltungskosten machten unseren Dampfbahnen schwer zu schaffen. Der Ziegeleipark Mildenberg stornierte wegen technischer Gründe bis auf weiteres alle Angebote rund um die Dampflok. Damit entfielen auch die in diesem Jahr angedachten Sonderseminare für unsere Clubmitglieder. Unklar ist auch, wie sich die inzwischen lange Stillstandszeit auf den Zustand der Lok ausgewirkt hat. Hoffen wir auf bessere Nachrichten aus Brandenburg.

3.) Vertretung von allgemeinen Interessen, Anliegen und Wünschen

Positiva: Die Ehrenlokführer-Seminare der Selfkantbahn, welche über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Viersen mbH (2-Land Reisen) angeboten werden, fanden auch in diesem Jahr statt. Aufgrund der guten Kontakte zur Selfkantbahn hoffen wir nach wie vor, einige Teilnehmer der Kurse auch als Mitglieder in unserem Club begrüßen zu können.

Negativa: Es ist uns trotz aller Mühen noch nicht gelungen neue Mitglieder zu gewinnen. Diesbezüglich müssen wir erfolgreicher werden und unsere Aktivitäten und unsere Werbung überdenken.

4.) Materielle und ideelle Unterstützung von Projekten

Der Club hat Projekte anderer Bahnen oder Museumsbahnen nicht unterstützen können. Einzelne Mitglieder engagieren sich aber durch Mitarbeit an Vorhaben oder Spenden.

5.) Fördern der Publizität für Dampfbahnen durch Clubmitglieder und durch den Club

Hier beschränkten sich unsere Möglichkeiten auf die Berichterstattung unserer Veranstaltungen im NFS und auf der Homepage. Wir informierten ausführlich über die genutzten Angebote von Bahnen, Museumsbahnen und Vereinen. In einem Fall erfolgte auch Zuarbeit in Form von Bildbeiträgen für eine namhafte Eisenbahn-Zeitschrift.

6.) Eröffnung oder Suche von Lehrgangsmöglichkeiten oder Führerstandsfahrten

Im Clubjahr 2022 / 2023 verfolgten wir nur wenige neue Kontakte und konzentrierten uns auf die Zusammenarbeit mit unseren langjährigen Partnern.

Im kommenden Winter möchten wir im NFS zeitig zum Beginn der Saison wieder eine aktuelle Gegenüberstellung von Anbietern vorlegen. Darunter auch SBB Historic und die Rhätische Bahn. Beide bieten exklusive, aber auf den ersten Blick nicht unbedingt günstige Führerstandsfahrten an.

Zu guter Letzt

Zusammenfassend darf ich sagen, dass wir wieder auf ein abwechslungsreiches und erlebnisreiches Clubjahr zurückblicken können. Die Anmeldungen zur jetzigen Jahreshauptversammlung übertreffen alle Annahmen. Ich drücke der Familie Jehring beide Daumen, damit alles klappt und wünsche allen Teilnehmern einen schönen Aufenthalt im Erzgebirge und einen Euren Erwartungen entsprechenden Verlauf der Versammlung.

Reinhard Schüler, Präsident

Hemmoor, im Oktober 2023

Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2022 / 2023

Nun ist es schon wieder ein Jahr her, dass ich in Erstfeld im Kanton Uri / Schweiz bei der 30. General-/Jahreshauptversammlung im Depot Erstfeld der SBB Historic in den Vorstand gewählt wurde.

In den vergangenen 30 Jahren Clubgeschichte waren meine Vorgänger Heini Billeter, Jürgen Vorndran, Heiner Bruer und Reinhard Schüler.

In dem nun abgelaufenen Clubjahr haben 2 Vorstandssitzungen stattgefunden. Am 22. Januar in Berlin sowie am 04. Juni in Mosbach mit je einem interessanten Vorprogramm. Ein herzliches Dankeschön an Hartmut Moldenhauer und Wolfgang Kapferer für die Organisation.

Ein begleitendes Thema bei den Sitzungen war die diesjährige JHV in Annaberg-Buchholz. Hier hat das Team um Frieder Jehring in den vergangenen Monaten hervorragende Arbeit geleistet und ein vielseitiges Programm auf die Beine gestellt.

Die Erhöhung des Mitgliederbeitrages ab dem Clubjahr 2023 / 2024 war auch ein Tagesordnungspunkt. Seit der letzten Erhöhung, im Jahr 2017, wurde der Mitgliederbeitrag nicht erhöht. Die Versandkosten, Kontogebühren und Ausgaben für Werbung sind stetig gestiegen. Zudem haben sich die anfallenden Kosten für die Anmietung von Räumlichkeiten und Gastronomie zur Ausrichtung einer Jahreshauptversammlung erheblich verteuert.

In diesem Jahr hat es eine Überschneidung einer Clubreise mit einer Vorstandssitzung gegeben. Damit dies nicht wieder vorkommt, sollten die Termine von den Organisatoren frühzeitig mit dem Sekretariat abgestimmt werden. Eine Überschneidung könnte dann vermieden werden.

Ende Juni 2023 haben 4 Clubkollegen bei einem mehrtägigen Seminar bei der Selfkantbahn an der „Sommerfahrt“ teilgenommen. Das Wissen über die Dampfmaschine wurde aufgefrischt und alle Teilnehmer genossen eine herzliche Gastfreundschaft.

Seit Mitte des Jahres werden nun Glückwünsche zu runden Geburtstagen an die Clubmitglieder versandt. Die vorliegende Liste der Geburtsdaten ist sehr lückenhaft, da diese Daten beim Aufnahmeantrag in den zurückliegenden Jahren nicht abgefragt wurden. Geplant ist eine Datei zu erarbeiten, wo man selbst über eine geschützte „E-Mail Adresse“ die persönlichen Daten überprüfen und ergänzen kann.

Für 2024 gibt es erstmals einen Kalender des „Club DR Ehrenlokführer“. Hierfür lagen bis zum 31. August 2023 insgesamt 11 Bestellungen vor.

Nun wünsche ich den diesjährigen Teilnehmern der Jahreshauptversammlung in Annaberg-Buchholz einen interessanten Aufenthalt.

Karl-Heinz Kaschade / Clubsekretär

Recklinghausen im Oktober 2023

Liebe Autoren künftiger NFS-Beiträge oder Einreicher von Kurzmitteilungen!

Für das Jahr 2024 gelten folgende Redaktionsschluss-Termine: 1.3. / 1.6. / 5.9. / 15.11.

Vorstand
Club DR Ehrenlokführer

Protokoll

der 31. General- / Jahreshauptversammlung des „Club DR ELF“ am Samstag, den 14. Oktober 2023 im Forellenhof in Schmalzgrube, ein Ortsteil von Jöhstadt im Sächsischen Erzgebirgskreis.

Beginn: 12:30 Uhr **Ende:** 14:45 Uhr

1. Begrüßung

Der Präsident Reinhard Schüler bittet zu Beginn, unseren Altpräsidenten die Versammlung mit dem uns bekannten Achtungspfiff und Abfahrtsbefehl nach dem Reglement Schweizer Eisenbahnen, zu eröffnen.

Er begrüßte dann insbesondere

- die anwesenden Ehrenmitglieder unseres Clubs, Peter Brühwiler, Heiner Bruer, Holger Prochnau und Wolfgang Kapferer.

2. Feststellung der ordnungsgemässen Einladung

Diese wurde im NFS, Heft 2/2023 und auf der Homepage veröffentlicht. In dieser Ausgabe erfolgte zudem die Veröffentlichung der Traktandenliste und ein Antrag des Vorstandes auf Erhöhung des Clubbeitrages.

Der Präsident stellte die ordnungsgemässe Einladung fest.
Er stellte fest, dass 27 Stimmberechtigte und 4 Gäste anwesend sind.

3. Grußbotschaften und Mitteilungen

Eine größere Anzahl von Mitgliedern haben sich aus unterschiedlichen Gründen entschuldigt.

4. Gedenken der Verstorbenen

Im Clubjahr 2022/23 sind verstorben:

- Jürgen Drömmer, Stammtischleiter Berlin,
- Rainer Kunz, St. Wendel,
- Martin Hans Dieter Pfennigwert, Berlin,
- Franz Schatt, Pfäffikon (CH).

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

5. Wahl der Stimmenzähler

Auf Vorschlag des Präsidenten werden Heiner Bruer und Giesbert Quelle zum Stimmenzähler gewählt. Sie nehmen die Wahl an.

6. Protokoll der JHV vom 09. Oktober 2022 im SBB Historic Depot Erstfeld

ging allen Mitgliedern mit NFS 4/2022 im Dezember 2022 zu.
Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet. Rückfragen zu dem Protokoll gab es nicht.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 27 Nein: 0 Enthaltung: 0
Das Protokoll wurde somit durch die Versammlung genehmigt.

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

Sie wurden den Teilnehmenden zur Vorbereitung mit der Tagungsmappe übergeben.

7.1 Bericht des Präsidenten

Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet. Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 26 Nein: 0 Enthaltung: 1
Der Bericht wurde somit durch die Versammlung genehmigt.

7.2 Bericht des Sekretärs

Auf Nachfrage wird auf das Verlesen verzichtet. Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 26 Nein: 0 Enthaltung: 1
Der Bericht wurde somit durch die Versammlung genehmigt.

8. Kassenbericht

wurde in der Tagungsmappe verteilt und lag den Teilnehmern vor.

8.1 Clubrechnung 2022 / 2023

Quästorin Inge Schüler erläutert den vorliegenden Kassenbericht für das ablaufende Clubjahr 2022 /2023: Das Rechnungsjahr schliesst mit einem Minus von 467,56 € / 452,13 CHF ab.
Das Clubvermögen beträgt **8.148,80 € / 7.879,89 CHF**.
Es wurden keine weiteren Fragen gestellt.

8.2 Bericht der Kassenprüfer Jahr 2022 / 2023

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

Abstimmungsergebnis:
Ja: 26 Nein: 0 Enthaltung: 1
Der Quästorin wurde somit die Entlastung erteilt.

8.3 Budget für das Clubjahr 2023 / 2024

Quästorin Inge Schüler erläuterte das Budget für das Clubjahr 2023 /2024 anhand von Fallbeispielen in Hinblick auf die beantragte Beitragserhöhung.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 26 Nein: 0 Enthaltung: 1
Das Budget wurde durch die Versammlung angenommen.

8.4 Antrag des Vorstandes über eine Erhöhung des Clubbeitrages

Wurde der Tagungsmappe beigelegt und lag den Teilnehmern vor.

