# News Facts & Stories

**NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/24 01.03.2024**

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

## Gelungen und nun auch unvergesslich gemacht ...

... ist unsere Veranstaltungsserie zur JHV/GV im vergangenen Oktober. Das gesamte Hauptprogramm lässt unser Präsident in einem rekordverdächtig umfangreichen Bericht unter Mithilfe mehrerer Foto-Autorinnen und -Autoren ab Seite 4 Revue passieren. Sein Foto (oben) zeigt Ehrenlokführer-Kollegen im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg, die den spannenden Ausführungen Axel Schlenkrichs (2. v.r.) lauschen, der uns wunderbar betreute und im Nachgang als Vereinsvorstand auch diese Worte an uns richtete:

*„Ihr wart eine prima Truppe! Die besten Grüße und Wünsche an alle Ehrenlokführer und ihre Familien. Es hat uns auch allen Spaß gemacht, vielleicht klappts auch mal wieder ...“*

***Mit der grünen Krone aus dem Erzgebirge wünschen Redaktion und Vorstand des Clubs DR Ehrenlokführer allen Lesern frohe Ostern!***

*(Foto bei Markersbach: Frieder Jehring)*

# JHV 2024 vom Club DR Ehrenlokführer in Husum

Moin lewe Lüüd (Damit genug mit dem Niederdeutschen, *einmal* „Moin“ und *nicht* „Moin, moin“. Wenn einer das bei uns sagt, heißt es: „Der ist ja sabbelig“).

Die Vorbereitungen für die diesjährige JHV laufen auf vollen Touren. Dieses Jahr geht es in den hohen Norden, an die Nordseeküste, ins plattdeutsche Land. Genau gesagt nach Husum / Nordfriesland.

Der erste Tag der JHV steht ganz im Zeichen der Eisenbahn. Wir möchten mit Euch nach Neumünster fahren und das DB Fahrzeuginstandhaltung Werk Neumünster und den „Kulturlokschuppen“ Neumünster besichtigen.

Abends gibt es im „Brauhaus Husum“ bei der Welcome-Party eine Spezialität aus der Region, aber ohne Fisch.

Am zweiten Tag geht es auf die einzige Deutsche Hochseeinsel, Helgoland. Dort haben wir ca. 3 Stunden Zeit für unterschiedliche Aktivitäten. Einige können auch gesondert gebucht werden. Auf der Hinfahrt gibt es ein zweites Frühstück und auf der Rückfahrt Kaffee und Kuchen. Sollte das Schiff bei starkem Seegang nicht auslaufen können, haben wir ein Alternativprogramm vorbereitet.

Am dritten Tag, dem Sonntag, kann jeder ausschlafen und nachmittags findet die JHV 2024 statt. Ein extra Damenprogramm gibt es diesmal nicht, weil die Damen wie in der Schweiz gerne als „Zaungäste“ die JHV beobachten können. Wer das nicht möchte, kann in die nahe Altstadt, zum Schloss mit Park, zum Theodor-Storm-Haus oder zum alten Hafen gehen, wo es vieles Interessantes zu schauen gibt. Leider ist das ein Sonntag und die Geschäfte haben zu (Schmunzel). Zum Abend wird es wieder maritim. Wir essen auf einem Schiff, das fest vertäut und schaukelfrei im Hafen liegt. Es gibt Buffet, unter anderem mit Außenbordskameraden (Fisch).

Am 4. Tag fahren wir mit der Marschbahn Richtung Norden und über den Hindenburgdamm auf die Insel Sylt. Diese können wir während einer dreistündigen Busrundfahrt kennenlernen. Danach ist noch Zeit für einen Bummel durch Westerland bzw. für den einen oder anderen Einkauf, bevor es mit der Bahn wieder nach Husum geht. Abends wird im „La Mer“ gegessen. Wieder gibt es eine norddeutsche Spezialität.

Alle Essen auf der Reise sind so ausgesucht, dass auch die Kein-Fisch-Esser satt werden können.

Auch mit den Preisen ist es diesmal anders. Es gibt nicht viele Einzelpreise, sondern wir haben spitz gerechnet. Und herausgekommen ist ein Gesamtpreis, der die Ausflüge und die Essen beinhaltet. Nur die Getränke und evtl. abweichend bestellte Essen sind vor Ort zu bezahlen, sowie die Zusatzbuchungen Z3.1 bis Z3.4 auf Helgoland bei der Bezahlung an den Club.

**Der Anmeldebogen für die hoffentlich für Euch interessante JHV 2024 liegt diesem NFS bei.** Zur Erinnerung: An der JHV 2023 gab es Flyer mit der bebilderten Reisebeschreibung und im NFS 4/23 eine Darstellung.

Die Anmeldung im Hotel Hinrichsen führt bitte jeder wie gewohnt selbst im Hotel unter dem Stichwort „Club DR Ehrenlokführer“ durch. Wir haben ein Kontingent Einzel- und Doppelzimmer reservieren lassen. Das Hotel hat nur zwei Stockwerke und entsprechend keinen Aufzug. Wer mobilitätseingeschränkt ist, sage das bitte bei der Anmeldung, damit das so weit wie möglich bei der Zimmervergabe berücksichtigt werden kann. Das Hotel hat ausreichend (kostenpflichtige) Stellplätze und eine Ladesäule für Elektroautos im Hof. Und zum Bahnhof ist es auch nicht weit. Bei der Abreise sind die Zimmer zu bezahlen.

Mit der Anmeldebestätigung kommen weitere Hinweise, z.B. dass die Teilnahme auf eigene Gefahr ist, nicht alle Aktivitäten barrierefrei sind, wir in Neumünster in die Nähe spannungsführender Teile kommen, zum Beispiel für Herzschrittmacher, usw. Außerdem wird noch einmal auf die Einhaltung der Zollbestimmungen bei der Helgolandfahrt hingewiesen.

Jetzt hoffen wir auf zahlreiche Anmeldungen, gutes Wetter und wünschen allen Teilnehmern viel Spaß.

Horst Reimers,
Uschi und Heinz-Jürgen Fasse

# !!! Wichtige Neuigkeiten aus dem Quästorat !!!

Der Versand der Mitgliedsausweise erfolgt künftig nicht mehr direkt nach Zahlung des Mitgliedsbeitrags. Die Ausweise werden nach Zahlungseingang mit dem vierteljährlich darauf erscheinenden NFS-Heft versendet. Der Grund sind Sparmaßnahmen bei den Portokosten.

Des Weiteren würde mir die Arbeit erleichtert werden, wenn alle Mitglieder den fälligen **Clubbeitrag, der laut Satzung bis 31. Januar des Folgejahres auf den Beginn des Clubjahres zu zahlen ist,** unaufgefordert fristgerecht einzahlen. (Zur Erläuterung: Clubjahr 2024, Beginn 01.10.2023, **Beitrag war bis zum 31.01.2024 zu zahlen.**)

Also **34 € / 34 CHF** überweisen auf dieses Konto: Begünstigter: **Club DR Ehrenlokführer**, IBAN: **DE 33 2419 1015 0037 1513 01**, BIC: **GenoDEF1SDE**, Volksbank Stade-Cuxhaven.

Leider habe ich in den letzten Jahren Zahlungserinnerungen schreiben müssen, weil ca. ein Drittel der Mitglieder nicht pünktlich zahlte oder sogar erst nach dem zweiten Aufruf. Ich wäre froh, wenn diese Schreibarbeit entfallen könnte. Obwohl wir schon eine Mahngebühr von 5 € für verspätete Zahlung eingeführt haben, gab es leider keine Verbesserung, auch dieses Jahr muss ich wieder 35 Zahlungserinnerungen auf den Weg bringen.

**Bitte notiert Euch den Zahlungstermin für künftige Jahre** und erleichtert mir meinen Job. Darüber würde ich mich sehr freuen.

Eure Quästorin

## Clubvorstands-Ecke

(FJ) Der Vorstand traf sich turnusgemäß am Folgetag des Berliner Eisbeinessens, 14. Januar 2024, zur Vorstandssitzung. Der Stammtischleiter Berlin, Hartmut Moldenhauer, nahm als Gast teil. Themen waren unter anderem:

- Genehmigung der Endabrechnung der JHV 2023, die keinen Verlust ausweist.
- Stand der Vorbereitungen und Abstimmung des weiteren Vorgehens zur JHV 2024.
- Ideensammlung zu JHV-Vorschlägen für 2025, 2026 und 2027 (35 Jahre).
- Die anstehenden größeren Stammtischveranstaltungen und Clubreisen des laufenden Jahres (siehe auch Stammtisch-Rubrik auf Seite 25).
- Verlegung der kommenden Vorstandssitzung auf den 18. Juli in Schelklingen, eingetaktet in die „Clubreise Schwäbische Alb“.
- Bestätigung der NFS-Redaktionsschluss-Termine für 2024, wie sie im NFS 4/23 abgedruckt sind.
- Überlegungen zur (Layout-)Gestaltung des NFS, um ggf. die Rezeption zu optimieren.
- Vertagung von Aktualisierungen der Club-Werbematerialien „Präsentation“ und „Flyer“; dies kann bei Bedarf wieder aufgenommen werden.
- Vorgehensweise zum Erfassen von Mitglieder-Geburtstagen (auf freiwilliger Basis), um an Jubiläen Vorstandsgrüße versenden zu können.
- Vorgehensweise für die kommenden Oster- und Weihnachtsgrüße des Vorstands an Partner außerhalb des Clubs.
- Erweiterung des Internetauftritts um einen Block mit Dokumenten und Schilderungen zu den ELF-Ausbildungen in der Gründungszeit des Clubs.

## Noch kurzfristig einplanen?

Das **16. Dresdner Dampfloktreffen am 13./14. April 2024** lockt wieder zahlreiche Sonderzüge an und überrascht mit der **Heimkehr** der 1991 in die Region Stuttgart verkauften Dampflok **50 3636-3**! Alle Infos & Tickets unter igbwdresdenaltstadt.de

## 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:** *siehe gelber Kasten oben!*


**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.

**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.

## Unser Clubtreffen vom Oktober 2023 in der Rückschau

*– der NFS-Redaktion von Club-Präsident und Quästorin, Reinhard und Inge Schüler, unterbreitet –*

### Annaberg-Buchholz im Erzgebirge

Im Oktober 2023 reisten die Ehrenlokführer, Beifrauen und weitere Gäste zur 31. Jahreshauptversammlung nach Annaberg-Buchholz im Erzgebirge. Die Stadt ist Sitz des Erzgebirgskreises, zudem wirtschaftlicher und touristischer Mittelpunkt der Region.

Die Gründung von Annaberg und Buchholz folgte nach der Entdeckung von Silbervorkommen zu Beginn der Neuzeit in den Jahren 1496 und 1501. Wenig später entwickelte sich Annaberg nach Freiberg zur damals zweitgrößten Stadt Sachsens. Über Jahrhunderte sicherte der Bergbau Fortschritt und ein wenig Wohlstand in dieser Region. Auch die Kunst des Spitzen-Klöppelns, die Herstellung von Posamenten und Gewirken, das Filzen von Wolle und das Schnitzhandwerk gewannen zunehmend an Bedeutung.

Annaberger Rathaus (Foto: FJ)

Um 1528 leistete der als deutscher Rechenmeister bekannte Adam Ries in Annaberg als Buchführer Dienste in der Bergverwaltung. Er gilt als Vaterfigur des modernen Rechnens auf Linien mit Rechensteinen. Adam Ries unterstützte die Abkehr von römischen Ziffern zu Gunsten des vorteilhaften Stellenwertsystems mit strukturierten indisch-arabischen Zahlenzeichen. „Nach Adam Riese sind das genau …“. Ihr erinnert euch?

Wahrzeichen von Annaberg-Buchholz sind die Kirche „St. Annen“, die Bergkirche „St. Marien“, und der Annaberger Marktplatz mit dem Barbara-Uthmann-Denkmal und dem Weihnachtsmarkt in der Adventszeit. Zu den weiteren Sehenswürdigkeiten zählen unter anderem das Adam-Ries-Museum, das Schmiedemuseum „Frohnauer Hammer“ mit einer Klöppelstube, und das Bergwerksmuseum „Markus-Röhling-Stolln“ und der „Dorothea Stolln“.

Annaberger Marktplatz mit Barbara-Uthmann-Denkmal, Großer Kirchgasse und Annenkirche (Foto: FJ)

Im Jahr 2023 zählte Annaberg-Buchholz etwa 19.400 Einwohner. Hausberg ist der 831 Meter hohe Pöhlberg, unmittelbar östlich von Annaberg gelegen.

