



News Facts & Stories

NFS

Infoblatt des
CLUBS DR EHRENLOKFUEHRER

Ausgabe 2/25 11.06.2025

dr-ehrenlokfuehrer.de

NFS online lesen, herunterladen,
Internetverknüpfungen *direkt* aufrufen!

Eine „Alte Bekannte“ beförderte wieder Dampf-Enthusiasten!

Die Loks SBB A 3/5 705 und DLM 52 8055 ziehen am 26. Mai 2025 einen Sonderzug nach Schaffhausen, hier eine Szene bei Altnau (Foto: Tibert Keller)



Wer schon im Jahr 1994 Mitglied in unserem Club war und die damaligen Workshops an der JHV in Binz miterlebte, dürfte sich noch an den mitreißenden Vortrag von Roger Waller (seit 1996 Mitglied ehrenhalber) erinnern, mit dem er uns in seine fundierte Vision der modernen Dampflokomotive einweihte. Konstruktionsverbesserungen mit den Zielen höheren Umweltschutzes und Wirkungsgrads, Wartungsarmut und Einmannbetrieb ermöglicht durch automatische Feuerung machen solche Loks für Touristik-Dampfbahnen attraktiv, aber auch als Alternative vor allem zur Dieseltraktion im alltäglichen Eisenbahngeschäft könnten solche Loks wirtschaftlicher sein. Die 52 8055 wurde 1999 als Referenz und Testmaschine derart umgebaut. Nach dem Brandschaden im Jahr 2023 ist sie nun wieder fahrtüchtig – mehr dazu auf Seite 5.

„Habt Ihr das Anmeldeformular für unsere JHV in Berlin vom 16.10. bis 19.10.2025 nicht gefunden, oder nur verlegt?“ – Dies fragt euch unser Berliner Stammtischleiter auf Seite 4 angesichts von bisher noch relativ wenigen beim OK Berlin eingetroffenen Anmeldungen. Also bitte liebe Clubmitglieder, rafft euch zur „Fahrt nach Berlin“ auf, **bedenkt den Anmeldeschluss 18. August** und blättert gleich um – Klaus vom OK hat Hartmuts Hinweisen noch einen brandaktuellen Bericht vom wichtigsten JHV-Ausflugsziel, der Schmalspurbahn „Pollo“, vorangestellt (ab Seite 3).

Das A4-Format unseres NFS ist auf breite Zustimmung gestoßen; bei der Redaktion kamen viele, durchweg befürwortende Lesermeldungen an. Ganz herzlichen Dank, die Anstrengungen des Redakteurs haben sich also für euch gelohnt! Mit wenigen, teils durchaus berechtigten Hinweisen auf typografische Unvollkommenheiten, die sich mit der Umstellung eingeschlichen haben, kann der Redakteur gut leben. Einige kleine Verbesserungen sind in diesem Heft gleich erfolgt. Aber beim NFS geht es ja viel mehr um die Inhalte als um einen typografischen Wettbewerb ...

In diesem Heft

Clubvorstands-Ecke	2
Lesermeldungen	2
Traktandenliste zur JHV / GV am 19. Oktober 2025 in Berlin	2
Probefahrt für die nächste JHV	3
Wichtiger Hinweis von unserem Stammtischleiter Hartmut Moldenhauer	4
Rücküberführung der 52 8055	5
Ergänzung des NFS-Redakteurs.....	5
Dreißig Jahre Stammtisch Süd-West 6	
Es ist keine perspektivische Verzerrung, sondern eine Spezialität! 7	
Stammtischleiter Thailand (Südostasien) zu Besuch beim Altsekretär	8
Besuch der Intermodellbau in den Messehallen Dortmund.....	9
Stammtische	9
Wieder mal auf der Insel.....	10
Die Eisenbahn am Ende der Welt ..13	
„Mit Volldampf ins Erzgebirge“	15
Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein könnte	15
ETCS auf historischen Fahrzeugen ...	15
Buchempfehlungen.....	16
Mediale Tipps.....	16
Lesermeldungen	16
Kontakte / Impressum	16

Lesermeldungen

Zur März-NFS-Meldung über das Auftauchen der seit 1940 verschollenen **Martensschen Einheits-Liliputlok mit Krauss-Fabriknummer 8444 als Grillofen** meldete sich Kollege Steffen Großheim. Er hat die „Ente“ sofort entlarvt – aber nicht an Hand der auf den **1. April** hin deutenden Bescheid-Nr. 250401-11.11, sondern *weil man doch sofort sieht, dass das eine billige Lok-Imitation ist* (oder so ähnlich).