Auf der Vorstandssitzung am 04. Juni in Mosbach erfolgte der Beschluss zur Anpassung des Mitgliedsbeitrages von derzeit € 22.- / CHF 26.- auf € 34.- / CHF 34.-, mit Beginn des Clubjahres 2023 / 2024. Der entsprechende Antrag des Vorstandes wurde am 15. Juni 2023 fristgerecht eingereicht und zur Veröffentlichung freigegeben. Die Begründung ist im Antrag aufgeführt.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 26 Nein: 0 Enthaltung: 1

Damit ist die beantragte Erhöhung des Clubbeitrages beschlossen und durch die Mitglieder genehmigt. Ab dem ab Clubjahr 2023 / 2024 beträgt der Clubbeitrag somit € 34.- / CHF 34.-.

9 Sonstige Anträge des Vorstandes

Vom Vorstand gibt es keine weiteren Anträge.

10 Anträge von Mitgliedern

Es wurden keine Anträge eingereicht.

11 Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2022 / 2023

Peter Brühwiler wurde vom Präsidenten gebeten, die Entlastung des Vorstandes durchzuführen.

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

12 Wahl des Vorstandes für das Jahr 2023 / 2024

Reinhard Schüler, Inge Schüler, Karl-Heinz Kaschade, Frieder Jehring und Wolfgang Kapferer stellten sich für ein weiteres Jahr zur Wiederwahl.
Gegenvorschläge aus den Reihen der Sitzungsteilnehmern wurde nicht gemacht.

Peter Brühwiler wurde auch hier gebeten, die Wahl zu leiten. Eine geheime Wahl wurde nicht gewünscht.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 27 Nein: 0 Enthaltung: 0

Reinhard Schüler, Inge Schüler, Karl-Heinz Kaschade, Frieder Jehring und Wolfgang Kapferer wurden durch die Versammlung einstimmig wiedergewählt.
Der Präsident bedankte sich im Namen des Vorstandes für das entgegengebrachte Vertrauen.

13 Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2023 / 2024

Vorgeschlagen werden wieder Hartmut Moldenhauer und Johannes Willemsen sowie Heiner Bruer als Stellvertreter.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 27 Nein: 0 Enthaltung: 0
Die vorgeschlagenen Personen wurden somit gewählt.

Kaffeepause / Dauer ca. 20 Minuten

Nach der Kaffeepause nimmt Gerd Schattinger an der 31. General-/ Jahreshauptversammlung teil. Ab Trakt. 14 nunmehr 28 Stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

14 Berichte der Stammtischleiter

Berlin:
Hartmut Moldenhauer berichtete zunächst über die Gründe für die Absage des im Juni 2023 geplanten Treffens mit Besuch der Parkeisenbahn und anschließendem Spargelessen. Ausschlaggebend dafür war die unzureichende Teilnehmeranzahl und die damit verbundene finanzielle Unterdeckung. Vielleicht erfolgt in 2024 ein neuer Versuch, der sich aber auch an der ziemlich komplizierten Kontaktaufnahme mit der Bahn orientieren wird.

Niedersachsen:
Gerhard Höttcher berichtete, dass die traditionelle Winterfahrt bzw. Frühlingsfahrt im Harz wegen Nichtverfügbarkeit des „T 1“ Triebwagens abgesagt werden musste.

Nordrhein-Westfalen:
Karl-Heinz Kaschade berichtete, dass 3 Stammtischtreffen in Recklinghausen stattfanden. Bei der Selfkantbahn wurde vom 26. bis 28. Juni 2023 die 1. Sommerfahrt mit 4 Teilnehmern durchgeführt.

Südwest:
Andreas Walter Insgesamt wurden 7 Stammtischabende abgehalten, 5 davon im Saarland und 2 in der Pfalz. Neben den Mitgliedern waren auch einige Gäste anwesend.

Im Mai hatten Bernd Bahnmüller und Andreas Walter die Rundtour in der Pfalz, den Ausflug nach Koblenz und die Straßenbahnfahrt in der Rhein-Neckar-Region organisiert, die von 15 Clubmitgliedern wahrgenommen wurde. Im September unternahm der Stammtisch einen Ausflug mit dem Schiff von Bingen nach St. Goar und zurück.

Reinhard Schüler dankte den Stammtischleitern für die geleistete Tätigkeit und bat um rege Teilnahme bei den Stammtischen.

Hoppegarten:
Rainer Zache informierte über die Aktivitäten der „Hoppegarten Park Eisenbahninfrastruktur" (HPE) was begonnen hat und in Zukunft auf die Räder gestellt werden soll.

Am 12./14./15. Januar 2024 jeweils von 11:00 bis 15:00 Uhr bietet Rainer Zache Führungen und Lehrgänge auf den Dieselloks der HPE mit den Baureihen 323 (Köf 2) und 312 102 Gartenlaube oder Briefkasten auf der Strecke ab S-Bahnhof Birkenstein an.

15 Vorhaben des Clubs im Jahr 2023 / 2024

25. November 2023	Braunkohlessen	Stammtisch Niedersachsen
Dezember 2023	Weihnachtsfeier	Stammtisch Südwest
12. und 13. Januar 2024 14. Januar 2024	Bouletten- und Eisbeinessen **VS** im Stammhaus	Stammtisch Berlin
März 2024	Winterfahrt	Stammtisch Niedersachsen
18. April 2024	Intermodellbau Dortmund	Stammtisch Nordrhein-Westfalen
April / Mai 2024	Sonderfahrt von Mailand in Richtung Genua über La Spezia Cinque Terre	Vorstand
05. bis 07. Juli 2024	**VS** in Recklinghausen mit kl. Beiprogramm	Stammtisch Nordrhein-Westfalen
08. bis 10. Juli 2024	2. Sommerfahrt bei der Selfkantbahn	Stammtisch Nordrhein-Westfalen
17. bis 21. Juli 2024 „Clubreise Schwäbische Alp"	Besuch der Fa. Liebherr, Ulmer Altstadt und Münster, sowie Fahrt mit der SAB	Stammtisch Südwest
		Änderungen vorbehalten.

16 Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2024
Reinhard Schüler stellte für die nicht anwesenden Organisatoren Heinz-Jürgen Fasse und Horst Reimers das Programm der kommenden 32. General- / Jahreshauptversammlung in der Zeit vom 11. bis 14. Oktober 2024 in Husum vor. Dazu wurde ein Flyer verteilt.
Weitere Vorschläge lagen nicht vor.

Folgendes Programm ist vorgesehen:

- Besuch des DB Fahrzeug-Instandhaltungswerkes und Kulturlokschuppens in Neumünster, Empfang im „Husums Brauhaus".
- Fahrt mit dem Bus vom Hotel zum Büsumer Hafen und weiter mit dem Bäderschiff nach Helgoland, zusätzliche Sightseeing- Angebote auf und um Helgoland, sowie zur Düne sind in Vorbereitung.

- 32. General- / Jahreshauptversammlung in Husum im Hotel Hinrichsen.
- Gesellschaftsabend an Bord des Restaurantschiffes „Nordertor“ im Husumer Hafen.
- Fahrt über den nördlichen Abschnitt der Marschbahn über den Hindenburgdamm nach Westerland auf Sylt mit großer Inselrundfahrt und Möglichkeit zum Spaziergang durch den Ortskern von Westerland.
- Gemeinsamer Abschlussabend in einem Husumer Restaurant.

Abstimmungsergebnis:
Ja: 27 Nein: 0 Enthaltung: 1
Die 32. General- / Jahreshauptversammlung 2024 wird somit in Husum / Nordfriesland in der Zeit vom 11. bis 14. Oktober 2024 stattfinden.

17 Varia

Es wurden keine Themen gemeldet.

18 Ehrungen / Schlusswort

Reinhard Schüler übergab der Familie Jehring den silbernen Stehbolzen und bedankt sich sehr herzlich für den bisher reibungslosen Ablauf des Treffens im westlichen Erzgebirge.

Mit dem früher nach schweizerischem Signalreglement vorgeschriebenen Signalpfiff - langer, kurzer, kurzer, langer Pfiff - aus seiner Zugführerpfeife, „der Schlusswagen ist angekommen“ beendet der Altpräsident die Versammlung, mit dem Wunsch auf ein gesundes Wiedersehen in Husum / Nordfriesland 2024.

Anlage: Liste Stimmberechtigte (Ist dem Original Protokoll beigefügt)

Giesen, OT Groß Förste, den 25. November 2023

Reinhard Schüler — Präsident

Jörg-Joh. Jaschke — Clubsekretär - Protokoll

Entschuldigung

Kollege Peter Holzer bittet um Verständnis, dass er die Situation falsch eingeschätzt hatte, was die Ermittlung verlässlicher Informationen über unseren verstorbenen Clubkollegen Franz Schatt betrifft. Leider war es ihm nicht möglich, Substanz für den unseren Lesern versprochenen Nachruf zusammenzutragen. Der im NFS 2/23 vom Präsidenten veröffentlichte „Abschied von Franz“ spiegelt auch Peters Wissen und Gefühle wider.

Auf den Folgeseiten beginnen wir mit dem Abdruck der ersten fürs NFS eingegangenen Erlebnisberichte vom Clubtreffen in Annaberg-Buchholz.

Vielen Dank den Autorinnen und Autoren! Liebe JHV-Treffen-Teilnehmer – ihr könnt bestimmt leicht feststellen, dass damit längst nicht von allen großen Ausflügen berichtet ist. Im nächsten NFS ist bestimmt noch viel Platz, um diesem Mangel abzuhelfen. ABER – dazu braucht es EUREN ENTSCHLUSS, als Autor aktiv zu werden. Als Redakteur unterstütze ich euch auch sehr gern dabei, kann meist auch Fotos beisteuern. Bis 1. März hoffe ich doch auf noch einige Zuarbeiten! Nebenbei – ich verfasse auch gerne selber solcherart Berichte ... doch in diesem Fall, als der Haupt-Organisator des Treffens, halte ich mich ganz bewusst zurück. Das NFS dient schließlich nicht zu meiner Selbstdarstellung!

Euer NFS-Redakteur Frieder Jehring

Kein Warten auf'n Bus

von Klaus Wehmeyer

Am zweiten Tag unserer JHV wurden wir von einem herausgeputzten Ikarus-Bus 250.67, Baujahr 1989, abgeholt. Er brachte uns zu unserem Besuch im Markus-Röhling-Stolln.

Das war ein Bus wie gerade vom Hersteller abgeholt. Unser Fahrer Felix Mothes und sein Vater Thomas haben eine gemeinsame Leidenschaft für historische Ikarus-Busse und führen diese gern zu Rundfahrten aus. So kamen wir in den Genuss, den Reisebus-Standard aus dem Ende der DDR-Zeit erleben zu dürfen.