Der Eisenbahnfreund erreicht die Kreisstadt heute mit den Dieseltriebwagen der „Erzgebirgsbahn“, ein Angebot von DB Regio. Die Züge verkehren von Cranzahl und Annaberg-Buchholz Süd über die „Zschopautalbahn“ in Richtung Flöha (mit Anschluss in Richtung Dresden) und weiter nach Chemnitz.

BR 642 (Desiro) der Erzgebirgsbahn in Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof (Foto: Katrin Jehring)

Übrigens feiert man im Erzgebirge in diesem Jahr ein kleines Jubiläum – 5 Jahre UNESCO Welterbe Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří. Der Verein Welterbe e.V. erklärt:

*`Insgesamt besteht das Welterbe Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří aus 22 Bestandteilen: 17 auf deutscher und fünf auf tschechischer Seite. Die ausgewählten Denkmale, Natur- und Kulturlandschaften repräsentieren in ihrer Gesamtheit die wichtigsten Bergbaugebiete und Epochen des sächsisch-böhmischen Erzbergbaus. Jeder Bestandteil setzt sich aus verschiedenen Einzelobjekten bzw. Landschaften zusammen. Neben über- und untertägigen Sachzeugen des Montanwesens wurden auch historische Stadt- und Bergbaulandschaften, wie z.B. Haldenzüge berücksichtigt.*

*Nur in der Verbindung aller 22 Bestandteile liegt die Bedeutung der Welterbestätte im Sinne der UNESCO begründet. Um zu einer umfassenden Vermittlung des montanhistorischen Erbes der Region beizutragen, wurden zusätzliche Standorte als „assoziierte Objekte“ zum Welterbe definiert.´*

Mehr dazu siehe:
www.montanregion-erzgebirge.de

## Unser persönliches Reiseprogramm

Das Beste an den Jahreshauptversammlungen unseres Clubs sind natürlich immer die zugehörigen Ausfahrten und Besichtigungen. Zur 31. JHV wurde den Teilnehmern ein sehr umfangreiches Programm mit zahlreichen Auswahlmöglichkeiten geboten.

Für den ersten Tag entschieden wir uns zur Fahrt mit dem Dampfzug der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal und weiter zur Fahrt mit der Fichtelberg-Schwebebahn auf den mit 1215 Meter höchsten Berg Sachsens und zweithöchsten Berg im Erzgebirge. Die Fichtelberg-Schwebebahn gilt als älteste Luftseilbahn Deutschlands.

Am zweiten Tag fuhren wir mit einem historischen, bestens gepflegtem Ikarus-Bus zu touristischen Zielen rund um Annaberg-Buchholz. Mit der Grubenbahn fuhren wir in den „Markus-Röhling-Stolln“ ein und erlebten eine hochinteressante Führung durch das unterirdische Labyrinth des Bergwerksmuseums. Im Anschluss folgte die Fahrt auf den Pöhlberg. Vor dem traditionellen Empfangsabend besichtigten wir die Schmiede „Frohnauer Hammer“ und erhielten Einblicke in die hohe Schule des Klöppelns.

(Fotos rechts: Nr. 1,2,4,6: Sebastian Jehring / Nr. 3,5: Nils Radtke)

Die Tfz unserer JHV-Ausflüge

Der dritte Tag – Mit der Sächsischen IV K von Jöhstadt nach Steinbach – neun Kilometer pure Eisenbahnromantik entlang des Schwarzwassers und der Preßnitz! Originalgetreu wiederhergestellte Bahnhöfe und Haltepunkte, Telegrafenmaste und vieles mehr in herrlicher Landschaft. Das Wasserhaus in Steinbach – ein Muss für Eisenbahnfreunde und Fotografen. All das wurde heute geboten. Und dann war da noch die formale General-/Jahreshauptversammlung auf halber Strecke in der Gaststätte „Forellenhof“ am gleichnamigen Haltepunkt der Museumsbahn. Und noch was auf dem Rückweg – die Ausstellungs- und Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn mit zahlreichen Überraschungen.

Am vierten Tag reisten wir mit einem komfortablen Reisebus zur Museumsbahn Schönheide und fuhren bei herrlichem Sonnenschein mit einem Dampfzug von Stützengrün (Bürstenfabrik) nach Schönheide Mitte und zurück. Zuglok wieder eine IV K. Nach dem Mittagessen folgte die Fahrt mit dem „Wernesgrüner Schienenexpress“ als Sonderzug der Ehrenlokführer von Hammerbrücke über Rautenkranz nach Schönheide Süd. Dabei genossen wir in den offenen Wagen den gebirgstypischen Wintereinbruch mit Hagel und erstem Schneefall.

Am letzten Tag besuchten wir das beeindruckende Eisenbahnmuseum Schwarzenberg des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. und reisten mit einer für die Deutsche Reichsbahn gebauten Ferkeltaxe auf der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ über das Markersbacher Viadukt nach Schlettau. Dabei erlebten wir Historisches und Neues – vorgetragen von Mitarbeitern des Digitalen Testfelds Bahn, des ersten digitalen Stellwerks Deutschlands und des Smart Rail Connectivity Campus e.V. (SRCC).

Wie schon erwähnt wählten unsere Gastgeber und Organisatoren die Gaststätte „Forellenhof“ für die Durchführung der eigentlichen General-/Jahreshauptversammlung aus.

An der Planung und Durchführung wirkte die gesamte Familie Jehring mit. Zur Veranstaltung reisten in Summe mehr als 45 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an. An der eigentlichen General-/Jahreshauptversammlung nahmen insgesamt 27 Clubkolleginnen und Clubkollegen teil.

Die letzte Fahrt machten noch 27 Teilnehmer mit (Foto.: Axel Schlenkrich, VSE, EBM Schwarzenb.)

Und noch etwas soll erwähnt werden und unvergessen bleiben: Erstmals zum Auftakt einer Hauptversammlung überraschten unsere Gastgeber die Teilnehmer des Clubs am Empfangsabend mit Musik, genauer, mit Erzgebirgischen Liedern, auf Instrumenten selbst gespielt und mit eigenem Gesang! Tosender Beifall von einem Kumpel aus Marl in Nordrhein-Westfalen für das auch im dortigen Revier traditionsreiche „Steigerlied“ und viel Applaus von allen anderen.

Und beim Lied „Dr Frohnaaer Hammer“ – Ort unserer Welcome-Party – konnten alle mit einem vom Gastwirt geschenkten Holzhämmerchen mitmachen (Foto: Andreas Walter / Montage: FJ)

*Mit den nachfolgenden Berichten möchten wir an unseren Aufenthalt im Erzgebirge erinnern und Katrin, Roswitha, Sebastian und Frieder noch einmal für ihr Engagement herzlich danken.*

*Inge und Reinhard Schüler,*
*geschrieben im Februar 2024*

## Unsere Reise im Einzelnen

### Erster Tag – Fichtelbergbahn

Die Qual der Wahl gleich am ersten Veranstaltungstag. Was machen? Entweder mit viel Zeit auf den Fichtelberg fahren, oder am Besuch der Lokomotivwerkstatt Oberwiesenthal teilnehmen und einen Dampfzug auf dem Hüttenbachviadukt fotografieren. Nun, was für den normalen Touristen keine große Frage ist, das kann für einen norddeutschen Eisenbahnfreund schon eine schwere Entscheidung bedeuten. Um es vorweg zu nehmen: Der Berg rief und gewann.

Zur Mitfahrt mit der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal bedurfte es natürlich keiner Überlegung. Zunächst mussten wir aber erstmal von Annaberg-Buchholz mit der Erzgebirgsbahn nach Cranzahl fahren. Eine kurze Strecke, von Annaberg-Buchholz Mitte nicht mal zehn Minuten in Richtung Süden. Höhepunkt dabei, das Viadukt über die Sehma kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Cranzahl.

Am gleichen Bahnsteig gegenüber schon unser Dampfzug mit Lok 99 1785-7 (früher 99 785), dahinter ein abgestellter Güterzug mit Lok 99 1786-5 (früher 99 786), einem offenen und einem gedeckten Waggon.

Unsere 99 785 wurde vom Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg mit der Fabriknummer 132024 für die Deutsche Reichsbahn der DDR gebaut und 1954 an diese abgeliefert. Die Lok ist eine sogenannte Neubaulok – eine Heißdampflok der Bauart 1’E1’ h2t, entsprechend der vorher gebauten Einheitslok. Die Sächsischen Eisenbahner nennen sie kurz „VII K neu“, obwohl dieses Königlich-Sächsische Nummernschema – in logischer Fortsetzung der vorherigen Sächsischen Baureihen – schon bei der Einheitslok „VII K“ nicht mehr amtlich war.

Ab 1970 bekamen auch die Loks der DR eine EDV-gerechte Computernummer. Fortan war unsere Lok nun als 99 1785-7 unterwegs. Im Jahr 1992 erhielt die Maschine in Meiningen einen Neubaukessel und in Hinblick auf die Zusammenführung von Bundesbahn und Reichsbahn zur DB AG erfolgte erneut eine Umzeichnung in 099 749-4. Im Jahr 2007 wechselten die Loks von der DB AG in den Bestand der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG). Seitdem ist sie wieder mit ihren alten Nummern, entweder als 99 785 oder als 99 1785-7 zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal unterwegs. Die aktuelle Beschilderung weist sie als Schmalspurbahnlok („Kleinspur“-Lok) der Fichtelbergbahn aus und ist dem Lbf Oberwiesenthal zugeteilt.

Für den Umstieg von der Erzgebirgsbahn auf den Dampfzug bot der Fahrplan nur fünf Minuten – nur wenig Zeit zum Fotografieren. Die Plätze im Dampfzug waren für uns in ausreichender Zahl reserviert. Bis zum Abfahrtspfiff des Zugführers fand jeder seinen Platz.

Prima Stimmung im Zug (Foto: Sebastian Jehring)

Unsere „785“ nahm Fahrt auf und verließ mit ihrem schmucken Personenzug den Bahnhof Cranzahl in einem langen Linksbogen. Die Leistung der Lok soll 600 PS betragen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h – genug für Fahrten auf schmaler Spur, genauer auf ganz schmaler Spur – nur 750 mm!

Unsere Garnitur in Fahrt (Foto: Sebastian Jehring)

Während der Fahrt hatte ich zwischendurch ein wenig Zeit für einen Blick in den Flyer der Fichtelbergbahn. Hier entdeckte ich die nachfolgende Streckenbeschreibung, welcher eigentlich nichts hinzuzufügen ist:

*`Begeben Sie sich mit der Fichtelbergbahn auf eine Reise durch Historie, Nostalgie und Technik – und fahren Sie mit der Dampflok auf historischen Gleisen durch das obere Erzgebirge.*

*Während der zweieinhalbstündigen Hin- und Rückfahrt können Sie sich vom Anblick der am Fenster vorbeiziehenden Landschaft des Erzgebirges verzaubern lassen und das Reisen in seiner gemütlichsten Form, fernab großer Verkehrswege und Alltagstrubel, genießen.*

*Die Strecke der Fichtelbergbahn führt von Cranzahl durch das beschauliche Sehmatal vorbei am Haltepunkt Unterneudorf zum Bahnhof Neudorf. Danach geht es weiter bergauf zum Bahnhof Vierenstraße. Hier beginnt das geschlossene Waldgebiet des Fichtelbergmassivs. Der Scheideweg wird gesäumt von dichten Fichtenwäldern - und die Dampflok hat nun ihr beschwerlichstes Stück vor sich. Sie schnauft mit Volldampf hinauf nach Kretscham-Rothensehma, ein sehr beliebter Ausgangsort für Wanderungen oder Radtouren. Nach einem weiteren kurzen Anstieg wird die Wasserscheide zwischen den Flüssen Sehma und Pöhlbach überquert und der Zug rollt weiter zum Bahnhof Niederschlag.*

*Weiter bergab kreuzt die Fichtelbergbahn die Bundesstraße 95. Entlang des Pöhlbachs, der Grenze zur Tschechischen Republik, geht es nun wieder kräftig bergauf nach Hammerunterwiesenthal und Unterwiesenthal bis zum Endbahnhof Kurort Oberwiesenthal. Ein besonderes Erlebnis ist die Fahrt über das mächtige, 110 m lange und 23 m hohe Hüttenbachviadukt.`*

Vor uns nun das genannte Viadukt und die Ankunft im Bahnhof Oberwiesenthal mit seinem großen Empfangsgebäude. So wie es sich für einen Kurort und Wintersportparadies halt gehört. Der Bahnhof liegt übrigens auf einer Höhe von 893 Metern, Cranzahl auf 654 Metern.