Der Redakteur gibt zu, betreffs der Unterbringung von Aprilscherzen seit diesem Jahr etwas in der Zwickmühle zu sein, denn nach vielen Jahren mit Erscheinen des NFS 1 jedes Jahrgangs im April wurde der reguläre Erscheinungstermin ab 2025 einhellig auf März verlegt, um dadurch mehrere praktische Probleme des recht späten April-Termins aus dem Weg zu räumen. Der Redakteur hofft, dass der kleine Spaß bei euch Lesern künftig auch im März-Heft als passend empfunden wird ... Im übrigen, falls jemand anlässlich einer weiteren auffälligen Meldung im NFS 1/25 zweifeln sollte: *Es gab in dem Heft keinen zweiten Aprilscherz!*

(weiter auf S. 16)

Clubvorstands-Ecke

(KHK) Das Datum zur **Vorstandssitzung** in Göppingen ist korrekt **29. Juni 2025**.

(IS) **Achtung Teilnehmer an der JHV 2025!** Auf den Papier-Anmeldebögen ist leider die **IBAN für die Überweisungen fehlerhaft**. Bitte nutzt für eure JHV-Teilnahme-Entgelte dieses Konto:

IBAN: DE 61 5001 0517 5420 4472 70

BIC: INGDEFFXXX, ING-DiBa Bank, Inge Schüler, DR-ELF

Die per E-Mail erreichbaren Mitglieder hatten wir sofort nach Bekanntwerden des Fehlers entsprechend informiert.

Erneuter Termin-Aufschub

(FJ) Das für **September 2025 vorgesehene Seminar auf Dampflok „Lowa“ des Ziegeleiparks Mildenberg muss leider wieder verschoben werden**. Ein Abschluss der Reparaturarbeiten am Rohrsatz inklusive Abnahme durch den TÜV ist laut Aussage unserer Kontaktpersonen nicht rechtzeitig gelungen. Wir halten den Kontakt und streben für 2026 einen neuen Seminartermin an.

Beilage für Mitglieder

Liebe Clubkolleginnen und -kollegen, im Zuge der gründlichen Tätigkeit unserer „Quästorin“ (Kassenwartin) Inge Schüler hat sich leider wiederholt gezeigt, dass **manche Mitglieder offenbar in Unkenntnis darüber sind, wie die satzungsgemäßen Mitgliedspflichten gegenüber dem Verein konkret aussehen**. Die aktuell gültige Satzung, letzter Änderungsstand beschlossen an der JHV / GV vom 21. Oktober 2018 in Neunkirchen / Saar, ist zwar im Internet abrufbar (dr-ehrenloekuehrer.de ► Clubinformation ► **Satzung**), wir legen euch aber besser einen gedruckten Bogen bei.

Bitte haltet euch künftig an den gemeinsam vereinbarten **spätesten Termin der Beitragszahlung (31. Januar des laufenden Clubjahres)**, um unnötigen Stress und Aufwand sowohl auf eurer als auch auf der Seite des Vorstands zu vermeiden! Bedenkt dabei, dass der von euch eingezahlte Beitrag unsere essenzielle Finanzierungs-Quelle für Druck und Versand der Clubnachrichten und für die technische Bereitstellung unseres Internetauftritts ist, und diese Gelder zu Beginn des Clubjahres budgetiert werden! Wir betonen in diesem Zusammenhang auch nochmals, dass traditionell aus der Clubkasse keinerlei Zuwendungen oder Aufwandsentschädigungen an Vorstand oder andere Mitglieder für ihre ehrenamtlichen Vereinstätigkeiten gezahlt werden wie z.B. Kassenführung, Redaktion von Homepage / NFS / Werbemitteln, Reisen zu Vorstandssitzungen, Veranstaltungs-Organisation etc.