Der Bus war im Zuge seiner zwischenzeitlichen Restauration von seinem serienmäßigen 162-PS-Motor mit 5-Ganggetriebe auf einen 220-PS-Motor mit 6-Gang-Getriebe hochgerüstet worden. Aber auch mit seinen 220 PS (heutige Reisbusse gehen an die 500 PS!) hatte er an einigen Steigungen unserer weiteren Fahrt auf den Pöhlberg ordentlich zu tun. Besondere Fahrgeräusche durften wir bei Bergab-Fahrten erhören und erfühlen. Die damalige Technik kannte noch nicht den Retarder als Bremsunterstützung. Unser Bus wurde mit lautem Getöse mit Motorbremsung gefahren. Das war schon sehr spektakulär. Auch der Geruchssinn wurde durch den damals unbekannten und somit nicht verbauten Rußpartikelfilter um vier Jahrzehnte zurückversetzt. Vielen Dank an das ORGA-Team für dieses bemerkenswerte Erlebnis!

Zu Besuch bei den 7 Zwergen

von Klaus Wehmeyer

Was mussten die Menschen früher kleiner gewesen sein als heute! Dies bemerkten wir schon vor dem Besuch des Markus-Röhling-Stolln (im Erzgebirge ohne „e"!), als wir in die Grubenbahn einstiegen – eine erste Herausforderung für den Autor und seinen Kopf.

Am Anfang der Grubenbahnfahrt (Foto: S. Jehring)

Wer nicht zu groß gewachsen ist, kann aufrecht in der Grubenbahn sitzen (Foto: Klaus Wehmeyer)

Nach 600 Metern, die für den Autor gefühlte Kilometer waren, erreichten wir den Startpunkt unserer Untertage-Tour. Zunächst gingen wir zu Fuß auf Tunnelvortriebstrecken, die durch taubes Gestein führten. Hier waren auch die Gleise (Spurweite 600 mm) der Grubenbahn verlegt. Einige Verbindungs-Vortriebe davon gehen auf die jüngste Ge-

schichte 2021/2022 zurück, als das Besucherbergwerk umfassend ausgebaut wurde. So ist heute ein Rundweg begehbar.

Unser Guide – vielen Dank an ihn – zeigte sich als erfahrener Bergmann und Geologe und führte uns zunächst in der Zeit um 340 Millionen Jahre zurück, als sich Sedimente am Meeresboden ablagerten und dann nach und nach durch sich darüber aufbauende Gesteinsmassen vulkanischen Ursprungs zu Gestein verpresst wurden. Vor 80 Millionen Jahren faltete sich das Gebirge durch kontinentale tektonische Kräfte auf. Dabei wurde das heutige Erzgebirge als sogenannte Pultscholle schräg angestellt. Die tektonischen Kräfte führten zu zahlreichen Bruchzonen im harten Gestein. Durch den Vulkanismus angetrieben stiegen hydrothermale Wässer auf, nahmen Mineralien aus den weichen Sedimentschichten mit und lagerten sie in den oberen Bruchspalten wieder ab. Das führte dann schließlich zur Vererzung dieser geologischen Störzonen.

Interessante Erläuterungen (Foto: K. Wehmeyer)

Die schräg angestellten schmalen vererzten Bereiche wurden dann ab dem 18. Jahrhundert in Handarbeit abgebaut. Die Neigung der abgebauten Erzgänge konnten wir in den schmalen Strebbereichen, durch die wir geduckt im Gänsemarsch eher krochen als gingen, mit unserer Körperhaltung nachempfinden. Erz war auch nur in diesen schmalen Bereichen vorhanden, der Hauptbestandteil des Berges ist totes Gestein. Diese Art des Abbaus wird daher auch als Gangerz-Bergbau bezeichnet.

Entdeckt wurden die Erzschichten von außen, an den direkt erkennbaren geologischen Störungszonen. So fand man 1491 erstes Silber-Erz im Frohnauer Revier. Erste Stollen wurden geschlagen. Von 1733 bis 1857 wurde dann im Markus-Röhling-Stolln kommerziell Silber und Kobalt als Erz abgebaut. Das Silber brachte der Gegend einen gewissen Reichtum.

Da es zur damaligen Zeit noch keine Elektro-Autos mit Nickel-Kobalt-Batterien gab, verwendete man das Kobalt als Kobalt-Blau (kristallines Cobaltaluminat) zum Färben von Glas und Keramik. Kobalt kommt übrigens zusammen mit Arsen im Gestein vor, sieht silbrig aus und stinkt bei Erhitzung furchtbar. Im frühen Mittelalter wurde es daher als von Kobolden aufgefressenes und wieder ausgeschiedenes Silbererz angesehen – daher der Name.

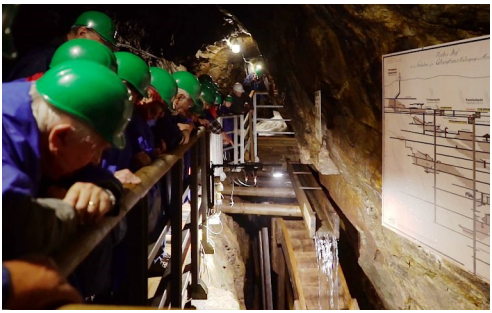
Die Arbeitsbedingungen waren damals äußerst hart. Der Zugang zum Erz erfolgte über niedrige und schmale Stollen (1,6 m hoch, 60 cm breit). Diese waren zur natürlichen Entwässerung mit 1-2% Steigung ausgebaut. Tonschalen-Leuchten, zunächst offen und mit Fett betrieben, später mit Lampenöl und Docht ausgestattet, genannt „Frosch“, erzeugten ein schwaches Licht. Dieses konnten wir nach Ausschalten der elektrischen Beleuchtung augennah erleben.

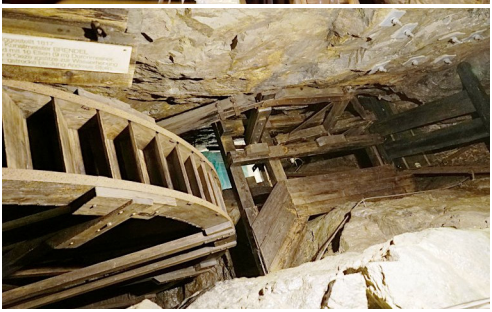
Schein der Froschlampe (Foto: S. Jehring)

Der Abbau erfolgte damals von Hand mit Schlägel und Eisen. Zu Beginn der Schicht hatten die Bergleute ein Dutzend gehärtete und geschliffene Meißel, genannt „Eisen“ dabei und wechselten diese nach Verschleiß stündlich. Die verbrauchten Eisen wurden dann zur Wiederaufbereitung in die Schmiede, zum Beispiel in den Frohnauer Hammer, gebracht und einen Tag später frisch gehärtet und geschliffen wieder eingesetzt.

Zum Materialtransport standen untertage bereits früh schon Bahnen zur Verfügung. Diese waren allerdings aus Holz gefertigt und wurden entlang von Holzschienen geschoben. Zur Spurhaltung diente diesen sogenannten Holzhunten ein Spurnagel, der in eine Holznut eingriff. Über die Spurweite dieser Holzhunte wurde leider nichts berichtet.

Nach und nach wurden tiefere Vorkommen erschlossen. Hier musste nun eine bergmännische Wasserwirtschaft installiert werden. Wasser sollte mit Wasserkraft abgepumpt werden, ein damals kühnes Vorgehen. Mangels Ingenieuren wurden hier bergmännische Künstler eingesetzt, die Wasserkunst betrieben. 1788 wurde von diesen Künstlern das Schreckenberger Wasserversorgungssystem mit mehreren Kunsträdern angelegt. Dafür mussten weitere Stollen gegraben werden. In großen Radkammern drehten sich Wasserkunsträder mit bis zu 10 Metern Durchmesser, die Pumpen zur Wasserhebung antrieben. Aus dem Jahr 1500 gab es bereits den St.-Anna-Stolln als Entwässerungssystem.





Die Pumpen werden über Gestänge angetrieben, hier erfolgt eine Umlenkung des Kraftflusses (SJ)

Hier wurde dann Wasser vom Osthang der Sehma zu den Wasserrädern geleitet und zusammen mit dem hochgepumpten Grubenwasser über den tieferliegenden St.-Andreas-Stolln abgeleitet. Wir konnten bei unserer Besichtigung Teile dieser aufwändigen Entwässerung der Grube in voller Funktion sehen. Ein Kunstrad ist zur Vorführung originalgetreu und voll funktionsfähig nachgebaut worden.

Ab und zu wurde im Erz ein schwarzes, schweres, nutzloses Mineral gefunden, das verschiedentlich dem Eisen oder Zink zugeordnet wurde. Es entstand der Name „Pechblende“ für dieses Material – später wurde es als Uran identifiziert. Dieses gelangte dann im letzten Jahrhundert zu großer Bedeutung. So kamen wir auf unserem Rückweg an jüngerer Geschichte des lokalen Bergbaus vorbei. Zu DDR-Zeiten wurde auch im Markus-Röhling-Stolln nach Uran-Erz gesucht. Verschiedene Vortriebe wurden durch taubes Gestein vorangetrieben – hier allerdings ohne Erfolg.

Zu Anfang der DDR-Zeit wurde durch die Sowjetunion der Uranabbau forciert. Um den Hintergrund der Gewinnung von Material für das sowjetische Atombombenprogramm zu verschleiern, wurde nach außen hin Wismut-Erz als Ziel des Abbaus angegeben. Der Hauptabbau von Uran-Erz erfolgte daher unter dem Namen „Wismut“. Wismut kam als Erz tatsächlich aber nur vereinzelt im Erzgebirge vor.

Nach hoch interessanten 1 ½ Stunden Führung durch das Bergwerk waren wir dann wieder draußen – nachhaltige Eindrücke der Führung sind an den Kratzern auf dem Helm des Autors zu sehen.

Dampfeisenbahnen gehört die Zukunft

von Klaus Wehmeyer

Diese Aussage scheint zumindest im Erzgebirge zu stimmen. Es war faszinierend zu sehen, dass in heutiger Zeit vereinseigene Dampfeisenbahn-Strecken auf technisch neuesten Stand gebracht werden und dass historische Lokomotiven sowie historische Wagen in eigens neu gebauten Werkhallen wie neu entstehen.

Im Bundesland Sachsen wurde offensichtlich das wichtige materielle Kulturerbe und die enorme touristische Bedeutung der vielen historischen Schmalspurbahnen erkannt. So hat das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) ein spezielles Programm zur Förderung von Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 750 Millimetern sowie Parkeisenbahnen aufgesetzt. Es werden nicht nur die Instandsetzung der Fahrzeuge, sondern insbesondere die gesamte Infrastruktur mit einer enorm hohen Förderquote von bis zu 90% bedacht. Auch die Haupt- und Zwischenuntersuchungen der Schmalspurbahnlokomotiven werden vom Land gefördert. Für das kommende Jahr sind wieder Förderungen von insgesamt 3,6 Mio € reserviert.