Blick in den Bf Oberwiesenthal von den Lokbehandlungsanlagen aus (Foto: Sebastian Jehring)

Sehenswürdigkeiten in Oberwiesenthal sind natürlich der Fichtelberg und die Fichtelberg-Schwebebahn, sowie unter anderem das Wintersportmuseum „Wiesenthaler K3“. Eisenbahner zieht es natürlich eher in die Lokwerkstatt und zum Hüttenbachviadukt.

Oberwiesenthal ist Bundesstützpunkt für den Leistungssport. Ausbildungs- und Trainingsstätte für Wintersportler in sechs olympischen Disziplinen: Alpin, Biathlon, Nordische Kombination, Rennschlitten, Skilanglauf und Skisprung. Jens Weißflog dürfte der wohl bekannteste Wintersportler Oberwiesenthals sein. Er gewann dreimal olympisches Gold und wurde dreimal Weltmeister im Skisprung.

Zurück zu unserem Tag hier in Oberwiesenthal. Vom Bahnhof sind es nur wenige hundert Meter zu Fuß bis zur Talstation der Schwebebahn. An diesem eher trüben Herbsttag waren nur wenige Leute unterwegs, so dass wir aus allen Fenstern einen guten Blick auf den Ort, auf die Sportstätten und die Bergstation hatten.

Auf einer Länge von 1175 Metern überwindet die Seilbahn einen Höhenunterschied von 303 Metern. Die Fahrtzeit beträgt rund vier Minuten. Der Betrieb erfolgt lediglich mit zwei Gondeln. Mit einer Gondel können bis zu 40 Fahrgäste befördert werden. Heute alles keine Superlative mehr. Stolz ist man aber auf das Alter der Luftseilbahn – 100 Jahre in 2024!

Als wir oben ankamen, entschieden wir uns erstmal zu einem kurzen Spaziergang auf der Kuppe. Noch hatten wir einen guten Blick hi-

nüber zum Keilberg in Böhmen, dem höchsten Berg im Erzgebirge. Doch nach einigen Minuten fing es dann zu regnen an und Windböen griffen nach unseren Regenschirmen.

Blick vom Fichtelberg hinüber zum Böhmischen Keilberg in der Region Karlsbad (F.: R. Schüler)

Aber unser heimliches Ziel war ja das Restaurant „Erzgebirgsstuben“ im Fichtelberghaus. Hier genossen die Brühwiler Ulrike, der Brühwiler Peter, Inge und ich ein üppiges traditionelles böhmisches Menü mit Aperitif, einem guten Roten und einem Digestif. Ja, so verbrachte ich mein Geburtstag hier oben.

War schön! (Foto: Reinhard Schüler)

Später trafen wir auf der Kuppe noch andere Clubmitglieder. Die meisten unserer Reiseteilnehmer kehrten zusammen mit der Familie Jehring unten im Ort in das Brauhaus ein. Danach fuhren weitere mit der Schwebebahn, und andere nahmen an der Führung durch die SDG-Lokwerkstatt teil. Soll auch sehr gut gewesen sein, wie Kollege Klaus Wehmeyer in seinem Bericht „Dampfeisenbahnen gehört die Zukunft“ im NFS Ausgabe 4/23 darlegte.

Ja, und irgendwann ging es dann wieder talwärts zum Bahnhof zur Rückfahrt nach Annaberg. Ein gelungener Auftakt heute!

Die Fahrt eines Dampfzuges über das Viadukt wurde von Andreas Walter festgehalten.

Zum Abschied von der Fichtelbergbahn ein Motiv am Wasserkran Cranzahl (Foto: Reinhard Schüler)

## Der zweite Tag

### Rund um Annaberg-Buchholz

Heute sollten wir es gut haben. Wir wurden von Haus zu Haus gefahren und das mit einem ganz besonderen Bus: Einem in Ungarn gebauten „Ikarus 250“.

Zwei Oldtimer und ein Organisator vor der Abfahrt am Hotel (Foto: R. Schüler)

Vom Hotel fuhren wir mit ihm zunächst zum Markus-Röhling-Stolln, und nach der Besichtigung weiter zum Mittagessen im Berghotel auf der Kuppe des Pöhlbergs. Der beige-rote Bus ist Eigentum des kommunalen Verkehrsunternehmens „Regionalverkehr Erzgebirge“

(RVE). Der Bus ist in persönlicher Pflege von Thomas und Felix Monte. Für Vater und Sohn ist Busfahren nicht nur ein Beruf, sondern eine Berufung. Sohn Felix Monte war heute Chauffeur der Extrafahrt im Schienenersatzverkehr für den Club DR ELF, wie es die eigens für heute gestaltete Hinweistafel hinter der Frontscheibe verriet.

Unser Berliner Clubkollege Klaus Wehmeyer schrieb über den Ikarus und über die Besichtigung des Bergwerks „Markus-Röhling-Stolln“ umfassende Aufsätze, welche im NFS-Heft 4/23 ab Seite 13 zu lesen sind.

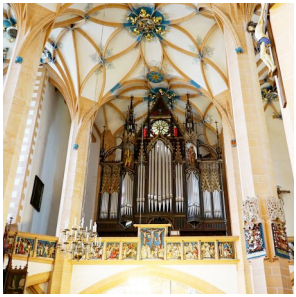
Gleisanlagen und Schaufahrzeuge vor dem Markus-Röhling-Stolln (Foto: Sebastian Jehring)

Einige Clubfreunde ließen das Besucherbergwerk aus und wurden erst zur Fahrt auf den Pöhlberg mit dem Bus abgeholt.

Das Berghotel Pöhlberg (Foto: Reinhard Schüler)

Die Kassenprüfer und Vorstandsmitglieder brachte der Bus dann zurück zum Hotel. Die Kassenprüfung und die vor einer General-/Jahreshauptversammlung übliche Vorstandssitzung waren für den Nachmittag angesetzt.

Die Anderen stiegen in der Stadt aus, um den Ortskern von Annaberg, die Kirche St. Annen und die Bergkirche St. Marien zu sehen.



Orgel und Relief-Detail mit bergmännischer Szene in der Annenkirche (Fotos: Roswitha Jehring)
Eindrucksvoll: Annaberger Bergaltar, sh. z.B. hier

Bergkirche St. Marien unterhalb des Annaberger Marktplatzes (Foto: Frieder Jehring)

Nach Spaziergang bzw. Auto- oder „S-Taxi“-Fahrt erlebten wir, wieder gemeinsam, eine Führung im Museum Frohnauer Hammer.

Vorführung des Hammerwerks (Foto.: F. Jehring)

Das Museum zeigt neben dem Hammerwerk auch Exponate wie Produkte, Dokumente und Utensilien; eine Volkskunstausstellung mit mechanischem „Heimatberg“ und eine Klöppelvorführung gehören auch dazu.

Kunstschmiedearbeit vom Hammer (F.: K. Jehring)

Szene vom Frohnauer Heimatberg (F.: F. Jehring)

**Welterbe Montanregion Erzgebirge**

In Ergänzung möchte ich nachfolgend auf das „Welterbe Montanregion Erzgebirge“ hinweisen. Wie eingangs beschrieben, gibt es auf deutscher Seite 17 Bestandteile des Welterbes. Wir durften heute gleich vier dieser Örtlichkeiten ein wenig kennenlernen (Mehr Informationen sind bei den jeweils hinterlegten Internetlinks zu finden):

Welterbe Montanregion
Erzgebirge/Krušnohoří
Welterbe Montanregion Erzgebirge e. V.

**1.) Besucherbergwerk „Markus-Röhling-Stolln“**

Gilt als Zeitzeugnis der erzgebirgischen Industriekultur. Abbau von Silber und Kobalt im Zeitraum von 1733 bis 1857 und später zu DDR-Zeiten Uran durch die SDAG Wismut. Besonderheiten sind die Grubenbahn und das Kunstrad als Teil der Grubenentwässerung.

**2.) Pöhlberg**

Untertage-Bergbau seit Beginn der Neuzeit am Osthang. Abbau von silberhaltigem Kupfererz.

**3.) Historische Altstadt Annaberg**

Bekannt sind die Bergkirche St. Marien, das Rathaus und die Bürgerhäuser. Die Kirche St. Annen ist das Wahrzeichen der Stadt. In der Kirche befinden sich historische Kunstschätze und der Bergaltar von Hans Hesse.

**4.) Schmiedemuseum „Frohnauer Hammer“**

Bestehend aus dem durch Wasserkraft angetriebenen Eisenhammer mit Zulaufgraben, Werkstattgebäude und Herrenhaus, errichtet um 1621. Bis 1904 schmiedete man hier Silber, Kupfer und Eisen. 1907 übernahm der Hammerbund Frohnau e.V. die Einrichtungen und führte den Betrieb ab 1909 als Museum fort. Der Frohnauer Hammer ist das älteste technische Denkmal Sachsens, zudem Deutschlands ältestes Schmiedemuseum.

## Tag 3

**Fahrt mit Dampfzügen auf der Preßnitztalbahn und 31. GV/JHV 2023**

Am dritten Tag boten die Jehrings ihren Gästen Eisenbahn total. Wir reisten heute zur Preßnitztalbahn nach Jöhstadt.

Um von Annaberg-Buchholz nach Jöhstadt zu kommen, entschieden sich unsere Gastgeber für einen bequemen Reisebus der ortsansässigen Firma Burkert. Heute fuhr uns übrigens Frau Burkert, die Frau vom Inhaber, dem Udo.

Nach dem Zustieg am Hotel prüft der Reiseleiter sorgfältig die Vollzähligkeit (Foto: R. Schüler)

Unsere Route führte uns zunächst in Richtung Buchholz über die Bundesstraße 95 und

anschließend weiter über Königswalde zum Bahnhof. Dieser befindet sich auf 686 Meter Höhe. Jöhstadt liegt übrigens unmittelbar an der Grenze zu Böhmen.

Ab 1892 ließ sich Jöhstadt von Wolkenstein aus mit der Schmalspurbahn erreichen. Ab 1984 stellte die Deutsche Reichsbahn den Betrieb dieser Strecke Stück um Stück ein. Die endgültige Stilllegung erfolgte 1986 und der vollständige Rückbau der Gleise war im geschichtsträchtigen Jahr 1989 abgeschlossen. Auch fast alle stählernen Brücken waren entfernt worden.

Dank der Gründung der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V. und Dank des Engagements der Mitglieder des Vereins begann im Jahr 1990 der Wiederaufbau des Streckenabschnittes von Jöhstadt nach Steinbach. 1993 gelang die Wiederaufnahme des Betriebes als Museumsbahn, anfangs noch auf Teilabschnitten von Jöhstadt aus. Nach nur zehn Jahren Bauzeit feierte man im Jahr 2000 die Wiedereröffnung bis Steinbach.

Die Gestellung von Lokomotiven und Wagen, deren Aufarbeitung und Instandhaltung, sowie die Instandhaltung der Bahnanlagen und der Zugbetrieb erfolgen durch die „Press Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH“ mit Sitz in Jöhstadt, alles natürlich in enger Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft und vielen anderen Sponsoren und Gönnern.

Der Bahnhof Jöhstadt liegt links vom „Schwarzwasser“. Der Fluss entspringt in Böhmen bei Háj (Stolzenhain) und mündet bei Schmalzgrube in die Preßnitz.

Wir erreichten Jöhstadt mit ein wenig Verspätung. Unser Zug stand schon bereit. Lok „99 1568-7“ stand voll unter Dampf, war bekohlt und mit bis Steinbach ausreichend Wasser versorgt. Die Lok steht Führerhaus voraus am Zug. Damit ist dem Eisenbahner klar, dass wir eine Strecke befahren, die überwiegend Gefälle aufweist.

Laut Beschilderung ist die Lok „99 1568-7“ im Eigentum der Deutschen Reichsbahn. Sie gehört zur Reichsbahndirektion Dresden und ist im Bahnbetriebswerk Aue beheimatet.

Am – immer noch – provisorischen Bahnsteig kurz vor der Abfahrt (Foto: Sebastian Jehring)

Anschriften der Zuglok (Foto: Reinhard Schüler)

Das Betriebsgattungszeichen weist sie als K447 aus. Wir sprechen also von einer Kleinspurlok mit 4 gekuppelten Achsen von insgesamt 4 Achsen. Die jeweilige Achslast ist mit 7 Tonnen angegeben. In Sachsen und weit über Sachsen hinaus ist diese Lok besser als „IV K“ bekannt, eine Lok der Bauart Meyer – keine Mallet! Eine Dampflok der Bauart Meyer ist eine Lok mit zwei getrennten Fahrwerken, welche als Drehgestelle ausgeführt sind. Der Antrieb erfolgt im Verbund mittels mittig angeordneten Hoch- und Niederdruckzylindern. Unsere „568“ wurde im Jahr 1910 von der Firma Hartmann in Chemnitz an die damalige Königlich Sächsische Staatseisenbahn abgeliefert.