Danke – der Clubvorstand

Der Vorstand des Clubs DR Ehrenloekführer lädt hiermit alle Mitglieder offiziell zur **33. Jahreshaupt- / Generalversammlung** am **19. Oktober 2025** nach **Berlin** ein.

Die Versammlung findet am Vormittag im Hotel „Holiday Inn Berlin City West“ in Berlin statt.

Traktandenliste zur JHV / GV am 19. Oktober 2025 in Berlin

1. Begrüßung
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
3. Grußbotschaften
4. Gedenken der Verstorbenen
5. Wahl der Stimmenzähler
6. Protokoll der JHV vom 30.10. / 21.11.2024
7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs
 - 7.1 Präsident
 - 7.2 Sekretär
8. Kassenbericht
 - 8.1 Clubrechnung 2024 / 2025
 - 8.2 Bericht der Kassenprüfer Jahr 2024 / 2025
 - 8.3 Budget 2025 / 2026
 - 8.4 Clubbeitrag 2025 / 2026
9. Anträge des Vorstandes (entfällt)
10. **Anträge von Mitgliedern müssen schriftlich bis zum 5. September 2025 im Sekretariat eingegangen sein.**
(Club DR Ehrenloekführer, Postfach 1104, 21741 Hemmoor oder per E-Mail: [karl-heinz.kaschade\(at\)t-online.de](mailto:karl-heinz.kaschade(at)t-online.de))
11. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2024 / 2025
12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2025 / 2026
13. Wahl der Kassenprüfer für das Jahr 2025 / 2026
14. Berichte der Stammtischleiter
15. Vorhaben des Clubs im Jahr 2025 / 2026
16. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2026
17. Varia
18. Ehrungen / Schlusswort

(FJ) **Redaktionsschluss** für die nächste NFS-Ausgabe ist der **1. September 2025**.

Probefahrt für die nächste JHV

von Klaus Wehmeyer

Am Pfingst-Wochenende war die Lok 99 608 beim Pollo in der Prignitz zu Gast. Die IVK wurde von der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft mbH (SDG) ausgeliehen und per Spezialtieflader der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH von Freital-Hainsberg nach Mesendorf transportiert.

Da wir im Rahmen unserer nächsten JHV (16. - 19. Oktober 2025) mit dem Pollo fahren werden, war das eine gute Gelegenheit zu einer Probefahrt.



Randvoll!



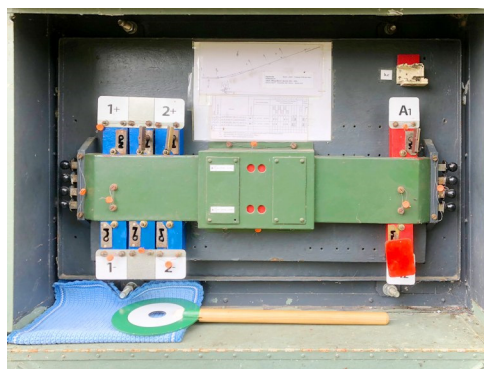
Einsetzen des Funkenfängers vor Fahrtantritt

Wir fahren von Mesendorf nach Lindenberg und zurück. Die circa neun

Kilometer legte der Pollo in gut 40 Minuten zurück. Für uns standen die drei geschlossenen Wagen der KB4-Gattung zur Auswahl. Den offenen 970-604 mieden wir aufgrund des regnerischen Pfingstwetters. Auch hätten wir uns in dem Wagen mit der 4. Klasse anfreunden müssen. Wir haben uns darum für die komfortable 3. Klasse entschieden. Auf dem unteren Foto sind die Wagen 970-851 und 970-864 zu sehen, die beide noch über Relikte der alten Heberlein-Bremse verfügen. Heute sind alle Wagen des Pollo mit Druckluftbremsen ausgerüstet.



So (oder so ähnlich) werden wir zur nächsten JHV fahren, dann aber mit der V 10 102.