Die Förderung kann aber nur dann zu den bewundernswerten Erfolgen führen, wenn auch Eisenbahnervereine mit ihren Mitgliedern an der Instandsetzung und im Regelbetrieb aktiv sind. Von diesen Eisenbahnfreunden gibt es in der Region offenbar sehr viele. In der nigelnagelneuen Instandsetzungshalle in Jöhstadt konnten wir uns von der Detailverliebtheit an vielen Stellen überzeugen. So steht hier eine praktisch fabrikneue 99 4511, Baujahr 1966.

„Wie aus dem Laden“

Sie wurde ursprünglich bei der DR im Ausbesserungswerk Görlitz als Großteilerneuerung ohne Fabriknummer praktisch neu hergestellt. 1998 wurde sie dann nach einigen Umwegen von der Preßnitztalbahn übernommen und fährt dort mittlerweile seit 2002.

„Gegessen wird auf dem Fußboden“

An einem noch im Rohbau befindlichen KB4 Reisezugwagen konnten wir als besonderes Merkmal die gleich ausgerichteten Schlitze der Holzschrauben bewundern und sehen, wie dieser sich insgesamt in einer als neuwertig zu nennenden Restauration befand.

„Hier wird der Nachwuchs eingearbeitet“

„Nach getaner Arbeit“

Aber auch die historischen Fahrzeuge wie unsere 99 1578-7, Baujahr 1910, mit der wir die Strecke von Jöhstadt zur JHV am Hp Forellenhof fuhren, sind bei der Preßnitztalbahn in einem hervorragenden Zustand. Beim Wasserfassen wurde an dieser Lok auch schon der jüngste Nachwuchs angelernt.

Schon am ersten Tag unseres Treffens durften wir den köstlichen Duft von wasserdampfgetränktem Kohle-Rauch der Fichtelbergbahn genießen. Unser Ziel war Oberwiesenthal. Für die 17,4 km von unserem Start in Cranzahl aus haben wir uns 1 Stunde Zeit genommen. Das war eine beeindruckende Fahrt durch die romantische Landschaft des Oberen Erzgebirges.

Der Autor hat die Option der Schwebebahnfahrt auf den Fichtelberg wahrgenommen. Da hat er nicht so viel gesehen wie die Besucher der SDG-Werkstatt.

Regen auf dem Weg zur Bergstation

Wie von Teilnehmern berichtet und durch Fotos belegt, wird dort nicht gebastelt sondern mit hohem Sachverstand und unter Nutzung von schweren Werkzeugmaschinen und Hebemitteln Instandhaltung an den Fahrzeugen durchgeführt. (Fotos: Sebastian Jehring)

Radsatzdrehmaschine

Die LWO (Lokwerkstatt Oberwiesenthal) übernimmt hier die großen Zwischen- und Hauptuntersuchungen. Für die Kombination aus Innovation und Dampfeisenbahn hat die LWO den Preis „Top 100 Innovator“ verliehen bekommen. Der Preis ist eine Auszeichnung für die innovativsten Mittelständler Deutschlands und wird von einer Jury aus namhaften Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Medien und Politik vergeben.

Fahrgestell zerlegt bis zur letzten Schraube

Die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH ist als Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Betreiber der Schmalspurbahnen Fichtelbergbahn, Lößnitzgrundbahn und Weißeritztalbahn und fährt täglich mit historischen Dampfzügen. Einige Strecken mussten, nachdem sie durch DR / DB vernachlässigt oder durch Hochwasser zerstört wurden, wieder neu aufgebaut werden. Zum wirtschaftlichen Betrieb ist die hohe Fertigungstiefe, die die LWO bietet, eine wesentliche Voraussetzung.

Und alles wird wieder zusammengesetzt

Mit diesen Eindrücken wieder zu Hause angekommen ist es schade, dass eine solche starke öffentliche Unterstützung nicht auch vor der eigenen Haustür stattfindet und dass stattdessen Vereinen Steine in den Weg gelegt werden. Der eine oder andere erinnert sich vielleicht noch an die JHV in Berlin, bei der wir den Bahnhof Schönow angefahren hatten. Der dortige Verein Märkische Kleinbahn kann heute sein Gelände nicht mehr per Schiene verlassen.

Ein interessantes Damenprogramm

von Angelika Schattinger

Am 14. Oktober fuhren wir mit 11 Damen und einer männlichen Begleitung mit zwei Großraumtaxis von Steinbach nach Wolkenstein. Der Stadtspaziergang musste wegen strömendem Regen leider entfallen. Zur Mittagszeit kehrten wir in das Erlebnis-Restaurant „Zum Grenadier“ ein.

Nach gemütlichem Beisammensein machten wir uns auf den Weg zur Burg. Heute gehört sie zu den weniger bekannten Burgen in Sachsen: Die Burg Wolkenstein gelegen im Mittleren Erzgebirgskreis, in der Nähe von Marienberg. Bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts hatte sie für die sächsische Geschichte eine beachtliche Bedeutung. Das Ensemble von Burg und Stadt zählt sicherlich zu den eindrucksvollsten Landschaftsbildern im Erzgebirge.

Auf einem 80 m hohen, nach Westen gerichteten Bergsporn auf der rechten Seite des Flusses Zschopau erhebt sich die Burg auf einem Areal von 40 bis 50 m Durchmesser. Zur Existenz der Wehranlage gibt es sichere archäologische Belege für den Anfang des 13. Jahrhunderts, obwohl dieselbe erst im 14. Jahrhundert in Urkunden benannt ist.

Heute ist die Burg ein Museum. Die Damen begeisterten sich für die Exponate:

Spinnrad, Kaufmannsladen, Weihnachtspyramide, Puppenhäuser, Glocken, Musikinstrumente, Klöppelarbeiten und vieles mehr.

Interessant waren auch die stilvollen Unterkünfte des Zughotels Wolkenstein sowie das hergerichtete Empfgangsgebäude.

Am Nachmittag kehrten wir zum Kaffeetrinken in das Café „Alter Bahnmeister“ ein. Die Besonderheit war eine Modelleisenbahn, die unterhalb der Decke durch das Lokal fuhr.

Um 17.26 Uhr fuhren wir ab Wolkenstein mit dem Zug der Erzgebirgsbahn entlang der Zschopau zurück zu unseren Quartieren nach Annaberg-Buchholz Mitte. Damit ging ein ereignisreicher Ausflug zu Ende.

Zwei S...berg-Ausflüge am Montag

von Roswitha Jehring

Während die „echten ELF“ mit dem Bestaunen alter Maschinen beschäftigt waren, setzte der nette Busfahrer, Herr Udo Burkert, uns „Städter“ auf der Karlsbader Straße in **Schwarzenberg** ab. Wir liefen entlang des alten Bahndammes, über das Schwarzwasser, an einer gekippt aufgestellten Rangierlok V 10 vorbei und gelangten zu einem wunderschön bemalten Tunnelportal (Schlossbergtunnel).

Durch den Schlossfelsen konnte man damals auf der 1883 eröffneten Strecke von Schwarzenberg nach Johanngeorgenstadt fahren. Heute stellt der Modelleisenbahnclub zur Adventszeit hier seine Anlagen aus.

Wahlweise per Schrägaufzug oder Treppe ging es dann den Schlossberg hinauf, wo wir ausgestellte Klöppelarbeiten entdeckten, die sofort interessiert in Augenschein genommen wurden. Direkt neben dem über 850 Jahre alten Schloss erreichten wir die von außen unscheinbare, aber im Inneren überwältigende barocke Saalkirche St. Georgen. Die reich geschnitzte, freitragende Holzdecke überspannt eine Fläche von 34 × 18 Meter.

Doch nicht nur prunkvolle Schnitzereien und schmucke Verzierungen hat Schwarzenberg zu bieten. Vereinzelt wurden in der Stadt verteilt immer wieder Drachen gesichtet, die den Drachentöter Ritter Georg wohl überlistet hatten ...

Auch vom Totenstein gab es einen idyllischen Blick auf Schloss und Stadt.

Auf einer Schnitzerei am Bahnhof ist das spätgotische Schloss auf dem Felsen dargestellt, das über den Häusern der Altstadt thront. Mit der Zeit ist die heute 15.936 Einwohner zählende Stadt um den Fels herum gewachsen.

Von den Gleisanlagen des früheren Güterbahnhofs in diesem Bereich ist leider nichts mehr zu sehen.

Weiter ging es dann mit allen gemeinsam in der Ferkeltaxe auf Sonderfahrt. Bärbel, Katrin und ich nahmen uns als „Bergler“ noch die Zeit, **Scheibenberg** anzusehen. Zwischen 1530 und 1767 hatte die Stadt sogar ein eigenes Bergamt. Vorbei an Rathaus und Johanniskirche machten wir uns zielstrebig auf den Weg zu den beeindruckend großen Basaltsäulen am gleichnamigen Scheibenberg.

Direkt neben dem Plateau, von dem aus man einen direkten Blick auf die Basaltsäulen hat, trainieren regelmäßig Skispringer aller Altersklassen.

Einige Schopftintlinge, die sich beispielsweise angedickt und mit etwas Dill zu einer vorzüglichen Suppe verarbeiten lassen, ließen wir am Wegesrand stehen. Die reifen Hagebutten wurden aber verkostet.

Selbstverständlich trafen wir rechtzeitig zur gemeinsamen Weiterfahrt wieder am Bahnhof Scheibenberg ein, wo die ELF gerade einer Erläuterung lauschten.

Eine Bahnreise ins Erzgebirge anno 1914

von Hans-Dieter Hoffmann

Der Krieg an der „Westfront“ war in Sachsen noch weit weg. Meine Mutter war die Enkelin eines wohlhabenden Posamenten-Fabrikanten in Crottendorf im Erzgebirge. Sie lebte mit ihren Eltern in Bautzen. Mit etwa 6 Jahren sollte sie zu den Großeltern ins Erzgebirge reisen. Eine Fahrkarte für eine Begleitperson war für sparsame Eltern viel zu teuer.

Also wurde das Kind alleine auf die Bahnreise mit mehrmaligem Umsteigen geschickt. Der Vater brachte das Kind mit einem Kästchen Zigarren zum Zug und übergab Kind und Zigarren dem Schaffner; dieser nahm das Kind mit ins Dienstabteil und entnahm dem Zigarrenkästchen eine Zigarre. Beim nächsten Umsteigen wurden Kind und Zigarrenkästchen an den nächsten Schaffner weitergereicht. Dieser steckte das Kind wiederum ins Dienstabteil und nahm sich „seine“ Zigarre aus dem Kästchen, bis schließlich die „Kleine“ wohlbehalten bei den Großeltern im Crottendorf gelandet war. Die Heimreise erfolgte in gleicher Weise.