Die Fahrwerke der IV K (Foto: Reinhard Schüler)

Schnell noch ein Blick in den kleinen Lokschuppen. Hier nahm sich 99 1715-4 eine

Auszeit. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine „VI K“ mit der Achsfolge E, 1927 von der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz (Hartmann) gebaut.

Die VI K im Heizhaus (Foto: Reinhard Schüler)

Mehr will ich jetzt nicht dazu schreiben, denn gerade ertönt der Abfahrtspfiff des Schaffners. Ich möchte nun lieber von unserer Fahrt berichten. Nur ein passender Videotipp noch: „Die Platte plattmachen ...“ (mdr).

Ein paar Dampfstöße und schon fuhren wir los. Auf 750 Millimeter messender Schmalspur rollten wir durch die Täler von Schwarzwasser und Preßnitz. Zur Linken der kleine uns schon bekannte Lokschuppen und die Einrichtungen zur Lokbehandlung. Wenige Minuten später passierten wir die Ausstellungs- und Fahrzeughalle der IG Preßnitztalbahn am gleichnamigen Haltepunkt. Danach erreichten wir den Kreuzungsbahnhof „Schlössel“. Dann kurz nach der zweiten Brücke über das Schwarzwasser sahen wir in Fahrtrichtung rechts den hiesigen „Loreley-Felsen“. Das Tal verengte sich ab hier deutlich. Im gemütlichen Tempo rollte unsere „568“ mit ihrem kurzen Personenzug entlang des Schwarzwassers durch ein schönes Waldgebiet in Richtung Schmalzgrube.

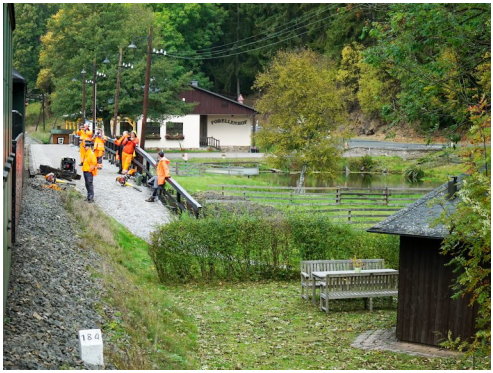
Schmalzgrube wurde nicht nach entsorgten tierischen Fettvorkommen benannt, sondern nach einem hier befindlichen Schmelzofen, der einst der Eisenerzverhüttung diente und noch heute zu sehen ist.

Da sieht man, wie einfach Sächsisch geht – Schmelz gleich Schmalz und Arbeit gleich Orbeit. Karl-Marx-Stadt soll übrigens die einzige Stadt der DDR gewesen sein, die mit drei „O“ geschrieben wurde, so die Überlieferung nach Olaf Schubert.

In Schmalzgrube wechselten wir vom Schwarzwassertal in das Tal der Preßnitz – Namensgeber der Preßnitztalbahn. Der Zusammenfluss ist rechts bei Überquerung vom Schwarzwasser vor der Brücke der Hauptstraße zu sehen. Die Quelle der Preßnitz liegt ebenfalls jenseits der Grenze in Böhmen. Gleich darauf querten wir diese Straße und fuhren in den kleinen Bahnhof ein, der vier Gleise und einen Lokschuppen besitzt und Betriebsmittelpunkt der Museumsbahn ist.

Einfahrt in Schmalzgrube (F.: Sebastian Jehring)

Kurzer Halt in Schmalzgrube und weiter ging die Fahrt. Wieder zur Rechten der schmucke Haltepunkt „Forellenhof“ mit dem Fischteich und dem Restaurant „Forellenhof“.



Am Forellenhof war ein Bautrupp beschäftigt. Die wegen der Zugfahrt nötige Arbeitsunterbrechung wurde für eigene Fotos genutzt (Foto: S. Jehring)

Hier unterbrachen wir später auf der Rückfahrt unsere heutige Bahnreise, wegen Mittagessen und wegen der 31. General-/Jahreshauptversammlung. Nicht vergessen – wir waren ja nicht nur zum Vergnügen hier …

Abfahrt Richtung Steinbach. Ab Forellenhof verengte sich das Tal erneut. Bahn und Hauptstraße folgten eng aneinander dem Flusslauf der Preßnitz zwischen den bewaldeten Hängen, gelegentlich verbreitert durch Wiesen, bis kurz vor unserem Endbahnhof in Steinbach. Dabei durchfuhren wir noch die Haltepunkte „Andreas-Gegentrum-Stolln“ und „Wildbach“.

Eisenbahnfotografen wissen was zu tun ist, wenn man sich mit einem Dampfzug einem Endbahnhof nähert. Vorbereiten, abspringen, schnell nach vorne eilen, besten Platz suchen, dann abwarten bis die Lok vom Zug abgekuppelt wird und endlich zur Kamera zum Porträt vorfährt. Nach umlegen der Weiche, Lok beim Anfahren beobachten, Dampfstoß abwarten und auslösen. Am Zug vorbei laufen, Lok beim Zurücksetzten beobachten, und so weiter … Das wollte ich diesmal nicht. Denn es gab nur wenige Minuten, um das unter Eisenbahnern und Modellbahnern sehr bekannte Wasserhaus von Steinbach mit der eigenen Kamera zu dokumentieren. Bilder von anderen gibt es zwar zuhauf, sind aber nicht die eigenen … Also jetzt antizyklisch arbeiten. Glück gehabt, es ist noch kein anderer da! Schnell das Objekt der Begierde von der einen, dann von der anderen Seite ablichten. Der Himmel war zwar bedeckt, aber es gab genug Licht für zwei schöne kontrastreiche Herbstbilder von dieser einzigartigen Bahneinrichtung.

Efeu-Ranken, vor den Fenstern Blumenkästen mit prächtigen Geranien, der seitliche angebrachte schwenkbare Wasserkran, dazu im Umfeld alte Bahnsteiglampen, eine Telefonbude und vieles mehr – einfach schön!

Kurze Kontrolle der Aufnahmen am Monitor – sehr zufrieden – und nun zwanglos den Anblick genießen. Halt, jetzt kam die durstige „568“ und schon ging der Stress des Fotografen wieder von vorne los …

Aber seht selbst. Dass Wasserhaus von Steinbach muss für eine Dampflok Deutschlands schönste Stelle zum Wassernehmen sein, glaube ich.

Hier am Endbahnhof wäre ich gerne noch länger geblieben. Aber wir mussten ja zurück zum Haltepunkt Forellenhof und in die dortige Gaststätte.

Kaum hatte ich meine Fotos gemacht und die Lok sich zur nahen Abfahrtszeit an den Zug gesetzt, gab es einen heftigen Regenguss. Wir eilten in den schützenden Wagen, aber die Teilnehmerinnen des Damenprogramms blieben draußen und wollten die Ausfahrt unseres Zuges noch verfolgen, bevor sie nach Wolkenstein aufbrechen würden. Dabei entstanden auch eindrucksvolle Fotos!

Regenguss kurz vor der Abfahrt (F.: R. Jehring)

Mit Volldampf zur JHV! (Foto: Roswitha Jehring)

Erst Middag, dann die Arbeit. So war das hier. Nach dem Essen stand uns ein Nebenraum zur Durchführung unserer Jahreshauptversammlung zur Verfügung. Tisch und Stühle waren noch selbst zurecht zu rücken. Und dabei machten wir einen großen Fehler! Alle stimmberechtigten Teilnehmer und Gäste konnten während der Sitzung durch die Fenster an der Seite und durch die Fenster nach vorne auf die Bahn blicken und Züge beobachten, nur der Vorstand saß andersrum. Da müssen wir nächstes Mal besser aufpassen …

„Bahn'l-Blick" an der JHV (Foto: Peter Flohr)

Der Verlauf der JHV war eigentlich wie immer – für mich nicht so ganz. Es war ja meine erste Versammlung, die ich als Präsident zu leiten hatte. Außerdem gab es nach vielen Jahren eine Abstimmung über eine Beitragserhöhung. Da weiß man nie, wie das so ausgehen kann …

Noch eine Besonderheit war, dass wir im Takt der Preßnitztalbahn fertig werden mussten, denn der öffentliche Planzug würde für uns auf seiner Rückfahrt nach Jöhstadt nicht am Hp Forellenhof warten!

Motiv während der Versammlungspause (F.: RS)

Um es gleich zu sagen, wir haben den Zug natürlich erreicht. Es war sogar noch Zeit für ein wenig frische Luft am Fischteich und für ein paar Bilder von der Ankunft des Dampfzuges aus Steinbach mit der Lok Kamin voraus.

„Unser" Planzug kommt von Steinbach an (F.: RS)

Zum Abschluss des dritten Reisetages überraschten unsere Gastgeber noch mit einer Besichtigung der Ausstellungs- und Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn bei Jöhstadt.

Außenansicht, links der Außenarbeitsplatz (F.: RS)

Wir durften hier eine beeindruckende Führung durch eine sehr moderne Fahrzeughalle

erleben. Arbeiten auf unterschiedlichen Ebenen, Licht, Platz, alles sauber wie im Reinraum eines Labors. Beeindruckend auch die Menge der hier untergestellten historischen Fahrzeuge! Eins schöner als das andere! Auch darüber schrieb Kollege Klaus Wehmeyer schon begeistert in der vorigen NFS-Ausgabe.

Teilnehmer zwischen den Schätzen ... (Foto: RS)

Für heute komme ich dann mal zum Schluss. Ach so, warte, das Protokoll zur 31. General-/Jahreshauptversammlung ist im NFS 4/23 nachzulesen.

## Der 4. Tag

Für den vierten Tag unserer Reise wählten unsere Gastgeber Bahnziele um Schönheide für uns aus. Schönheide – wo ist das und was ist da los, genauer was ist da los für Eisenbahnfreunde?

Fragen, die sich für heimische Bahner sicher nicht stellen, für uns aber schon. Die Antworten „erfuhren“ wir uns auf diesem Ausflug, zuerst mit der Schmalspurbahn, dann mit dem „Wernesgrüner Schienenexpress“. Das ist das schöne an unseren Jahreshauptversammlungen und Clubreisen: Bahnen kennen lernen, die einem ohne die Kenntnisse unserer Clubkolleginnen und Clubkollegen wohl immer verborgen blieben.

Nun, jetzt also der Westen des Erzgebirgskreises, nahe dem Vogtland. Heute kamen Udo und Herbert, um uns vom Hotel abzuholen. Am Vortag fuhr uns Udos Frau, heute Udo und Herbert. Herbert hieß der Bus – Udos Bus.

Bevor wir zu den Fahrten kommen, möchte ich hier noch gerne einige wenige Informationen zur Region und zu den Bahnen weitergeben.

### Schönheide

Die Gemeinde Schönheide liegt nördlich der oberen Zwickauer Mulde am Zulauf zur Eibenstocker Talsperre. Schönheide soll 1549 gegründet worden sein. Anders als im sonstigen Erzgebirgskreis führte das eisenverarbeitende Gewerbe zu einem gewissen Wohlstand, nicht der Bergbau. Später ab 1820 führten wirtschaftliche Nöte zur Ansiedlung neuer Gewerbe, darunter die Herstellung von Bürsten und Pinseln. Schönheide entwickelte sich sogar zum wichtigsten Standort der Produktion von Bürsten. Über 150 unterschiedliche Pinselarten gingen von hier in alle Welt. Heute gehört die größte und hochmoderne Fabrik von Bürsten und Besen im „Land der Bürstenmacher“ in der Region Schönheide zur Bürstenmacher-Genossenschaft BÜMAG. Videotipp: ARD-Mediathek > Bürsten- und Besenproduktion in Schönheide. Heute zählt die Gemeinde etwa 5100 Einwohner.

### Museumsbahn Schönheide

Die Züge der Museumsbahn Schönheide e.V. verkehren auf dem Streckenabschnitt Schönheide Mitte über Stützengrün (Bürstenfabrik) nach Stützengrün-Neulehn. Dieser Streckenabschnitt gehört zur ersten Schmalspurbahn Sachsens, die einst Wilkau bei Zwickau (später „Wilkau-Haßlau“) über Schönheide mit Carlsfeld verband. Diese Bahnstrecke galt als die längste und abschnittsweise auch die steilste 750-mm-Schmalspurbahn Sachsens.

Zwei „IV K“ und eine Diesellok sind im Betriebsmittelpunkt Schönheide Mitte beheimatet. Mit ihnen bietet der Verein zu den Fahrtagen planmäßige Fahrten an, zudem auch Sonderfahrten auf Anfrage. Der Bahnhof liegt nördlich der Hauptstraße.