Ordnung muss sein – Schlüsselsystem des Bahnhofs Lindenberg

In Lindenberg angekommen fahren wir wenige Minuten später wieder

zurück nach Mesendorf. Bei unserer JHV werden wir uns hier mehr Zeit nehmen, unser Mittagessen genießen und das Museum besuchen. Das Museum ist klein, aber sehr interessant. Hier erfuhren wir, dass der Name Pollo auf den Hund des Försters zurückgeht. Als der erste Zug nahte, bellte sein Hund laut und er rief ihn laut mit seinem Namen „Pollo“. So – das wäre jetzt auch geklärt.

Beim Zwischenhalt am HP Brückendorf konnten wir das im Stile der 60er Jahre neu aufgebaute Stationsgebäude besichtigen.



Dort erfuhren wir auch interessante Dinge über das Internet der damaligen Zeit: Alle Telefone längs der Strecke waren parallelgeschaltet.



Die Zielwahl erfolgte über langes und kurzes Drehen der Kurbel an der Seite des Telefons. Lang – kurz – lang ist die Kennung für Mesendorf.

Damit der Pollo zukünftig wieder regelmäßig mit Dampf fahren kann, wird aktuell die 99 4644 restauriert. Der Verein plant, die Lok in zwei Jahren auf der Strecke zu haben. Im Lokschuppen in Mesendorf steht im Moment nur der Lokrahmen auf einem Hilfgestell. Der Kessel und andere Komponenten werden bei der SDG aufbereitet. Räder und Achswellen sind zur Vermessung und Rissprüfung ausgebaut. Neue Radreifen sind wohl nicht erforderlich.

Die 99 4644 ist ursprünglich 1923 bei Orenstein & Koppel in Babelsberg zur Welt gekommen und als 10501 getauft. Sie ist eine vierfach gekuppelte Tenderlokomotive der Bauart Dn2t mit Außenrahmen und einer Spurweite von 750 mm. Von diesem Lok-Typ wurden nur zwei Exemplare erschaffen. Sie ist somit ein Beispiel für die Vielfalt von schmalspurigen Lokomotivbaureihen und das Können des Lokomotivbaus zur damaligen Zeit. Das erinnert den Autor übrigens an seine eigene Schaffenszeit im Sondermaschinenbau – auch er hat in seinem Berufsleben überwiegend Unikate von Maschinen und Anlagen geschaffen, die jeweils für spezielle Aufgaben gedacht waren. Die genannte Vielfalt gibt es also auch noch heute!

Die Rosenberger Kreisbahn in Oberschlesien hatte sie damals gekauft. Die Strecke dort wurde jedoch kurze Zeit später im Jahr 1928 auf Normal-



Lokrahmen der 99 4644 in Mesendorf

spur umgebaut. So erlebte sie im Alter von 3 Jahren ihren Verkauf an die Kleinbahnen des Kreises Jerichow I. Dort befuhr sie das gut 100 km verzweigte Streckennetz. 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Strecke und nannte die Lok von da an 99 4644. 1963/64 wurde die Lok auf den neuesten Stand (Generalreparatur mit Großteilerneuerung) gebracht und verkehrte dann erstmals in der Prignitz.

1977 schien ihr Ende nah und sie gelangte als Denkmallok nach Neustrelitz. Von dort wurde sie 1994 vom Prignitzer Kleinbahnmuseum gekauft und jetzt zu neuem Leben erweckt. Es ist gut, zu hören, dass die Dampfzeit doch noch nicht vorüber ist.



Foto im Bestzustand: Abdruck mit frdl. Genehmigung des Prignitzer Kleinbahnmuseums Lindenberg e.V. („Pollo“)

Der Berliner Stammtisch wird die Wiedergeburt der 99 4644 genau verfolgen und sie dann bei erster Gelegenheit Probe fahren.



Und hier noch ein

Wichtiger Hinweis von unserem Stammtischleiter Hartmut Moldenhauer:

Liebe Mitglieder und Freunde,

habt Ihr das Anmeldeformular für unsere JHV in Berlin vom 16.10. bis 19.10.2025 nicht gefunden, oder nur verlegt?

Wir erwarten gerne noch möglichst viele Teilnehmer und bieten Euch an, bei Bedarf noch ein Exemplar der Einladung zu übersenden.