Ein Stück Heimat aus dieser Zeit

Meine Mutter bekam mit zwei Jahren (1910) die auf der NFS-Titelseite abgebildete Weihnachtspyramide (5 Etagen mit Glockenspiel) von ihren Großeltern aus Crottendorf / Erzgebirge geschenkt.

Mit den Glöckchen der Pyramide wurde in unserer Familie immer zur Weihnachtsbescherung gerufen. Das „wertvolle Stück“ hat eine bewegte Reise durch die Zeiten hinter sich (Bautzen / Jena / Schwäbische Alb / Kassel / Göttingen / Ludwigshafen / Wachenheim). Da das „Erbstück“ bei mir bleiben sollte ergab sich die Frage nach einer „Kompensation“ für meine zwei älteren Schwestern und deren Familien. Als „mutiger Bastler“ habe ich deshalb 1955 zwei Kopien gebaut.

Die weißen Säulen habe ich damals – mangels einer Drechselbank – mit dem Taschenmesser geschnitzt. Die Beschaffung der Figuren durch Verwandte aus Annaberg über die „Zonengrenze“ hinweg war nicht einfach. Ein Exemplar ist leider nach dem Tod einer Schwester verloren gegangen. Das zweite Exemplar steht nun in einem Pfarrhaus in Nienburg, wo mein Neffe Pfarrer ist (er hat das gute Stück geschickt überholt).

Nach Ankunft der ersten Enkelkinder bei unserer Tochter ergab sich die Frage nach einer „gleichwertigen“ Pyramide.

Diesmal hatte ich „vorgesorgt“, als ein drechselnder Freund unserer Kinder Aufgaben suchte. Er hat mir zwei Sätze Säulen gedreht. Anhand meiner alten Zeichnungen habe ich die dritte Pyramide nachgebaut. Die Figuren konnten wir – nach der Wende – in Seiffen selbst beschaffen (recht teuer).

Zur Sicherheit (Kinder + Kerzen!) habe ich da einen zusätzlichen elektrischen Antrieb mit Kupplung eingebaut, so dass der Betrieb mit Kerzen oder elektrisch möglich ist. In dem etwas höheren Fuß habe ich für jedes Kind eine Spieluhr (manuell) eingebaut.

Ich denke ich weiß nun, was eine Pyramide ist und wie man sie baut.

Die Pyramide von 1910 läutet noch immer bei uns den „Heiligabend“ ein.

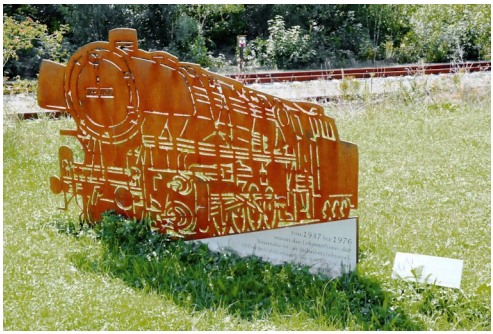
Von Göttingen nach Altenbeken ans Fest «Vivat Viadukt»

von Peter Brühwiler

Wir, das heisst Ulli und ich, warten mit vielen andern Teilnehmern im Bahnhof Göttingen auf die Einfahrt des – von den Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra e.V. organisierten – Extrazuges nach Altenbeken. Pünktlich rollt der von Lok 23 058 gezogene Zug aus 7 ehemaligen Nahverkehrs- resp. Eilzugwagen aus den Jahren 1960 und 1970 um 09:30 auf Gleis 5 ein.

Einsteigen und bereits ertönt auch schon der Abfahrtspfiff. Nach etwa 3 Kilometern, jetzt auf der Strecke Nr. 1801, überqueren wir auf Brücken die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg, die Bundesstrasse 3, den Fluss Leine und unterqueren wenig später die Autobahn A7. Durch eine liebliche Landschaft, entlang dem Flüsschen Schwülme erreichen wir Adelebsen.

Hier ist die einzige Möglichkeit zu Zugskreuzungen und so hatten wir einen kurzen Aufenthalt bis der Regionalzug R 85 der NordWestBahn eintraf. Zeit für mich an unsere Zuglok 23 058 zu denken «irgendwie kommt mir diese doch bekannt vor, oder doch nicht, täusche ich mich?», doch trotz intensiven Nachdenkens fällt bei mir im Moment der Groschen nicht[1]. Weiter im Tal der Schwülme trifft die Oberweser-Bahn kurz vor dem Haltepunkt Vernawahlshausen auf die von Northeim kommende sogenannte Sollingbahn mit der Streckennummer 2975. Diese Bahn war eine sehr wichtige Strecke im Schienennetz des deutschen Reiches, da sie eine wichtige Eisenbahnverbindung zwischen der Industrieregion Halle-Leipzig und dem Ruhrgebiet darstellte. Sie wurde deshalb bereits 1886 zweigleisig ausgebaut. Beide Strecken verlaufen hier ca. 3 Kilometer parallel bis zum Bahnhof Bodenfelde. Die Bahnhofsgebäude mussten leider alle modernen Unterständen weichen und werden heute, teilweise sehr schön restauriert, als Wohnhäuser genutzt. Ab Bodenfelde nun auf der Sollingbahn durch den 630 m langen Wahmbecker Tunnel treffen wir auf der linken Seite an den hier noch mäandernden Fluss Weser. Bei Weser km 58,5 überqueren wir die 428 m lange Stahlbrücke, welche durch deutsche Truppen auf dem Rückzug 1945 gesprengt wurde. Der Wiederaufbau erfolgte im Jahre 1948, allerdings nur noch eingleisig. Durch tiefe Einschnitte und auf Dämmen, welche die einstige Zweigleisigkeit der Strecke immer noch deutlich erkennen lassen, erreicht unser Zug den Inselbahnhof Höxter-Ottbergen.



[1] Später im Laufe des Tages erinnere ich mich: meine erste Begegnung mit der dem Eurovapor Schweiz gehörenden Lok hatte ich im Jahre 2009 im Dettenbergtunnel anlässlich eines Kurses über CO-Grenzmesswerte und Gefahren. Die Lok heizte kräftig ein und wir Kursteilnehmer sahen – sollte ein Dampfzug in einem Tunnel zu stehen kommen – wie schnell für Menschen gefährliche Werte erreicht werden können.

Ein Name, den jeder Eisenbahnfreund kennt, sei es von persönlichen Besuchen während der Dampflokzeit oder sei es wie bei mir wenigstens von beeindruckenden Foto- und Videodokumenten aus dieser Zeit. Wo früher viele Gleise lagen, holt sich die Natur allmählich das Gelände zurück. Stillgelegte Stellwerke gucken noch zwischen Bäumen hervor, der Rundlokschuppen des einst so bekannten BW – umgenutzt durchs Kleingewerbe – die Drehscheibe ausgebaut und die Anlagen für die Restaurierung der Dampfloks abgebaut.

Ein mit Graffiti verschmierter Schienenbus und auf einigen Schuppentoren Grossfotografien der hier einst beheimateten Lok der Baureihe 44.

Langsam fährt unser Extrazug am ehemaligen BW vorbei. Bald werden die Auspuffschläge der 23 058 stärker. Die Steigung beginnt, sind doch auf den nächsten gut 31 km ca. 182 Höhenmeter zu überwinden. Was muss das für ein Augen- und Ohrenschmaus und fürs Lokpersonal strenge Arbeit gewesen sein, wenn hier die 44-ziger mit ihren schweren Güterzügen die Steigung hinaufwuchteten. Wir durchfahren den Bahnhof Brakel, wo im Ort die bekannte Modellbundesbahn ihren Sitz hat. Gezeigt wird ein authentischer Nachbau der Bahnhöfe Ottbergen und Bad Driburg, das BW Ottbergen mit all seinen Anlagen aber auch die dazugehörige Landschaft. Für mich sicher ein Ziel für einen späteren Besuch zu dieser aussergewöhnlichen Eisenbahnanlage. Die Durchsage im Zug erklärt uns den Weg vom Bahnhof Altenbeken ins BW, denn dieses BW mit etlichen Exponaten ist normalerweise nicht zu besichtigen. Unser Zugpferd mit der nicht allzu schweren Anhängelast meistert die Steigung in flottem Tempo und schon bald durchfahren wir den Bahnhof Bad Driburg, den Reelsener Tunnel und treffen kurz vor dem Betriebsbahnhof Langeland auf die Strecke 1760 aus Hannover. Durch den 1632 m langen Rehbergtunnel erreichen wir einerseits den Scheitelpunkt auf 305 müM und andererseits unser Ziel, den Bahnhof Altenbeken. Auf dem Bahnhofsgebiet stehen unter anderen die Loks E 03 001, die E 40 128 und die 212 372-7 des DB Museums Koblenz und weitere Loks, welche teilweise auch besichtigt werden können. Ein wunderbares Bild bot sich hier dem Betrachter vor dem Rundlokschuppen: 4 Dampf- und 4 Dieselloks der Gattung V 200.

Weitere Loks stehen auf dem Gelände zum Beispiel die 194 158-2 und die 220 033-5, welche während des Tages auch Extrazüge nach Paderborn führten. Auch «unser Zug» ist mittlerweile im BW-Gelände abgestellt.

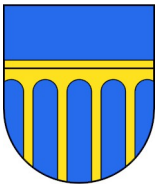
Nach dem Fotorundgang im BW ging's zurück über die Bahnhofstrasse mit einem kleinen Eisenbahnmarkt ins Festgelände auf dem Marktplatz, denn allmählich knurrte der Magen. Eine deftige Linsensuppe weckte die etwas müden Geister wieder zu neuem Leben und so konnte der Abstecher zur sehr schön restaurierten Denkmallok 044 389-5 in Angriff genommen werden. Schade, dass die Lok nicht in der Nähe ihrer früheren Wirkungsstätte aufgestellt ist.

Was uns jetzt noch fehlt ist der Altenbekener Viadukt, der eigentliche Anlass des alle 2 Jahre wiederkehrenden «Vivat Viadukt» Festes, welches seit 2003 gefeiert wird. Weiter etwas talwärts am Ende der Stadt zeigt sich der Viadukt in seiner ganzen Grösse. Die 482 m lange Gewölbebrücke mit 24 Bögen überspannt das Beketal und ist Europas längste Kalksteinbrücke. Ein wahrlich sehr imposantes Bauwerk, welches sogar im Wappen der Gemeinde Altenbeken verewigt ist.