Die Fabrikgebäude in Stützengrün errichtete die Großeinkaufs-Gesellschaft Deutscher Consumvereine mbH (GEG) mit Sitz in Hamburg, heute die Bürstenmann GmbH, ein Unternehmen der Zentralkonsum eG.

### Wernesgrüner Schienenexpress

Der Wernesgrüner Schienenexpress verkehrt im Abschnitt Wilzschhaus - Hammerbrücke über Rautenkranz. Der Streckenabschnitt verläuft entlang der oberen Zwickauer Mulde.

Wilzschhaus war Umsteige- und Spurwechselbahnhof, später als „Schönheide Süd“ bezeichnet. Hier trafen die Schmalspurbahnstrecke von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld und die Regelspurstrecke der Chemnitz - Aue - Adorfer Eisenbahn aufeinander.

**Fahrt von Stützengrün nach Schönheide und zurück**

Udo und Herbert brachten uns zeitig zum Bahnhof in Stützengrün. Es blieb sogar noch ausreichend Zeit für ein Foto des von Schönheide Mitte ankommenden Dampfzuges.

(Foto oben: R. Schüler / unten: Peter Brühwiler)

Der Bahnübergang wurde geschlossen und Lok 99 516 rollte mit ihrem Personenzug ein. Diese Lok ist natürlich auch wieder eine „IV K“, beschildert als Lok der Museumsbahn Schönheide, nicht Deutsche Reichsbahn, trotzdem zugehörig zur Reichsbahndirektion Dresden und dem Bahnbetriebswerk Aue. Nun gut, Museumsbahnen dürfen das, zumindest auf eigenen Gleisen.

Nach Ankunft musste die Lok zur anschließenden Rückfahrt umsetzen. Doch wir durften noch nicht einsteigen, der Reiseleiter gab entsprechend deutliche Hinweise! Denn nun drückte sie den Zug erst einmal weiter auf die Strecke, zum Endpunkt Stützengrün-Neulehn, wo es keine Umfahr-Möglichkeit gibt.

Geduldiges Warten am Bahnsteig Stützengrün (Bürstenfabrik), Zug kommt! (Foto: S. Jehring)

Schon nach wenigen Minuten tauchte der Zug wieder auf, jetzt Lok vorne mit Schlot voraus. Für uns waren wieder ausreichend Plätze reserviert. Beim Einstieg begrüßte uns, für alle überraschend, unser Ehrenmitglied Helmut Neumann – Dampflokspezialist, Ausbilder und Buchautor. Altpräsident Peter Brühwiler ermöglichte mir, mich vorzustellen und ein kurzes Gespräch zu führen. So ein „Slot“ mit Helmut war gar nicht so einfach zu bekommen. Bei diesem Wiedersehen gehörte nämlich den älteren Kollegen das Wort!

Im Gespräch mit Helmut (Foto: Sebastian Jehring)

Unsere Fahrt auf der 3,9 Kilometer langen Strecke am Osthang des Kuhberges dauerte natürlich nicht allzu lange, Fahrplan etwa eine viertel Stunde.

In Schönheide war ausreichend Zeit, um den Betriebsmittelpunkt der kleinen aber feinen Bahn ein wenig näher kennenzulernen. Im Schuppen stand die Schwesterlok 99 542 und davor die Diesellok 199 051.

Viel „Betrieb“ im kleinen Bw. Während die IVK Wasser nahm, erhielten die interessierten Reiseteilnehmer vom Vereinsvorstand eine kurze Einführung zur Museumsbahn. (Foto: S. Jehring)

Der Geruch von Thüringer Bratwürsten war stärker als Qualm und Dampf. Zu gerne hätte ich hier bestellt, aber Udo und Herbert sollten uns ja gleich nach der Rückfahrt zum Mittagessen in das „Hotel zur Post“ fahren.

So genoss ich die Rückfahrt nach Stützengrün und freute mich dabei auf den vorbestellten Sauerbraten mit Apfelrotkohl und Kartoffelklößen …

Abschied von der Museumsbahn an der Bürstenfabrik Stützengrün (Foto: Reinhard Schüler)

Herbert brachte uns zum „Hotel zur Post“ (F.: RS)

**Auf der Muldentalbahn von Hammerbrücke über Rautenkranz nach Wilzschhaus (Schönheide Süd)**

Gut gesättigt erreichten wir mit dem Bus den Bahnhof Hammerbrücke. Hier wartete der grüne Schwerkleinwagen mit seinen offenen Wagen auf die Verrückten, die da kommen sollten. Warum verrückt? Mitten im Oktober redeten alle schon vom ersten Schnee!

Noch war es trocken ... (Foto: Roswitha Jehring)

Die Mutigen stiegen in den Wernesgrüner Schienenexpress, die anderen in den warmen klimatisierten Bus. Ich nahm natürlich den Zug und hatte einen schönen Platz, ganz hinten im letzten Wagen, bestens zum Fotografieren.

... und gleich nass! (Foto oben: SJ / unten KJ)

Und nach der Abfahrt ging es dann auch gleich los, kalte Windböen erst mit Regen, dann mit Hagel. Ab Rautenkranz war der Zug deutlich leerer, der parallel fahrende Bus deutlich voller. Aus Hagel wurde der erste Schnee und aus Schnee dann wieder Hagel. Da können vierzig Minuten zu Stunden werden. Ein Teil der Mitreisenden blieb in Rautenkranz, um die Deutsche Raumfahrtausstellung zu besuchen – ich blieb natürlich bei der Bahn. Durchhalten und den Blick auf die Strecke und die vorbeiziehende Landschaft genießen. Und das tat ich dann auch und erinnere mich heute gerne an dieses kleine Schienenabenteuer.

Direkt entlang der Mulde (Foto: Reinhard Schüler)

Ein schmuckes Wartehäuschen (Foto: R. Schüler)

Weißer Bahnsteig (Foto: Katrin Jehring)

Angekommen in Wilzschhaus (Foto: R. Schüler)

Im Jahr 1999 gründete sich der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen. Die Mitglieder sanierten den Bahnhof und restaurieren die hier abgestellten Zeitzeugen besserer Eisenbahnzeiten.

In Wilzschhaus ging es dann flugs in das Empfangsgebäude. Heißer Kaffee und selbst gebackener Kuchen – wir wurden in der früheren Bahnhofsgaststätte bestens umsorgt.

Endlich im Warmen! (Foto: Katrin Jehring)

Einige wagten sich sogar nach draußen, nahmen noch an einer Führung durch das Gleisfeld teil und ließen sich die Geschichte von Bahn und Fahrzeugen erklären.

An der nördlichen Bahnhofsausfahrt (Foto: KJ)

Ich blieb lieber vor dem Ofen sitzen …

## Der 5. und letzte Tag

Wenn man auf eine Reise wartet, dann dauert es. Wenn eine Reise erstmal angefangen hat, dann geht alles ganz schnell, und ehe man sich versieht, muss man wieder nach Hause.

Am fünften Veranstaltungstag war es wieder so weit, der letzte Reisetag war angebrochen. Erstes Etappenziel: Schwarzenberg, für die Damen die Stadt, für uns das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg, ein Bahnbetriebswerk mit allem Drum und Dran.

Wieder mit dabei Udo und Herbert. Kurz vor Schwarzenberg lenkte Udo den Herbert auf einen Parkplatz nahe Markersbach. Hier von der Anhöhe bot sich ein schöner Blick auf das Markersbacher Viadukt am gegenüber liegenden Hang und auf den Bahnhof Markersbach unten im Tal. Somit hatten wir einen ersten Eindruck vom Markenzeichen der Erzgebirgischen Aussichtsbahn.

Viaduktblick (Foto: Reinhard Schüler)

Zufrieden mit dem eigenen Ergebnis? (Foto: SJ)

### Das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg

Geschäftsführer Axel Schlenkrich mit einigen seiner Kolleginnen und Kollegen vom Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. Eisenbahnmuseum Schwarzenberg begrüßte uns am Bahnsteig in Schwarzenberg vor einem LVT Schienenbus, heute als Sonderzug nur für uns ELF unterwegs. Für mich übrigens eine Premiere – ich bin nämlich noch nie mit einem solchen LVT mitgefahren.

Am Bahnsteig Schwarzenberg (Foto: S. Jehring)

Die Typenbezeichnung LVT stand für „leichter Verbrennungstriebwagen“. In den fünfziger Jahren entwickelte der VEB Waggonbau Bautzen diese Triebwagen für die Reichsbahn der DDR. Der VEB Waggonbau Görlitz erhielt den Auftrag zum Bau und lieferte die Fahrzeuge ab 1957 als Baureihe VT 2.09 ab. Später erfolgte die EDV-gerechte Umzeichnung zur Baureihe 171 oder 172, und nach der Vereinigung der Deutschen Bahnen zur DB AG wurde nochmals eine Umzeichnung in 771 oder 772 vorgenommen. Der Volksmund nannte die schönen, damals roten Schienenbusse wenig schmeichelhaft „Blutblase“ oder „Ferkeltaxe“. „Unser“ LVT 772 367-9 gehört der „Eisenbahnnostalgie Vogtland“ aus Irfersgrün nahe Zwickau und ist eine zu DB-Zeiten modernisierte Ausführung.

Modernisierter Führerstand des 772 (Foto: SJ)

Draußen ein kurzer Pfiff, Türen ausfalten und abfahren! Über einige Weichenverbindungen wechselten wir in der Ausfahrt von rechts nach links und erreichten nach kurzer Fahrt den Gästebahnsteig „Walthersdorf Hp“ im Bahnbetriebswerk Schwarzenberg.

Im Museum angekommen (F.: Sebastian Jehring)

Der Verein Sächsische Eisenbahnfreunde e.V. gründete sich nur wenige Monate nach dem Mauerfall. Zunächst wirkte man an der Durchführung von damals sehr populären Plandampf-Veranstaltungen mit, dann folgte einhergehend mit der Beschaffung eigener Fahrzeuge die Instandsetzung von Gleisanlagen und der Drehscheibe, die Sanierung vom Ringlokschuppen und anderer Gebäude, sowie die Aufarbeitung der technischen Einrichtungen für die Behandlung von Lokomotiven. Heute zählt der Verein zu den ganz Großen in Sachsen – wurde sogar vom Finanzamt Schwarzenberg als besonders förderungswürdig anerkannt.

Axel Schlenkrich ist nicht nur Geschäftsführer des Vereins, sondern auch ein großartiger Gästeführer. Ja, vergleichbar mit Bernd-Matthias Weckler von der Alb-Bahn in Münsingen. Wer den mal kennengelernt hat, der weiß was ich meine. Auf sehr mitreißende Art lernten wir alles über den Verein, über das Bw, die Fahrzeuge, Literatur und noch viel mehr kennen, auch wie man Lokomotiven beschafft und Gönner umgarnt … (Foto: Sebastian Jehring)

Auf dem Gelände und im Lokschuppen ließ sich eine Vielzahl von teils betriebsfähigen Dampflokomotiven bewundern, daneben Dieselloks und Bahndienstfahrzeuge. Sorgfältig gewählt – dem Verein war es wichtig, die für die Region typischen Fahrzeuge zu beheimaten und sofern möglich betriebsfähig zu erhalten.

Ein Beispiel aus dem Lokschuppen (Foto: SJ)

Ein Beispiel vom Freigelände – vorn ein ČSD-„Hektor“, hinten eine „Blutblase“ (Foto: RS)

Gerne wären wir hier noch ein paar Stunden geblieben.

Bevor wir nun zum Antritt unserer Reise auf der Erzgebirgischen Aussichtsbahn an den „Gästebahnsteig“ zurückkehrten, präsentierte man uns den LVT noch auf der Drehscheibe, so zwei drei Runden lang. Die Fotografen sind für so was natürlich immer besonders dankbar … (Foto: Reinhard Schüler)

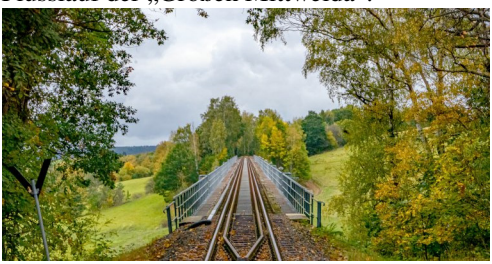
## Die Erzgebirgische Aussichtsbahn

Nun ging die Fahrt los. Im gemütlichen Tempo begann unsere Reise. Wir hielten noch am Bahnhof Schwarzenberg, nahmen unsere Stadt-Erkunder auf, und dann schnurrte der Schienenbus in nordöstlicher Richtung gen Markersbach. Dabei passierten wir die Orte Grünstädtel und Raschau.