Meldet Euch dazu bitte bei Hartmut Moldenhauer, Dernburgstrasse 7, 14057 Berlin, +49-170-3551459, E-Mail: [tigermolli\(at\)t-online.de](mailto:tigermolli(at)t-online.de) oder holt euch das Formular von der Club-Internetseite unter dr-ehrenlokfuehrer.de

► GV-/JHV 2025 Berlin-Siemensstadt

► [Download Anmeldebogen](#)

Zur Erinnerung sei Euch nochmals das Programm in Kurzfassung übermittelt:

Donnerstag, 16.10. Anreise, abends Boulettenessen

Freitag, 17.10. Stadtrundfahrt in Potsdam, Besichtigung des neuen Palais

Sonnabend, 18.10. Tagesausflug zur Kleinbahn POLLO in der Prignitz

Sonntag, 19.10. JHV im Hotel, nachmittags Verkehrsmuseum, abends Ausklang im Brauhaus Spandau

10 EZ und 20 DZ stehen als Abrufkontingent bis zum 10.09.2025 im Hotel „Holiday Inn Berlin City West“ unter +49-30-3838980 zur Verfügung.

Den Kostenbeitrag von 350,- € pro Person bitte auf die richtige Kontonummer überweisen (ohne Zahlendreher – sorry dafür):

Inge Schüler, IBAN: **DE61 5001 0517 5420 4472 70**

Wir Berliner vom OK freuen uns sehr, wenn wir viele von Euch im Oktober begrüßen können.

Rücküberführung der 52 8055

nach Informationen von Roger Waller
„Unsere 52 8055 wurde am 20. Januar 2023 durch einen Brand im Lokdepot Schaffhausen schwer beschädigt. Nach langwierigen Verhandlungen mit der Versicherung und möglichen Werkstätten blieb die Erkenntnis, dass wir die Revision aus fachlichen und finanziellen Gründen selber an die Hand nehmen müssen. Die Revision fand in einer gemieteten Halle in Frauenfeld statt, die wir nun für andere Arbeiten freigeben müssen.“



Auf Probefahrt bei der Zuckerfabrik Frauenfeld (Foto: Roger Waller)

Im NFS 1/25 hatten wir bereits von der Revision und dem Roll-out der

instandgesetzten Maschine berichtet, die von Dipl. Masch.-Ing. ETH Roger Waller vor 26 Jahren umfassend modernisiert worden war (siehe auch unsere Titelstory). Am Montag, dem 26. Mai fand nun die Rückführung nach Schaffhausen mit einem Sonderzug statt, für den die DLM AG viele Interessenten inklusive Begleitpersonen zur Gratis-Mitfahrt eingeladen hatte. Bei den Firmen IASA und Müller Technologie, denen die DLM AG zu besonderem Dank verpflichtet ist, bot man das je 15 Mitarbeitern an.

„Eigentlich waren die Arbeiten mit der erfolgreichen Probefahrt vom 2. April 2025 soweit abgeschlossen, dass wir die Lok mit eigener Kraft nach Schaffhausen fahren könnten. Weil die Zugsicherung noch nicht zertifiziert ist (war), benötig(t)en wir eine zweite Lokomotive als Vorspann.“

Die Schnellzugdampflok A 3/5 705 fuhr mit drei Personenwagen vom Bahnpark Brugg nach Frauenfeld und fasste in der Zuckerfabrik Wasser. Die 52 8055 wurde als Zuglok eingereiht und der Zug in den Bahnhof Frauenfeld gefahren, wo die Fahrgäste zur Abfahrt um 13:59 zustiegen.



Portrait der A 3/5, 2010 bei Auvernier (Foto: Georg Trüb)

Auf der Fahrt nach Schaffhausen (16:32 an) gab es einen planmäßigen Zwischenhalt in Romanshorn. Roger informierte die potenziellen Fahrgäste mit der Einladung sogar gleich mit über die öffentlichen Anschlusszüge zur Rückfahrt nach Frauenfeld.

„Wir sind problemlos, rassig und pünktlich nach Schaffhausen gefahren.“

Bei der Sonderfahrt wurden unter den Passagieren auch einige Schweizer ELF-Clubkollegen gesichtet.