Zurück am Bahnhof warten nebst mir schon viele Fotografen auf die angekündigte Scheineinfahrt unseres Dampfzuges, doch es geschieht nichts und so heisst's schon bald in unseren am Bahnsteig aufgestellten Zug einsteigen.

Kurz nach der Abfahrt kam dann die Erklärung für den Ausfall der Scheineinfahrt. Ein ICE hatte dies durch seine gut halbstündige Verspätung leider verhindert. Auf der gleichen Strecke ging's zurück nach Göttingen, wo wir mit einigen Minuten Verspätung eintrafen.

Aussteigen, noch ein letztes Foto «schiessen» und wir machten uns nach einem erlebnisreichen Tag auf den Heimweg.



Das amtliche Wappen von Altenbeken – Quelle: Wikipedia

Videotipps

Bernd Bahnmüller gibt wieder Tipps, diesmal zu Youtube-Videos mit der württembergischen T3:

„T3 930 auf der SAB“ und
„Hagen's Bahnträume Die T3 der Schwäbische Alb-Bahn“ ...,

und auch zur Firma Liebherr:
Kranmobile mit dem Liebherr LR 13000,

natürlich auch im Hinblick auf die von ihm organisierte Clubreise zur Schwäbischen Alb Bahn im Juli 2024 – siehe Seite 28.

Ein Zug für Mitteldeutschland geht auf Reisen!

So lautet die Schlagzeile des Newsletters vom 22.11.23 eines Dresdner Reisebüros, das auf Eisenbahn-Erlebnisreisen spezialisiert ist und u.a. mit den sächsischen Eisenbahnvereinen eng zusammenarbeitet. Der Traum wird wahr, die Fertigstellung des VT 18.16 der SVT Görlitz gGmbH rückt in greifbare Nähe! Fahrkarten für 8 verschiedene Mehrtages-Fahrten im Zeitraum August-September 2024 können jetzt gebucht werden. Abfahrten erfolgen ab Görlitz oder Chemnitz, Ziele sind Bremen, Bad Nauheim, Hamburg & Prag.

Mit dem TEE in der Oberpfalz

so war der Titel eines Beitrages im BR3 Fernsehen

und wir, Katrin und Frieder Jehring, Ellen und Heiner Bruer, Wolfgang Kapferer und Wolfgang Stahlberg, waren dabei. Der TEE führte uns zur Baufirma Bögl in Sengenthal.

In den letzten Jahren wurde auf der Grundlage des ehemaligen Transrapid und seiner Versuchsstrecke im Emsland hier dieses System zum „Transport System Bögl – TSB“ weiterentwickelt. Auf dem Firmengelände ist eine ca. 800 m lange Versuchsstrecke errichtet worden.

Zu diesem Trip gibt es eine Vorgeschichte. Im NFS 2/21 erschien über das „TSB“ ein Beitrag. So entstand der Wunsch einiger Kolleginnen und Kollegen, diese Firma und ihr System zu besichtigen. Dies wurde von uns schriftlich an die Firma herangetragen. Irgendwann erreichte uns die Nachricht: Das DB-Museum plant im Rahmen ihrer Sonderausstellung „Fun-Trails“ einen Besuch der Versuchsstrecke.

Im Februar erschien in den „Nürnberger Nachrichten“ dann ein Artikel „Nostalgietour zur Magnet-Schwebebahn“ mit der Information, dass der im DB-Museum Koblenz stationierte TEE-Museumszug eingesetzt wird. Kartenverkauf ist ab Anfang April (nur übers Internet) und der Besuch am Samstag, 15. Juli geplant.

Es gelang in gemeinsamer Aktion am Tag des Verkaufs-Beginns für uns oben Genannte, die notwendigen Fahrkarten zu erhalten. Später stellte sich heraus, dass die 180 Karten in 20 Minuten verkauft waren – auch DR Ehrenlokführer haben einmal Glück!

Am Freitag, 14. Juli, begann unsere gemeinsame Zeit mit dem Abendessen in der historischen Bratwurst-Küche „Zum gulden Stern“ – seit 1419 – in Nürnbergs Altstadt.

Pünktlich um 10.00 Uhr am Samstag, 15. Juli verließ unser TEE-Sonderzug den Nürnberger Hauptbahnhof. Bespannt vorne mit der E-Lok 103 113-7 und hinten mit der Diesellok 218 137-8.

Nach etwa einer halbstündigen Fahrzeit erreichten wir den Bahnhof Neumarkt / Oberpfalz. Dort beginnt das über 5 km lange Anschlussgleis der Firma Max Bögl.

Die ELF-Truppe füllte genau ein Abteil im TEE

Entlang der Anschlussbahn „lauerten“ überall Zugverfolger mit ihren Fotoausrüstungen

Bögl transportiert noch vieles mit der Bahn. Da diese Anschlussbahn nicht elektrifiziert ist, übernahm die 218 am Zugende den Schiebedienst. So erreichte unser Sonderzug das Firmengelände Bögl in Sengenthal. Dieses Gleis ist Teil der in den 80-er Jahren aufgegebenen Nebenbahn Neumarkt - Dietfurt / Freystadt.

Am Zufahrtsbereich des Firmengeländes Max Bögl

Die Firma Bögl integrierte das aufgegebene Bahnhofs-Gelände Greißelbach in ihr Firmengelände. Das Bahnhofs-Gebäude wurde aufwendig renoviert und erfüllt heute verschiedene Funktionen für die Firma. Interessant ist noch, dass ein nahe gelegenes Tchibo-Lager oft über die Schiene beliefert wird und dies über den Gleisanschluss. Der Güterumschlag erfolgt auf dem Gelände der Firma Bögl.

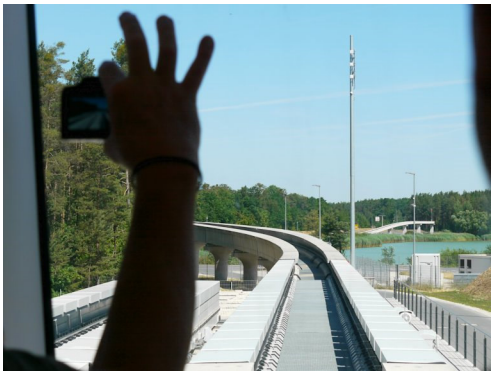
Bei der Abfahrt in Nürnberg hatten wir farbige Handbändel erhalten. So wurde die Gesamtgruppe anhand verschiedenfarbiger Bändel in vier Untergruppen eingeteilt. Das Firmengelände ist sehr groß. Daher erfolgte der Transport für die vier Untergruppen mit Bussen.

Wir waren in der ersten Gruppe bei der Besichtigung und Mitfahrt im weiterentwickelten Transrapid – besser mit dem „TSB“ – Transport System Bögl – eingeteilt.

TSB am Bahnsteig – anders als beim „alten“ Transrapid umschließt hier der Fahrweg das Fahrwerk.

Das System ist auf 130 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt und als öffentliches Nahverkehrsmittel gedacht. Die Versuchsstrecke erlaubt höchstens 80 km/h. Nach mündlicher Einführung in das System durften wir einsteigen und die 800 m lange Versuchsstrecke genießen. Die Bahn bewegte sich völlig geräuschlos, und das konnten wir dann auch bei einer Vorbeifahrt erleben.

Der TSB-Innenraum – in Stehplatz-Bereichen gibt es Lehnen an den Wänden und in der Mitte.



Am begehrten Frontfenster-Platz gelang ein Blick über die ganze Teststrecke mit der vielgliedrigen Weichenkonstruktion im Vordergrund.

Dem schloss sich dann der Besuch des ehemaligen, aber sehr schön renovierten Bahnhofs Greißelbach an. Hier wurden wir über die verschiedenen Produkte der Firmen Bögl informiert. Max Bögl ist mit über 6.500 Mitarbeitenden eines der größten familiengeführten Bauunternehmen Deutschlands. Auf der sich anschließenden Rundfahrt über das Firmengelände konnten wir uns von der vielfältigen Produktpalette überzeugen.

Beim Bf Greißelbach – dem Besucherzentrum – sind mannigfaltige Bauelemente aus dem Sortiment der Firma Bögl ausgestellt. Gleise, Turmringe, Tunnelröhren u.a.m. gehören dazu.

Ausstellung des Transrapid-Vorbilds am Bf Greißelbach. Links die abgebaute Trasse nach Dietfurt

Wir ließen dieses Programm im mitgeführten Speisewagen des TEE ausklingen. Gegen 14.30 Uhr verließ unser Zug das Firmengelände mit der an der Spitze befindlichen 218.

Gegen 15.15 Uhr endete der erlebnisreiche und informative Tag im Hauptbahnhof Nürnberg. Es war alles sehr gut gelaufen und bestens organisiert. Dafür ein „verschärftes Lob“ an die Mitwirkenden des DB-Museums und die Firma Bögl, sowie das gesamte Zugpersonal.

Am Sonntag nahmen Ellen und Heiner Bruer dann noch an der nächsten Sonderfahrt dieses TEE nach Regensburg teil. – Bei der Besichtigung des Eisenbahn-Museums in Schwarzenberg während unserer diesjährigen JHV erfuhren wir, dass das Dach des Lokschuppens mit günstig erworbenen Schalungsdielen von einer in der Nähe liegenden Brücken-Baustelle der Firma Bögl gedeckt ist.

Wolfgang Stahlberg / Fotos 2-12: K. & F. Jehring

Treffen auf der Schwäbischen Alb 2024

Vom Mittwoch, den **17.7.** bis Sonntag, den **21.7.** wollen wir uns wieder **in Schelklingen** treffen. Folgende Programmpunkte sind vorgesehen: Am Donnerstag wollen wir die **Firma Liebherr in Ehingen** besuchen. Die Führung durch das Werk dauert etwa 4 Stunden. Der Besucherweg beträgt etwa 5 km. Eine gute Kondition ist erforderlich. In diesem Werk werden Krane in allen Baugrößen hergestellt. Am Freitagvormittag werden wir die **Altstadt von Ulm und das Münster** mit Führung besichtigen. Nachmittags werden wir die **Eisenbahnfreunde in Schelklingen** (EFS) besuchen (Foto).

Am Samstag wollen wir eine **Rundreise über die Schwäbische Alb** unternehmen. Wir fahren mit der **SAB** (Schwäbische Alb-Bahn) von Schelklingen nach Trochtelfingen. Von Trochtelfingen nach Gammertingen werden wir einen Bus benutzen. Von Gammertingen fahren wir mit der **HzL** (Hohenzollersche Landesbahn) nach Sigmaringen. Mit der DB geht es dann von Sigmaringen zurück nach Schelklingen. Als **Quartier** habe ich wieder das **„HGS3“ in Schelklingen** ausgesucht. Ihr könnt Euch unter dem Codewort „DR Ehrenlokführer“ anmelden. E-Mail-Adresse: info@hgs3.de oder Telefon Nr. 07394-931490. Ein Einzelzimmer kostet 100 € und das Doppelzimmer 125 €. Die Zimmer sind bis zum 24. April geblockt. Für telefonische Rückfragen stehe ich Euch mit der Nummer 06341-348851 (so Vodafon will) oder per E-Mail bernd.bahnmueller2(at)gmail.com zur Verfügung.