Mit an Bord das Team der „Schwarzenberger Mitropa“. Es gab frischen Kaffee oder Tee und für jeden eine Tüte mit belegten Brötchen.

West-Einfahrt des Bf Markersbach; seit 2011 prägt auch die große blaue Talbrücke der Bundesstraße 101 das Ortsbild (Foto: Sebastian Jehring)

Und dann kam in Fahrtrichtung links das Viadukt ins Bild. In einer weiten hufeisenförmigen Schleife gewannen wir an Höhe und überquerten ganz langsam die filigrane Stahlbrücke. In Fahrtrichtung links bot sich ein schöner Blick über Markersbach und den Flusslauf der „Großen Mittweida“.



Führerstandsblick übers Viadukt bergwärts (F.: RS)

Zeit für ein paar wenige Informationen zur Erzgebirgischen Aussichtsbahn: Bereits ab 1858 konnten die Erzgebirger von Schwarzenberg nach Zwickau reisen. 1866 folgte die Eröffnung der Zschopautalbahn von Flöha nach Annaberg-Buchholz. Rund drei Jahre später konnte der Betrieb auf der Verbindung von Schwarzenberg nach Annaberg-Buchholz Süd aufgenommen werden. Der Streckenverlauf entlang des Kamms des Erzgebirges erforderte den Bau zahlreicher Kunstbauten, wie des Markersbacher Viadukts.

Schon zu DDR-Zeiten verlor der Personenverkehr an Bedeutung. Mit Gründung der Deutschen Bahn AG kam das Aus für den Güterverkehr. Im Jahr 1997 verkehrte der letzte planmäßige Personenzug von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg.

In Scheibenberg hielten wir kurz zum Ausstieg der Mitreisenden, die zu den Basalt-Säulen des Scheibenberges wandern wollten. Dann fuhren wir weiter zum nächsten Bahnhof Schlettau. Hier war Endstation für unseren Sonderzug, da der weitere Streckenverlauf in Richtung Annaberg-Buchholz Süd nicht befahrbar war. In Schlettau hatten wir ausreichend Zeit für die Besichtigung und Erklärung des mechanischen Hebelstellwerkes.

Am Bahnhof Schlettau (Foto: Reinhard Schüler)

Im Schlettauer StW (Foto: Sebastian Jehring)

Auf der Rückfahrt folgte ein längerer Halt in Scheibenberg, zum einen für einen Vortrag zum Thema Erprobungsbahnhof, dargeboten von Reik R Hoffmann, dem Projektkoordinator Digitales Testfeld Bahn, und zum anderen zum Zustieg der Scheibenberg-Wanderfreunde.

Beim Vortrag in Scheibenberg (Foto: VSE)

Im Anschluss an den Vortrag fuhren wir gemächlich die Strecke talwärts zurück, überquerten wieder das imposante Viadukt und bremsten im Hufeisen zu einem Fotostopp.

Noch ein Portrait ... (Foto: RS)

Endstation war Markersbach. Hier führten die Schwarzenberger nochmals eine Scheineinfahrt mit dem LVT durch.

Letzte Abstimmungen vor dem Finale (Foto: RS)

Dann mussten wir uns von Axel Schlenkrich und seiner Mannschaft leider verabschieden – er drückte noch den Auslöser für unser Gruppenfoto auf Seite 6. Das war der Moment wo klar wurde, dass sich unsere Reise unweigerlich dem Ende nähert.

Scheineinfahrt (Foto: Reinhard Schüler)

Udo und Herbert warteten schon. Aber da war noch was. Eine kleine Überraschung in Walthersdorf. Ein Eisenbahnfreund erwarb die Gebäude des früheren Abzweigbahnhofes und versetzte dieses wieder in den Ursprungszustand von 1889 zurück. Im Haus soll eine umfangreiche Sammlung von Eisenbahngegenständen zu sehen sein. Leider hatten wir nur zehn Minuten, also lediglich so viel Zeit, um einmal ums Haus zu gehen.

Fotografen finden keine Ruhe ... (Foto: SJ)

Unsere Gastgeber hatten zum Abschluss noch einen Besuch im digitalen Stellwerk in Annaberg-Buchholz Süd vorgesehen und für die Unermüdlichen eine Besichtigung des SRCC- (Smart Rail Connectivity Campus) Neubaus am Empfangsgebäude Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof vereinbart.

*Ja, und auf einmal war wirklich alles abgearbeitet. Alles, was die Gastgeber Katrin, Roswitha, Sebastian und Frieder über Monate mit großem Engagement vorbereiteten. Es war ein schöner Aufenthalt hier im Erzgebirge. Viel Dampf und pure Eisenbahnromantik. Dank an unsere Gastgeber, an alle Eisenbahner, an die Busfahrerin und die Busfahrer, an das Personal vom Hostel+ Gleisbett und natürlich auch an unsere Clubkolleginnen und -kollegen für ihre Teilnahme an der Reise.*

*Auf Wiedersehen in Husum / Nordfriesland*

*Reinhard Schüler (Präsident)*

## Und was gab es zu Essen im Erzgebirge?

von Reinhard Schüler

Nun, bevor ich die Frage beantworte, möchte ich mich doch vorher noch mit etwas Hintergründigem beschäftigen. Fast alle unserer Clubkolleginnen und Clubkollegen können mittlerweile auf ein erfülltes Berufsleben zurückblicken. Ja, wir sind älter geworden. Aber statt zu Golfen, interessieren wir uns mehr denn je für die Eisenbahn und entdecken dabei zunehmend auch den Genuss am guten Essen. Damit passiert mit uns vermutlich genau das, womit sich die „Neue Zürcher Zeitung“, der „Stern“, die „Gala“ und sogar die Wissenschaft schon vor Jahren beschäftigt haben …

Bodenständige Küche und edle Weine? „Mag ich sehr gut“, sagt der Schweizer Ehrenlokführer und ich möchte dem gerne zustimmen.

Ein „La Dolce Vita“ war der Bevölkerung im Erzgebirge allerdings nicht vergönnt. Im Gegenteil, häufig prägten Not und Armut das Leben. Heute verwöhnt der „Maître de Cuisine“ in einem guten Restaurant seine Gäste mit Speisen nach über Generationen erhalten gebliebenen Rezepten.

Da gibt es zum Beispiel zum Frühstück oder zum Nachmittagskaffee den Weihnachtsstollen, mit dessen Puderzucker man Hemd, Hose, Tischdecke und Teppich einschneien kann, oder mit dem Erben ihren Erblasseren mit dem durchgetrockneten Backwerk gegen Ostern den Schädel einschlagen können.

Deftig und saftig sind hingegen die Gerichte rund um die Kartoffeln mit Speck und Pilzen. Mal als kräftiger Eintopf, mal als Klöße mit Fleisch, Wild oder Fisch, üppig angerichtet und serviert.

Übrigens, wer aufmerksam durch das Erzgebirge reist, der entdeckt immer mal wieder einen Schrot-Turm zur industriellen Herstellung der Klöße, z.B. auf dem böhmischen Keilberg oder dem Kuhberg bei Stützengrün. Immer am ersten Tag des vierten Monats finden hier für Feinschmecker entsprechende Vorführungen statt.

Das berühmteste Essen ist wohl das „Neinerlaa“ oder „Neunerlei“, eigentlich ein Weihnachtsbrauch. Dabei handelt es sich um eine Speisefolge aus immer genau neun Einzelspeisen, jede verknüpft mit ein wenig Hoffnung für das kommende Jahr. Das Annaberger Wochenblatt erklärt uns die Menüabfolge und die jeweilige Bedeutung:

1. Bratwurst oder Schweinebraten mit Linsen – letztere damit man im kommenden Jahr viel Geld einnimmt oder besitzt
2. Häring mit Apfelsalat – damit wir „fischelant“ (beweglich) bleiben
3. Grütze oder Hirsebrei – damit das Geld nicht ausgeht
4. Buttermilch – damit man keine Kopfschmerzen bekomme, oder Semmelmilch, damit die Spitzen (Klöppelspitzen an den Kleidern) weiß bleiben
5. Rothrübensalat – damit man rothe Backen behält, oder Krautsalat oder Erdäpfelsalat
6. Süßkraut – damit die Arbeit leichter werde oder Sauerkraut mit Braten oder Wurst, auch Karpfen (in Böhmen), Schöpsenfleisch und Weißkraut
7. Klöße – damit viele Thaler einkommen
8. Getrocknete Pilze – sauer oder gedämpft – damit wir die Früchte des Waldes ehren
9. Gebackene, gedörrte Pflaumen – damit uns das Leben nicht verdörren möge.

Quelle: annaberger.info > Historisches > Vum Neinerlaa – Vom Neunerlei

Wir genossen eine Variation des „Neinerlaa“ im Annaberger Ratskeller.

Werter Leser – als Golfer oder Ehrenlokführer möchten wir ihnen in den Restaurants der Region die Rinderroulade oder den Sauerbraten mit Rotkohl und Klößen empfehlen. Verzichten Sie nicht auf ein Böhmisches Gulasch, einen Bergmaataller, einen Linseneintopf mit Kassler oder auf die Semmelknödel mit Pilzen – Guten Appetit!

*Guten Appetit auch auf der General-/Jahreshauptversammlung 2024 in Husum!*

## Und wo speisten wir gut?

Für alle gemeinsamen Mahlzeiten außerhalb des JHV-Hotels fand das OK23 12 verschiedene, prima Gaststätten mit absolut zuvorkommenden Wirtsleuten und Bedienungen. Wir können diese Lokale (siehe Programmbeschreibungen) allesamt nur empfehlen. FJ

# 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**.

**Clubreise Schwäbische Alb-Bahn:**

**Grundkonzept siehe NFS 4/23, Seite 28! Der Ablauf wurde etwas umgestellt** und sieht nun folgendermaßen aus:

- **Mi 17. Juli** Anreise nach Schelklingen
- Do 18. Juli Rundfahrt über die Schwäbische Alb **mit der SAB, der HzL und der DB**
- Fr 19. Juli **Exkursion zur Fa. Liebherr in Ehingen**, Werksführung 4 h / 5 km zu Fuß; alternativ **Führung durch Blaubeuren**
- Sa 20. Juli **Ulmer Altstadt und Münster, Eisenbahnfreunde Schelklingen**
- **So 21. Juli** Abreise

Verschiedene originelle Gaststätten sind reserviert. **Hotelkontingent** im "HGS3" **bis 24.04.** verfügbar; **Teilnahmemeldung bis 30.04.** und Auskünfte bei Bernd Bahnmüller Tel. 06341-348851 / E-Mail **bernd.bahnmueller2(at)gmail.com**

## Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

**Am 18. April 2024 Besuch der „Intermodellbau“ und Abschluss in der „Hövels Hausbrauerei“ in Dortmund.** Wegen gleichzeitiger Großereignisse rät der Stammtischleiter auswärtigen Teilnehmern zur Übernachtung in Recklinghausen und bittet um baldige Kontaktaufnahme.

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

## Stammtisch Berlin

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

*Hinweis: Das terminlich ans kürzliche Stammtischtreffen im Januar angebundene **ELF-Lehrgangs-Angebot auf der Anschlussbahn-Anlage Hoppegarten (Pilot-Veranstaltung)** war zwar von Interessenten gebucht worden, wurde aber wegen mehrerer widriger Umstände wie z.B. kalter Witterung und Lokführerstreik in Abstimmung mit den angemeldeten Teilnehmern vertagt.*

## 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**

## Stammtisch Zürich

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

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

## Stammtische Thailand und Russische Föderation siehe NFS 4/23!

✦✦✦

## Nächste Chance!

Wolfgang Stahlberg informiert bezugnehmend auf den NFS-Beitrag „Mit dem TEE in der Oberpfalz“ (Heft 4/23) über eine Neuauflage: Das DB-Museum bietet wieder eine **Sonderfahrt zum TSB (Transport-System Bögl) in Sengenthal** an! Sie findet am Samstag, **20. Oktober 2024**, also kurz nach unserer JHV in Husum, statt. Auch diese Sonderfahrt wird wohl wieder sehr schnell ausgebucht sein. Jeder Interessent möge sich **bitte selbst beim DB-Museum informieren** und zum Beginn des Online-Verkaufs die Buchung eiligst vornehmen. Im vorigen Jahr war *kein anderer Buchungsweg* und *keine Vorreservierung* möglich!

Derzeit ist die Online-Information hier zu finden:

dbmuseum.de > Presse > Jahreshighlights 2024 (Mehr) > **TEE-Fahrten 2024**

Der Online-Veranstaltungskalender, wo dann wahrscheinlich der Zugang zur Buchung zu finden sein wird, ist für den Oktober noch nicht verfügbar.