Wir gratulieren Roger Waller und der DLM zum Erfolg der Revision und wünschen allweil gut Dampf der Lok 52 8055 und allen Projekten und Beteiligten der DLM Winterthur!



Das Gespann der Sonderzugfahrt bei Etzwilen

(Foto: Hans-Jörg Ritz)

Ergänzung des NFS-Redakteurs:

Von der DLM modernisierte oder neu gebaute Dampflokomotiven haben sich inzwischen seit Jahrzehnten auf verschiedenen schmalspurigen Bahnen hervorragend bewährt. Im NFS 3/22 berichtete ich über den prototypischen Umbau der Zittauer 99 787 („SOEG rüstet mit DLM-

Technik auf Leichtölfeuerung um“), dessen Ergebnisse inzwischen zur vollumfänglichen Zulassung geführt haben – die SOEG beabsichtigt jetzt, auch die 99 760 so umzurüsten.

An der 2025er jährlichen Tagung „Deutschlands Dampfbahnen“ in Zittau hielt Roger Waller einen Fachvortrag zu seinem, vom Autor des

Berichts im „[Dampfbahn-Magazin](#)“ 2/2025, Christian Sacher, sicher zu Recht „Lebenswerk“ genannten Thema.

Diese jährliche Tagung dient der Verständigung und dem Erfahrungsaustausch der professionell betriebenen Dampfeisenbahnen in Deutschland, unter Einbeziehung internationaler Gäste mit wertvollem Fachwissen.

Dreißig Jahre Stammtisch Süd-West

von Hans-Dieter Hoffmann

Erst im zweiten Anlauf hat es geklappt – nicht nur bei der Wahl des Bundeskanzlers, sondern auch bei unserem Jubiläums-Ausflug.

Andreas hatte alles gut geplant und Freunde und Gäste eingeladen zur Brohltalbahn am Rhein. Leider hatte das Personal im Hotel in Andernach die reservierten Zimmer doppelt vergeben. Deshalb sind Andreas und Bernd im Februar mit dem Auto nach Andernach gefahren, um die Sache vor Ort zu regeln. Das neue Hotel „Rheinkrone“ hatte Platz für unsere Gruppe mit dreizehn Teilnehmern.

Ende Mai war es dann soweit. Nach individueller Anreise am Freitag und dem Bezug der Zimmer wurde im Restaurant „Zum Franziskaner“ zu Abend gegessen.

Am Samstag haben wir das Geysir-Museum besucht und sind anschließend mit dem Schiff zum [Kaltwasergeysir an der Namedyer Werth](#), einer Halbinsel im Rhein, gefahren. Wie versprochen, spuckte er mit einer ca. 50 m hohen Fontäne.



Foto: Andreas Walter

Nach der Schau ging es mit dem Schiff zurück nach Andernach.

(Bild oben: Stadtsilhouette vom Schiff aus festgehalten von Andreas Walter).



Am Stadtrundgang nahmen nur 9 Personen teil. Der einheimische Führer brachte uns seine Stadt näher.

Wir begannen am Rheintor und besuchten dann die Hospitalkirche St. Josef aus dem 17. Jahrhundert. An der kurfürstlichen Burg ruine waren öffentliche Gemüse- und Kräuterbeete angelegt, an denen man sich bedienen konnte. Durch die sehenswerten Gassen kamen wir schließlich zur letzten Station, dem Mariendom, der über 800 Jahre alt ist.



Stadtrundgang im Regen, bei der Schlossruine (Foto: Andreas Walter)

Zum Abendessen waren wir in der „Schwarzbrennerei-Destille“ in gemütlicher Runde. Dabei hat Altpräsident Peter Brühwiler ein Grußwort des Vorstandes vorgetragen.