Die Fa. Liebherr wurde 1949 von Hans Liebherr gegründet. Das Unternehmen wird heute von 8 Familienmitgliedern in der zweiten und dritten Generation von Bulle/Schweiz aus geführt. Die Mitarbeiterzahl beträgt weltweit über 51.000 Personen. Der Gesamtumsatz des Konzerns betrug 2022 12.589 Mio. €. Das Liebherr-Werk in Ehingen wurde 1969 gegründet. Der Umsatz beträgt über 2.000 Mio. €. Im Jahr 2022 fertigten 4.800 Mitarbeiter 2.100 Einheiten. Das Werk in Ehingen zählt weltweit zu den führenden Produzenten von Fahrzeugkranen. Es werden hochmoderne Teleskop- und Gittermastkrane auf Mobil- und Raupenfahrwerken hergestellt. Die Krane können bis zu 3.000 Tonnen heben. Videotipps: Seite 25!

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 Zürich

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

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

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

Besuch der „Intermodellbau“ am 18. April 2024 in Dortmund.

8.-10. Juli 2024 Sommerfahrt bei der Selfkantbahn (bereits ausgebucht!)

Mittagspause bei der Sommerfahrt 2023

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**.

Clubreise Schwäbische Alb-Bahn: siehe Seite 28!

Änderungen sind vorbehalten.

Stammtisch Berlin

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

Boulettenessen am **12.01.2024** 18 Uhr, **Eisbeinessen** am **13.01.2024** 15 Uhr, im „Stammhaus Siemensstadt“, Rohrdamm 24; Vorprogramm am Sonnabend 10 Uhr: **Erster U-Bahntunnel Berlin** (Voltastraße), danach **Gedenkstätte „Berliner Mauer“** (Bernauer Straße); wegen Limitierung und Konditionsanforderung im Tunnel auch Alternativangebot: City-Bummel mit mehreren interessanten Stationen. Anmeldung bis **02.01.2024**!

Im Vorfeld (Freitag) und Nachgang (Sonntag / Montag) hat ELF-Kollege Rainer Zache **ELF-Lehrgangs-Angebote auf der Anschlussbahn-Anlage Hoppegarten mit Klein-Dieselloks** vorbereitet. Kontakt unter „Fahrmöglichkeiten **HPE**“ Seite 30!

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**

Winterfahrt: 15.-17.03.2024 Wernigerode / Gernrode / Harzgerode; Modellbahn / Dampflokwerkstatt / Atelierschmiede / Sonderfahrt mit Triebwagen T1

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.

Stammtisch-Neugründung ???

Hier wäre Platz für Kontakte und Termine!
Bitte mit Ideen an den Clubvorstand wenden ...

ELF-Fahrmöglichkeiten

Nach einer schon etwas längeren Pause (letzte „große“ Liste: NFS 2/21) können wir diesmal ein paar interessante Neuigkeiten vermelden – schaut aber bitte weiterhin selbst auf den Webseiten der Anbieter nach oder ruft sie an. Unsere Angaben erfolgen wie immer grundsätzlich ohne Gewähr.

HPE (Ankündigung – neu!)

Hoppegarten Park Eisenbahninfrastruktur GmbH
c/o Dr. Rainer Zache, Lindenplatz 12, 15344 Strausberg, Tel: **03341-2070684** / Fax 032-121237173 / Mobil: 0177-8995584 / E-Mail: **hpe_gmh(at)gmx.de**

ELF-Fahrtraining auf Klein-Dieselloks Köf II & DR-BR 102.1. Details folgen hier nach der Durchführung erster Club-interner Pilot-Veranstaltungen (siehe Stammtisch Berlin).

ERH Meyenburg

Eisenbahnromantik Hotel „BR 50“ Meyenburg,
Freyensteiner Straße 7, 16945 Meyenburg
Tel.: 033968-50149-0
E-Mail: info@eisenbahnromantik-hotel.com
Internet: www.eisenbahnromantik-hotels.de

Lokführerseminare zum „Ehrenlokführerschein“ für Gruppen mit 4-8 Teilnehmern mit Theorie und Praxis auf Schienenbus VT 798, Verpflegung und Übernachtung im zugehörigen Erlebnishotel. Termine 2024: 15.-17.03. / 19.-21.04. / 10.-12.05. / 13.-15.09. / 11.-13.10. / 08.-10.11. und auf individuelle Anfrage.

ET e.V. Lengerich

Eisenbahn-Tradition e.V., Lienener Str. 100,
49525 Lengerich / z.Hd. Herrn Beckers, Fax: 0251-63658 E-Mail: **info**@eisenbahn-tradition.de
Internet: www.eisenbahn-tradition.de

Zweitägige Dampflokseminare mit Lok 78 468. Termine 2024: 19. +20.05. / 24.+25.08. / 08.+09.06.

ÖGEG Ampflwang / Österreich

Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte,
4203 Altenberg bei Linz, Seitlingerweg 14,
Lokpark Ampflwang / 4843 Bahnhofstraße 29,
Internet: www.oegeg.at / E-Mail: office@oegeg.at
Tel.: +43(0)664 508 7664

Dreitägiges Dampflokseminar 29.04-01.05.2024.

DEV e.V.

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.,
Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen,
Bahnhof 1, 27305 Bruchhausen-Vilsen
Internet: www.museumseisenbahn.de, informativ auch www.bruchhausen-vilsen.de ►Tourismus ► Veranstaltungskalender ► Suche „Kleinbahnerdiplom“
Kontakt: 04252-930050 (TourismusService)
E-Mail: tourismus@bruchhausen-vilsen.de

Wochenendkurs zum **„Kleinbahner-Diplom“**, max. 4 Teilnehmer, **Termin 2024: 25.-26.05.**

DEW e.V.

Dampfeisenbahn Weserbergland e.V., Am Bahnhof 9, 31655 Stadthagen / Pf. 110245, 31729 Rinteln
Internet: www.dampfeisenbahn-weserbergland.de
E-Mail: info@dampfeisenbahn-weserbergland.de
oder Kontaktformular / Tel.: 05722-2813137

Wochenendkurs Ehrendampflokführer auf BR 52. Aufgrund eines Unfallschadens an der Dampflok sind auf unbestimmte Zeit keine Kurse möglich.

MBB Molli

Mecklenburgische Bäderbahn MOLLI GmbH
Am Bahnhof 3-4, 18209 Bad Doberan
Tel.: 038293-431331, Kontaktformular
E-Mail: reservierung@molli-bahn.de
Internet: www.molli-bahn.de (►Erlebnis Molli)

Dampflok-Erlebniswochenende, Lokmitfahrten. WE-Termine im Mai-Juni, September, Oktober, wahlweise Freitag+Sonnabend od. Fr. + Sonntag.

RüBB

Rügensche Bäder Bahn „Rasender Roland“
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Bahnhofstraße 14, 18581 Putbus, Kontaktformular,
Tel.: 038301-8840-14, Fax: 038301-8840-9
E-Mail: ruegen@pressnitztalbahn.com
Internet: www.ruegensche-baederbahn.de

Aus brandschutz- und versicherungstechnischen Gründen keine Führerstandsmitfahrten mehr.

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

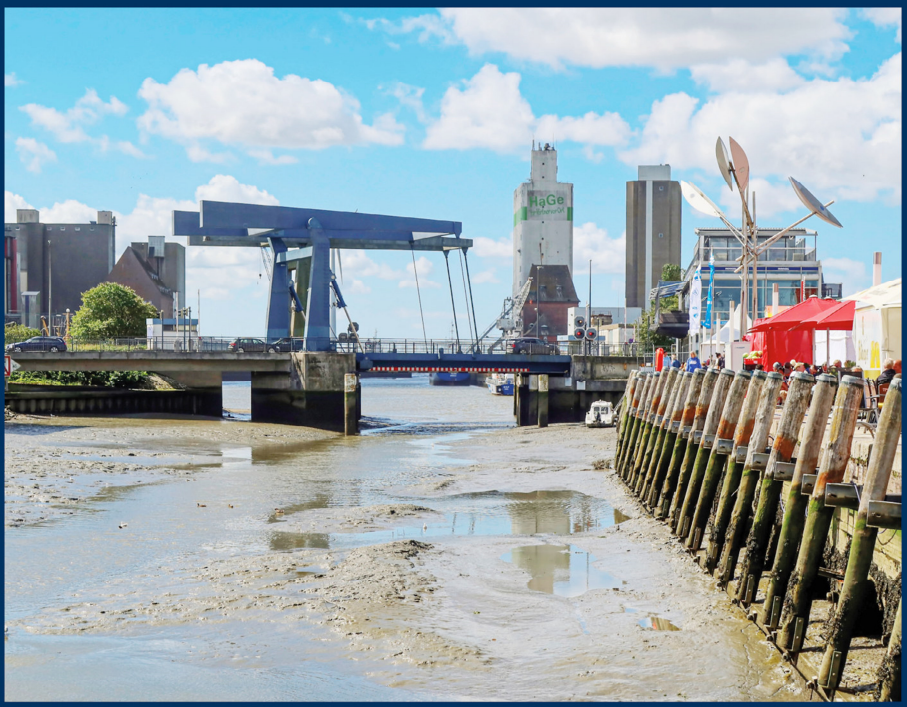
✦✦✦

Unterschwelliger Vorwurf entkräftet

Im NFS 3/23 wurde berichtet, dass die Bahnhofs-Gleisanlage in Carlsfeld durch städtische Baumaßnahmen teilweise unbenutzbar gemacht wurde. Diese Meldung beruhte auf dem Augenschein des Redakteurs und entsprechenden Darlegungen in Fachzeitschriften. Inzwischen konnte durch eine Recherche der IG Preßnitztalbahn e.V., nachzulesen im Preß’-kurier 194 Okt./Nov 2023, aufgeklärt werden, dass dies in Abstimmung mit dem FHWE e.V. aus historisch berechtigten Gründen erfolgte. Die Baumaßnahme führte zur Kappung eines Gleises direkt an einem Weichenanfang – aber diese Weiche und das nun entfernte Gleisstück gehören nicht zum originalen, historischen Gleisplan des Bahnhofs, sondern wurden als Provisorium der ersten Wiederaufbau-Etappe eingebaut. Der FHWE strebt aber einen Wiederaufbau der Gleisanlagen nach historischem Vorbild an, wozu auch die jetzt nicht mehr nutzbare Weiche ausgebaut und an anderer Stelle eingebaut werden wird.