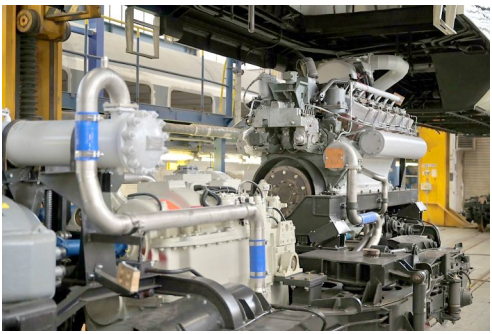
## HSB auf Familien fokussiert

Holger Prochnau weist uns auf die inzwischen bekanntgegebenen Informationen zu Jubiläumsveranstaltungen bei der HSB hin: Am **8. Juni** Bahnhofsfest in Stiege „40 Jahre Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs Straßberg-Stiege“ / **24./25. August** Kinder- & Familienfest in Wernigerode „125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ (Übersicht).

## Triebkopf «a» „just married"

Die Fertigstellung des **VT 18.16 der SVT Görlitz gGmbH** schreitet voran. Noch in diesem Jahr sollen die Probe- und Abnahmefahrten, anschließend Eröffnungsfahrten und dann die ersten für die Öffentlichkeit buchbaren Reisen mit dem vierteiligen Diesel-Schnelltriebwagen stattfinden. Im Moment prognostiziert man, dass das Fahrzeug im August den fahrbereiten Zustand erreichen wird. Derzeit befinden sich alle Wagen dieses Zuges im Werk der VIS Halberstadt.

Ein markanter Meilenstein wurde am 1. März, zum Redaktionsschluss dieser NFS-Ausgabe, erreicht: **Es kam wieder zusammen, was zusammengehört** – der Wagenkasten des Maschinenwagens VTa 18.16.10 feierte mit dem aufgearbeiteten Triebdrehgestell und dem Laufdrehgestell „Hochzeit".



Das Antriebsaggregat steht bereit

Kurz vor der Vereinigung

(Fotos: SVT Görlitz gGmbH)

Unter reger Anteilnahme der Presse wurde der Wagenkasten langsam abgesenkt.

Vom knapp 8-minütigen Akt berichtet u.a. der Mitteldeutsche Rundfunk auf dieser Internetseite: mdr.de > Suche nach „VT 18.16." bzw. dieser Link. Der „mdr Sachsenspiegel" berichtete im Fernsehen (nicht mehr in der Mediathek verfügbar).

Die SVT Görlitz gGmbH zeigt selbst ein Video „Aufsetzen des VTa 18.16.10 ..." auf Youtube.

**Fahrtbuchungen** sind bereits seit Ende 2023 beim Reisebüro Maertens möglich, sh. auch NFS 4/23.

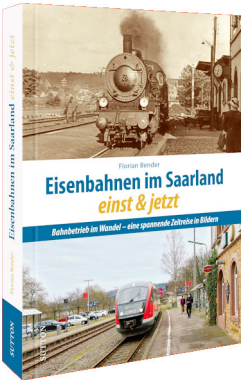
## Aufgebaut, repariert & gesichert

Der **12.01.2024** war ein besonders denkwürdiger Tag mit gleich **3 Höhepunkten** am gleichen Ort im Preßnitztal: Der **Bahnhof Oberschmiedeberg** der Preßnitztalbahn wurde nach Sanierung des Empfangsgebäudes und Wiederherstellung der Gleisanlage in Betrieb genommen; die nach einem Unfall im September 2022 aufwändig reparierte **Dampflok IK №54** fuhr nach Auslieferung vom Dampflokwerk Meiningen erstmals wieder aus eigener Kraft, genau dort im Bf Oberschmiedeberg; und sämtliche Bürgermeister der Anliegergemeinden der Preßnitztalbahn von Wolkenstein bis Jöhstadt gaben feierlich die „**Oberschmiedeberger Erklärung**" ab und versprachen damit der IG Preßnitztalbahn wie der ganzen Öffentlichkeit, dass die nach wie vor noch nicht vom Eisenbahnbetrieb entwidmete Trasse auf ganzer Länge für einen möglichen Wiederaufbau freigehalten wird. **Ab April 2024** sollen die Gemeinderäte als **Streckenläufer** in blauen „Press"-Warnwesten den noch nicht wieder aufgebauten Abschnitt Steinbach - Wolkenstein reihum jeden Montag auf die Einhaltung des Versprechens überprüfen. Eisenbahnfreunde können die Streckenläufer gern unterwegs ansprechen, um Näheres zu erfahren.

*Ein bebilderter Bericht ist für NFS 2/24 vorgesehen.*

## Einst und Jetzt

Florian Bender (Freund des Stammtischs Südwest) hat am 29. Februar 2024 sein neues Buch vorgestellt. Es ist ein Bildband, der alten Eisenbahnfotografien aus seiner Heimatregion Fotos aus der Gegenwart gegenüberstellt, die Florian selbst an den gleichen Standorten gemacht hat – mit und ohne heute noch vorhandener Eisenbahn.




Das Buch ist unter der ISBN 9783963033391 im Sutton-Verlag erschienen und u.a. auch bei der Verlagsgruppe Bahn direkt erhältlich.

Ein kurzer Einblick:

Der Autor kann das Buch auch selbst mit Widmung liefern und über seine Internetseite zur Bliestalbahn kontaktiert werden: floben.beepworld.de

## Zum Grünkohl-Essen

hatte Niedersachsens Stammtischleiter, Gerhard Höttcher, wieder eingeladen. Und Alle kamen! (22 sind es geworden trotz einiger Absagen aus gesundheitlichen Gründen.) Und das liegt nicht nur daran, dass er immer wieder schmeckt, die Vorprogramme – die Gerhard organisiert – sind es, die locken.

Das Kohlekraftwerk in Mehrum war es dieses Mal.

Kohlekraftwerk? Was soll das in der heutigen „Energie-Neuzeit“? Vor 20 Jahren waren wir da, als es unter Volllast gefahren wurde. Nun war es kalt, es wurde kein Strom produziert. Das Kraftwerk wurde in den vergangenen Jahren nur bei Windflaute und fehlender Sonne „angesteckt“. Obwohl es mit 99 % Abgasreinheit eines der modernsten Kraftwerke in Europa ist. Das war fantastisch, wo uns Herr Süß (Kraftwerksingenieur) unter den jetzigen Umständen hinführen konnte.

*Wer nun einen technischen Bericht von mir erwartet, den muss ich enttäuschen: Ich, der zwei Jahre gebraucht hat um zu lernen, dass der Motor bei meinem Dienst-Audi vorne – und nicht wie beim Käfer hinten – ist, empfehle dem näher Interessierten das Internet. Da kommst Du aus dem Staunen nicht raus.*

Nach einem geschichtlichem Überblick über die riesige Anlage ging es „raus“, ins Kesselhaus. Ein technisches Wahnsinnswerk von 104 Metern Höhe! Wir fuhren mit dem Fahrstuhl hoch bis zum 4. Brenner/Kessel. Sieben Stück sind von diesen übereinander gebaut. Jeder Kessel hat 6 Brenner. Diese blasen die in der Kohlenmühle zu Staub gemahlene Steinkohle – 4.000 Tonnen an einem Tag – in das Feuer unter dem Kessel bei 1.300 °C.

Kohlenmühle auf der unteren Ebene (Foto: KHK)

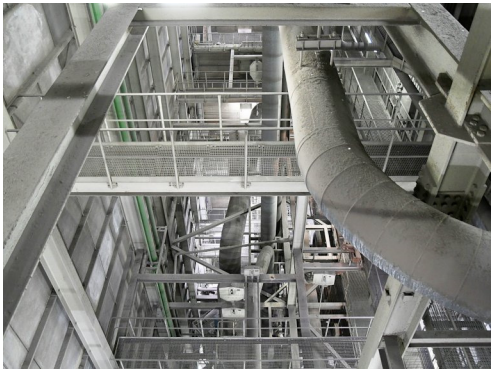
Auch große Mengen Klärschlamm werden verfeuert. Alle Schadstoffe werden zu 99% herausgefiltert (sh. Internet). Das ist für die Umwelt von hohem Wert. Dazu kommt, dass die anfallende Flugasche bei Betonwerken ein begehrtes Material ist.

Foto links: ElRB / Foto unten: KHK

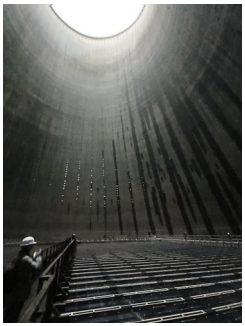
Danach ging es ganz nach oben auf das Dach des Kesselhauses. Mehr als 140 Stufen vom vierten Stock wurden gezählt. Alle, auch die „Fußkranken“, waren so fasziniert, haben den Aufstieg geschafft. Es hat sich gelohnt, denn

wenn das Kraftwerk in Aktion ist, kommt da keiner rauf. Wenn sich die auf dem Dach liegenden Sicherheitsventile öffnen, wäre es für Menschen gesundheitlich eine Katastrophe. Ein mehrfaches als bei einer Dampflok! Es ist da oben in 104 m Höhe atemberaubend! Wir hatten Glück: Klare Sicht bis Braunschweig, Hildesheim, Hannover – H-Einer hat sogar den Kölner Dom ausgemacht!!!

Beim etwas leichteren Abstieg fielen unsere Blicke immer wieder auf die gigantischen Konstruktionen dieses aus Millionen Tonnen Stahl und Beton gebauten Monstrums.



Blick aus der 4. Etage beim Abstieg (Foto: KHK)



Fast genauso beeindruckend ist der Kühlturm von innen. Auch 120 m hoch! Beim Eintreten in das Monument kommt man aus dem Staunen nicht raus. In diesem Turm (wie eine Halle) sind keine Träger oder Stahlseile – einfach eine Kathedrale mit riesigen Ausmaßen. Hier rieselt das nur noch warme Wasser in ein „Schwimmbad“, welches die ganze Fläche benötigt. In einem klugen Kühl- und Reinigungssystem wird das Wasser für die Wiederverwendung aufgearbeitet. Der entweichende Wasserdampf/Wasserverlust wird vom nahen Mittellandkanal ergänzt. (Fotos: ElRB)

Anblick der Turbinen & Generatoren (Foto: KHK)

Leider wird diese gute Produktionsanlage schon am 1. April 2024 abgerissen.

Diese Führung war so interessant, dass ich empfehle sich Zeit zu nehmen, um im Internet so eine Technik ausführlich zu „erleben“.

Nach dieser anstrengenden Besichtigung war die Grundlage für das ausgiebige Grün-/Braunkohlessen gelegt. Dass es im Stammlokal ausgezeichnet schmeckt, das Ambiente und der Service gut sind, ist die Voraussetzung für einen gemütlichen und freundschaftlichen Abend.

Nach einem gemeinsamen, guten Frühstück lud Gerhard noch zu einem Stadtrundgang in Hildesheim ein, da einige Teilnehmer hier mit dem Zug die Heimreise antreten konnten.

von Heiner Bruer / Fotos: Ellen Rosemeier-Bruer (ElRB) und Karl-Heinz Kaschade (KHK)

## Eine schöne Tradition im Südwesten

von Hans-Dieter Hoffmann / Fotos: Andreas Walter

Neben den Nikolausfahrten auf der Ostertalbahn gehört ein Weihnachtstreffen seit vielen Jahren zum Jahresprogramm beim Stammtisch Südwest.

Leider kommt seit einiger Zeit der Nikolaus nicht mehr vorbei, aber das gemütliche Mittagsessen – gewöhnlich mit nachfolgendem Besuch auf einem Weihnachtsmarkt – gibt es auch heute noch. So trafen sich in diesem Jahr am 3. Advent zehn Stammtischfreunde im wunderschönen mittelalterlichen Freinsheim (Kreis Bad Dürkheim).

Andreas Walter hatte beim SV Freinsheim einen Tisch reserviert. Der anschließende Rundgang auf dem kleinen, „gemütlichen“ Weihnachtsmarkt war selbst für Fritz Jung in seinem Rollstuhl kein Problem.

Bei seiner Rückfahrt nach Landau gab es am Freinsheimer Bahnhof ein Problem für ihn. Der Fahrstuhl war defekt, und wir wollten nicht auf den Notfalldienst aus dem Saarland (!) warten. Es fanden sich aber einige junge Männer, die den Rollstuhl zum höher gelegenen Gleis über die Treppen getragen haben. Danach sind Bernd Bahnmüller und Fritz wohlbehalten in Landau angekommen.