Club DR Ehrenlokführer

Einladung zur General-/Jahreshauptversammlung nach Husum in Nordfriesland, Oktober 2024



Unterwegs mit Bahn, Bus und Schiff
Fahrten nach Neumünster, Helgoland und Sylt

dr-ehrenlokfuehrer.de

Hartelk welkimen in Hüsem weern Clubliddmaaten un Gäst,

Termin (bitte vormerken):

Programm vom 11. Oktober 2024 bis 14. Oktober 2024. Die Anreise sollte bereits am 10. Oktober erfolgen, die Rückreise am 15. Oktober. Die Generalversammlung selbst findet am Sonntag, den 13. Oktober 2024 statt.

Unser Rundum-Sorglos Programm:

Eure Gastgeber bieten euch zur General-/Jahreshauptversammlung diesmal Außergewöhnliches an:

- Besuch des DB Fahrzeug-Instandhaltungswerkes und des Kulturlokschuppens in Neumünster;
- Empfang im Restaurant „Husums Brauhaus“, nahe dem „Schloss vor Husum“;
- Fahrt mit dem Bus vom Hotel zum Büsumer Hafen und weiter mit einem Bäderschiff nach Helgoland, zusätzliche Sightseeing-Angebote auf und um Helgoland, sowie zur Düne sind in Vorbereitung;
- General-/Jahreshauptversammlung in Husum im Hotel Hinrichsen;
- Gesellschaftsabend an Bord des Restaurantschiffes „Nordertor“ im Husumer Hafen;
- Fahrt über den nördlichen Abschnitt der Marschbahn über den Hindenburgdamm nach Westerland auf Sylt mit großer Inselrundfahrt und Möglichkeit zum Spaziergang durch den Ortskern von Westerland;
- Gemeinsamer Abschlussabend in einem Husumer Restaurant.

Anreise:

Die Anreise erfolgt individuell mit der Bahn über Hamburg Hauptbahnhof nach Husum, oder mit dem eigenen PKW über Hamburg auf der A7 (Elbtunnel), A23 und weiter über die B5 ab Heide.

Abendessen:

Wir haben für Euch mit den Restaurants eine Auswahl norddeutscher Gerichte abgestimmt. Die Abendessen am Freitag, Sonntag und Montag sind in unserem Angebot eingeschlossen. Die Getränke sind extra zu bezahlen.

Wichtige Hinweise:

Für unsere Reise nach Helgoland ist ein gültiger Personalausweis oder ein gültiger Reisepass erforderlich! Bitte unbedingt die Zollvorschriften beachten! Nicht alles, was an Bord des Schiffes oder auf Helgoland als zollfrei angeboten wird, ist wirklich günstiger als auf dem Festland. Der Club haftet nicht für Zollvergehen und nicht für alle daraus entstehenden Folgen. Für die Fahrt nach Helgoland empfehlen wir entsprechende Kleidung.

Teilnehmer mit Mobilitätseinschränkungen erhalten auf Anfrage hilfreiche Hinweise im Vorwege.

Änderungen am Programm und an der Auswahl der Restaurants vorbehalten.

Sekretär: Karl-Heinz Kaschade, Recklinghausen, Deutschland
Telefon: +49 (0) 2361 47899
E-Mail: karl-heinz.kaschade(at)t-online.de
Clubadresse: Postfach 1104, 21741 Hemmoor, Deutschland
Internet: dr-ehrenlokfuehrer.de

Hotel Hinrichsen

Adresse: Süderstraße 35-43, 25813 Husum
Telefon: +49 (0) 4841 89070
E-Mail: info@nordsee-hotel-hinrichsen.de

Das Hotel verfügt über eine ausreichende Zahl von Zimmern unterschiedlicher Kategorie und Stellplätze für Autos am Haus. Eure Organisatoren haben ein entsprechendes Zimmer-Kontingent zu vergünstigten Konditionen vereinbart. Buchungen erfolgen wie gewohnt unter Angabe eines Stichwortes.

Das liebevoll eingerichtete 3-Sterne-Hotel befindet sich in ruhiger Lage im Herzen der Stadt. Das Haus liegt nur 500 m vom Bahnhof entfernt. In kurzer Zeit erreicht der Gast bequem zu Fuß den malerischen Hafen, den Marktplatz, den Schlosspark und die Krämerstraße – Husums Einkaufsmeile.

Unsere GV/JHV Teilnehmer beginnen den Tag mit einem abwechslungsreichen Frühstück. Am Abend trifft man sich sicher in der gemütlichen Hotelbar „Klönstuv“.

Husum war die Heimat des Schriftstellers Theodor Storm, bekannt durch die Novellen „Der Schimmelreiter“ und „Pole Poppenspäler“, oder schlicht durch die Zuglaufschilder der Bundesbahn IC-Züge „Theodor Storm“ oder der legendären Bundesbahn Nostalgie-Dampfzüge „Schimmelreiter“, zumeist gezogen vom Öl-Edelrenner 01 1100 oder der Ochsenlok 042 271-7.

Wer sich für das Leben und für die Werke des Schriftstellers Theodor Storm interessiert, dem sei ein Besuch im Storm-Haus am Hafen empfohlen.

Gastgeber und Organisation: Uschi und Jürgen Fasse, E-Mail: hju.fasse(at)t-online.de
Horst Reimers, E-Mail: horst.reimers(at)t-online.de

Wagenausbesserungswerk und KulturLokschuppen Neumünster

Das DB Fahrzeuginstandhaltung Werk in Neumünster (früher Aw Neumünster) ist das erste Ziel unseres eisenbahnbezogenen Programmteils zur diesjährigen General-/Jahreshauptversammlung. Hier in Neumünster finden im wesentlichen Wartung, Reparatur und Umbauten von hochwertigen Reisezugwagen verschiedener Verkehrsunternehmen statt. So kann man hier von Zeit zu Zeit auch Fahrzeuge Schweizer Bahnen antreffen. Zukünftig möchte die Deutsche Bahn hier ihre neuen Talgo-ICE-L instandhalten.

Im Anschluss besichtigen wir den Kulturlokschuppen Neumünster (früher Bw Neumünster) mit interessanten historischen Fahrzeugen, Gebäuden und Einrichtungen. Zur hiesigen Sammlung gehört gegenwärtig u.a. die Ochsenlok 042 271-4 der Rendsburger Eisenbahnfreunde, die dänische F 654 „Julchen“, die O&K Dampflok 7685 „Finchen“ und die Dampflok 50 001 vom Technikmuseum Berlin, zudem die Leihgaben V 160 003, V 200 007 und Köf 6268 des Vereins „Historische Eisenbahn Lübeck“, der Mosbacher Gmeinder-Traktor 5462 „Kleiner Helmut“ und die im Privatbesitz befindliche betriebsfähige V 160 002.

Im August 2023 verweilte die imposante Dampfloklegende 012 104-6 vom „Team Faszination Dampf“ in Neumünster und präsentierte sich als unumstrittener Star anlässlich des „Tags der offenen Tür“ auf der Drehscheibe.

Die ölgefeuerten Dreizylinder zogen zu DB-Zeiten schwere Schnellzüge über die Marschbahn von Altona über Heide, Husum und Niebüll nach Westerland.

Sekretär: Karl-Heinz Kaschade, Recklinghausen, Deutschland
Telefon: +49 (0) 2361 47899 / E-Mail: karl-heinz.kaschade(at)t-online.de
Clubadresse: Postfach 1104, 21741 Hemmoor, Deutschland

Mit dem Bäderschiff nach Helgoland

Deutschlands einzige Hochseeinsel ist unser zweites Ziel. Wir fahren mit dem Bus vom Hotel zum Anleger in Büsum, gehen dort an Bord eines Bäderschiffes und reisen durch das Süderpiep-Fahrwasser zum „Roten Felsen“.

Nach gut zweieinhalb Stunden heißt es dann „Welkoam Iip Lunn“. Auf Helgoland haben wir etwa 3 Stunden Aufenthalt. So kann man das Unterland mit der Helgoländer Inselbahn erkunden, die Insel mit einem Boot umrunden oder zur Düne übersetzen. Der Fußweg zur „Langen Anna“ ist beschwerlich und dauert mindestens 2 Stunden hin und zurück. Wir arbeiten noch an zusätzlich zu buchenden Programmergänzungen. Helgoland gehört übrigens politisch zum Landkreis Pinneberg. Hingegen ist der Pinneberg mit 6130 cm über See die größte Erhebung der Insel. Ein weithin sichtbares Gipfelkreuz verführt jährlich zahlreiche Besucher zum Aufstieg.

Auf der Marschbahn über den Hindenburgdamm nach Sylt

Am letzten Tag der Veranstaltung reisen wir mit einem Regionalzug von Husum nach Westerland. Hier wartet ein Reisebus auf die Teilnehmer zur Inselrundfahrt. Die Route führt uns von List im Norden bis Hörnum im Süden. Im Anschluss verbleibt genügend Zeit für einen individuellen Spaziergang zur Strandpromenade.

Stellvertretend für Bilder der modernen Bahn, hier Erinnerungen an den berühmten Nostalgiezug „Schimmelreiter“, einmal die Scheinanfahrt bei Morsum (Sylt), sowie der Blick aus einem Schürzenwagen auf die Nordsee während der Fahrt über den Hindenburgdamm. Vorne links die noch sehr junge spätere Quästorin des Clubs mit ihrer Familie.

Sünndag musst Du sülvs sehn, wat du deist ...

Nah de General-/Johreshööfversammlung hebbt wi veel free Tiet för en wiet Spazeergang dör Husum, to'n Bispeel langs den Haven to de Klappbrüggen, to'n Besöök vun dat Theodor Storm Huus oder to'n Ankieken vun de Kark an' Markt, dat Wahrteken vun de noordfreesch Kreisstadt. Bi Inkehr in een vun de Cafés raden wi Friesentorte un Pharisäer an.

Todem besteiht an' Sünndag ok de Mööglichkeit to'n individuellen Fohrt mit den Tog in de lütt Stadt Tönning an de Eider oder to en körten Besöök in dat Seebad St. Peter-Ording mit sien breet Sandstrand.

In 'n Avend draapt wi uns denn an Bord vun de MS „Nordertor" - nich vergeten!

Beschreibungen: Heinz-Jürgen Fasse, Horst Reimers, Reinhard Schüler
Fotos: © H. Reimers, © R. Schüler
Gestaltung: Reinhard Schüler, Frieder Jehring