Nun – nach den Festtagen – war es an der Zeit, sich mit den Plänen für 2024 zu befassen: Der nächste Stammtisch im Januar in Spiesen und die Wiederholung der Reise nach Schelklingen – diesmal mit Besuch der Firma Liebherr-Kranbau in Ehingen und natürlich auch diverse Fahrten auf der Schwäbischen Albbahn.

## Berlin von innen, unten und oben

von Frieder Jehring

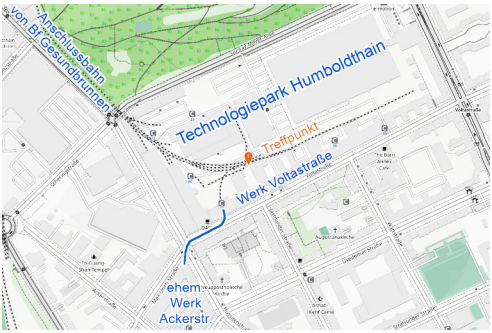
Stammtischleiter Hartmut Moldenhauer lud in bewährter Tradition zum jährlichen großen Stammtischtreffen in Berlin ein, und „wie üblich“ kamen zahlreiche Clubfreunde aus nah und fern, auf nette Gespräche, leckeres Essen und natürlich auch wegen des immer wieder interessanten Vorprogramms.

Über das Boulettenessen am Vorabend und das Eisbeinessen nach dem gemeinsamen Ausflug brauchen wir hier nicht mehr viel zu berichten – ungefähr „wie immer“, auch in derselben Lokalität „Stammhaus Siemensstadt“, eine immer noch als typische „Berliner Kiezkneipe“ geltende Gaststätte. Leider hat sich das Feeling dort seit dem Inhaberwechsel vor einigen Jahren schon merklich verändert, zum einen vom Interieur her, zum anderen halt auch wegen der angespannten Personalsituation im Gastronomiebereich. Für den Clubvorstand darf ich trotzdem sicher sagen, man hält es dort auch an 3 Tagen hintereinander gut aus – schließlich findet am Folgetag des Stammtischtreffens in diesem Lokal immer noch eine Vorstandssitzung statt.

Hartmut hatte für uns eine Führung beim „Berliner Unterwelten e.V.“, einer 1997 gegründeten Gesellschaft zur Erforschung und Dokumentation unterirdischer Bauten, organisiert. Exkursionsziel war der „AEG-Tunnel“, der als erster U-Bahn-Tunnel Deutschlands gilt. Wir kamen in den Genuss einer sachkundigen Führung durch Vorstandsmitglied Jürgen Wedemeyer, der uns zunächst mit seinen einführenden Worten die inzwischen ge-

waltige Größe dieses Vereins und des Themenfelds der Unterwelten vor Augen führte. Der AEG-Tunnel ist dabei nur eines unter derzeit 8 Objekten, in denen regelmäßige öffentliche Führungen stattfinden. Die Anzahl der Objekte, die dieser Verein erkundet und z.T. zugänglich macht, ist wesentlich größer.

Treffpunkt zum Einstieg in den AEG-Tunnel ist das ehemalige AEG-Werksgelände (heute „Technologiepark Humboldthain“) an der Voltastraße, gelegen zwischen den S-Bahnstationen Gesundbrunnen und Nordbahnhof.




Lage des AEG-Tunnels; man sieht auch die Anbindung an die AEG-Anschlussbahn (Karte: OpenCycleMap, farblich verändert & ergänzt)

Im ehemaligen AEG-Werksgelände

Anders als ich es mir im Vorfeld vorgestellt hatte, steht dieser Tunnel mit den heutigen Strecken der Berliner U-Bahn nicht in Verbindung. Es handelt sich um eine innerbetriebliche Anlage der damaligen Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG) – zunächst als Transportweg zur Verbindung zweier AEG-Werke, dann aber auch als Versuchsstrecke für die Entwicklung von unterirdischen Bahnen genutzt. Nach Ende solchen Versuchsbetriebs – weil damals Siemens mit einer Hochbahn den Wettbewerb für sich entschied – nutzte man den Tunnel dann einfach als Räumlichkeit für andere Zwecke, wobei manche Installationselemente der Versuchsepoche wieder entfernt wurden. Heute bemüht sich der Verein auch darum, solche Details zu erforschen und ggf. museal wiederherzustellen. Als Beispiel seien die frühere Oberleitung (Fahrdraht) und rätselhafte Anschriften an den Wänden genannt. Das Gleis ist noch vorhanden, wenn auch teilweise einbetoniert/gepflastert, um den Tunnel mit Nicht-Schienenfahrzeugen passieren zu können.

Am südlichen Ende ist der Tunnel verschlossen, weil das Grundstück des dort gelegenen früheren AEG-Werks in der Ackerstraße im Jahr 2006 verkauft wurde. In Folge dessen kam es auch zu einer Überflutung. Der Verein konnte den Tunnel wieder trockenlegen, einen Teil des Gleises freilegen, und alles für den Besucherverkehr tauglich machen.

Mit ausdrücklicher Sondererlaubnis durften wir eigene Fotos machen und können auch einige hier zeigen.

Gefälleabschnitt im Doppelbogen, Übergang zum ursprünglichen Profil der Ausmauerung

Am zugemauerten Ende sieht man ein AEG-U-Bahn-Fahrzeug ... in künstlerischer Darstellung.

Wer eine fundierte Idee hat, was diese Markierung und Beschriftung an der Tunnelwand aussagen soll, kann dem noch rätselnden Verein „Berliner Unterwelten“ vielleicht helfen.

Ergänzend sei noch auf eine Internetseite hingewiesen, wo die Geschichte des besuchten AEG-Geländes ausführlich beschrieben ist: berlinstreet.de/brunnenstrasse/brunnen13

Obwohl es im Tunnel wärmer als draußen war, hatte sich die Kälte des recht unfreundlichen Wetters ziemlich in unsere Körper „eingenistet“. Wir waren nach der Tunnel-Besichtigung froh, dass uns Hartmut mit reichlich 1 km Fußweg direkt in ein Café lotste, wo wir uns endlich aufwärmen konnten.

Nach der Stärkung vorzugsweise mit Heißgetränken und kleinen Snacks, sowie dem erfolgreichen Durchlauf bei der Ein-Sitzer-Toilette des Hauses, begaben wir uns auf den knapp 1 km langen Weg durch die Mauer-Gedenkstätte entlang der Bernauer Straße. Hartmut konnte uns an den verschiedenen Stationen manche interessante Information liefern.

Abschließend bestiegen die meisten von uns noch den Aussichtsturm beim Dokumentationszentrum der Mauergedenkstätte an der Ecke zur Ackerstraße, bevor wir uns mit Straßenbahn und U-Bahn zum Stammhaus Siemensstadt begaben, um dem Eisbein zu frönen.

Das Dokumentationszentrum ist gleich erreicht

Blick von oben auf den zurückgelegten Fußweg

## Radweg-Debakel

Seit 34 Jahren ist die schmalspurige Ybbstalbahn-Bergstrecke Kienberg-Gaming - Lunz am See im österreichischen „Ötscherland“ (760 mm) eine Museumsbahn – gepflegt, instandgesetzt, betrieben vom Verein „Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen“ (ÖGLB) und der Betriebsgesellschaft „NÖ. Lokalbahnen“ (NÖLB). Die Strecke verfügt u.a. über denkmalgeschützte „Trestlework“-Brücken. Es gibt dort Saisonbetrieb mit Dampfloks und mit Diesellok-Raritäten. Mit Fördergeldern, aber vor allem auch unglaublich hohem ehrenamtlichem Einsatz wurden z.B. Betriebsgebäude, Fahrzeuge und Gleisanlagen saniert. Seit einigen Jahren ist der Verein dabei, auf 17 km Streckenlänge sukzessive die maroden Holzschwellen gegen langlebige Stahlschwellen auszutauschen, um den Betrieb auch in Zukunft zu sichern – zwei Drittel der Strecke sind bereits so saniert. Es gibt mühevoll aufgebaute Partnerschaften mit dem Land Niederösterreich und Anliegergemeinden.

Wie aus heiterem Himmel sickerte im Herbst 2023 eine Mitteilung durch, dass der Gemeinderat von Lunz am See einen Beschluss forcieren wolle, die Strecke abbauen zu lassen und darauf einen Radweg für touristische Zwecke zu errichten. Es kam dann auch tatsächlich am 05.10.2023 zu diesem Beschluss! Ein Planungsbüro wurde mit den zugehörigen Voruntersuchungen betraut. Als Kern der Begründung dafür diente das Argument, dass die ÖGLB anscheinend das Interesse an der Bergstrecke verloren hätte, da es jahrelang zu keinen sichtbaren Fortschritten gekommen sei und auch die Fahrten immer seltener geworden wären. Demütigender kann eine solche Geringschätzung jahrzehntelangen ehrenamtlichen Engagements der aktiven Vereinsmitglieder nicht sein!

Die ÖGLB schlug sofort Alarm, und fand dabei große Resonanz, auch bei der Einwohnerschaft dieser Anliegergemeinde. Eine Petition zur Rettung der Strecke wurde auf avaaz.org gestartet, die inzwischen von über 3.500 Petenten gezeichnet wurde und immer noch weiter gezeichnet werden kann.

Wie der Präsident der ÖGLB, Albert Malli, in einem Interview des Preß’-Kuriers (Heft 196, Ausgabe Februar/März 2024) darlegt, liegen viele Gründe für den empfundenen Rückgang des Betriebsgeschehens auf objektiver Seite. Wesentlich dafür sind die schon erwähnten Holzschwellen, die regelmäßig den Einbau weiterer Spurhalter erfordern – was dann zu Absagen von Fahrten führt, da die Vereinsmitglieder nicht Bauarbeiten und Betrieb gleichzeitig leisten können; weiterhin gab es die allseits bekannten pandemiebedingten Einschränkungen; zudem ist die Strecke sehr oft von Folgen der Witterungsunbilden betroffen und muss aufwändig beräumt werden, bzw. erlaubt die Waldbrandgefahr den Einsatz der Dampflok nicht; und zudem hängt die Realisierung der akut notwendigen Fördermaßnahmen genau daran, dass noch nicht alle Anliegergemeinden ihre Zustimmung dazu gegeben haben, wie eben Lunz am See.

Die ÖGLB reagierte nicht nur mit Protest, sondern auch mit dem Mobilisieren aller Kräfte zur Durchführung zusätzlicher Fahrten am Saisonende 2023, um ihren ernsten Willen zum Weiterbetrieb der Bahn zu demonstrieren, und mit dem Publikumszuspruch auch handfeste Belege für das große Interesse an dieser Bahn vorzuweisen.

Die dieselelektrische Lokrarität BBÖ 2093.01 (Bj. 1927/28) kam am 12. November bei den zusätzlichen Fahrten zum Einsatz. Auch im Bf Lunz am See war das Publikumsinteresse eindrucksvoll.
(Foto: Albert Malli)

Die Aktivitäten der ÖGLB nach dem Radweg-Vorstoß der Gemeinde Lunz am See haben allem Eindruck nach bereits dafür gesorgt, dass die Stimmung bei den Anrainern wieder zugunsten der Museumsbahn gekippt ist. Man kann den Radweg-Protagonisten fundiert nachweisen, dass die Herstellung eines sicheren Radwegs im schwierigen Gelände ein Mehrfaches an Kosten gegenüber der vollständigen Sanierung der Bahnstrecke verursacht, und dass es sogar leicht machbar ist, einen Radweg viel günstiger in Koexistenz mit der Bahn herzustellen. Ja, man kann auch schon mit künftigen Bahn-Angeboten für die vielen erwarteten Radtouristen argumentieren!

Alle Eisenbahnfreunde sind aufgerufen, sich mit der ÖGLB für den Erhalt der Bergstrecke Ybbstalbahn einzusetzen und ein Debakel der völlig sinnlosen Radwegs-Pläne in Lunz am See zu bewirken.

Verfasst von Frieder Jehring, ÖGLB-Mgl. Nr.902

## Videotipps

Reinhard Schüler empfiehlt den ab 7. März laufenden **Kinofilm über das MiWuLa Hamburg**. Tickets können z.B. im Internet bestellt werden: miniatur-wunderland.de > Kinofilm. Hintergrundinfos und ein Link zum Film-Trailer auf Youtube sind dort auch zu finden.

Zum **Event am 12.01.2024** (S. 26) zeigt „mdr um 4“ zwischen 2:33 und 8:04 einen schönen Bericht mit anschl. „Bonus“ zu **Piko+Märklin** bis 10:52.