Am Sonntag erreichten wir nach strammem Fußmarsch den Bahnhof



von Andernach, um mit der Deutschen Bahn ins benachbarte Brohl zu fahren. Der Bahnhof der Museumsbahn liegt direkt neben dem Bahnhof der Deutschen Bahn. Unser Dampfzug, bespannt mit der Mallet-Lok 11 sm aus dem Jahr 1906, stand schon bereit. (Foto: Andreas Walter)



Dieses Lok-Portrait ohne Zug am Bahnsteig Brohl gelang erst nach der Rückkehr von der Zugfahrt (Foto: AW)

In gemütlicher Fahrt zuckelten wir hinauf nach Oberzissen. Dort fand ein Lokwechsel statt. Eine Diesellok übernahm unseren Zug und die Dampflokomotive fuhr mit dem eingefahrenen Gegenzug wieder zurück nach Brohl. Man setzt sie auf der anschließenden Steilstrecke nicht ein, um sie zu schonen.



Auch Szenen des Lokwechsels in Oberzissen bei Hinfahrt und Rückfahrt hat Andreas Walter dokumentiert

Anschließend ging es mit Diesellok-Bespannung weiter hinauf nach Engeln. In den riesigen Gasträumen der Station fanden wir Platz für das Mittagessen. Nach einem Verdauungsspaziergang ging es wieder zu Tal mit dem schon beschriebenen Lokwechsel in Gegenrichtung.

Hotel ließen wir das erlebnisreiche Wochenende bei einem guten Abendessen in der Pfeffermühle ausklingen. Zufrieden mit den schönen Tagen fuhrten wir am Montag wieder nach Hause. Danke Andreas für die engagierte Organisation und Durchführung des Events!

Eine Schraubkupplung zum Verbinden der Schmalspur-Waggons befindet sich mittig unterhalb des Mittelpuffers. Bei Schmalspurbahnen mit Schraubkupplungen habe ich bisher nur die Bauart mit Balancier-Hebel und zwei Schraubkupplungen gesehen.



Besichtigung im Bw (Foto: A. Walter)

In Brohl angekommen, haben uns die freundlichen Museumsbahn-Mitarbeiter nach einem Sektempfang ihre Werkstatt und den übrigen schmalspurigen Fuhrpark gezeigt, darunter 3 Dieselloks, ein Triebwagen, ein Wagen von Mosbach-Mudau, sowie die portugiesische Schmalspur-Mallet CP E169 von Henschel, BJ 1908 (nicht betriebsf.).



Verfasser des Erlebnisberichts (links) und Autor der folgenden technischen Betrachtung (rechts) (Foto: Andreas Walter)



Pufferbohle der 11 sm, wegen Lok-Bauart Mallet beweglich (Foto: A. Walter)

Es ist keine perspektivische Verzerrung, sondern eine Spezialität!

von Bernd Bahn Müller

Manchem mögen die Fotos der Brohltalbahn-Loks etwas komisch und schief vorkommen – das ist aber real und hat seine ganz praktischen Gründe.

Die Lokomotiven haben neben dem für Schmalspurbahnen typischen Mittelpuffer eine zusätzliche, asymmetrisch montierte Zug- und Stoßvorrichtung.

Die außermittige Vorrichtung dient zum Verschieben von Normalspur-Güterwaggons auf einem Dreischienengleis. Die dazu gehörigen Zughaken der Lokomotiven sind nicht mit Schraubkupplungen ausgerüstet.



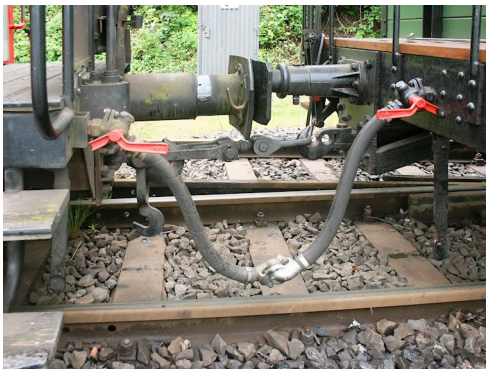
Dreischienengleise im Bf Brohl; der elektrische Triebzug von „national express“ war zur Reinigung hier. (F.: AW)



Werkstattimpression mit T30 (Foto: AW)

Mit einem Deutsche Bahn-Zug, der 60 Minuten Verspätung hatte, konnten wir aber vorzeitig nach Andernach zurück fahren (Man darf auch mal Glück haben!). Eine spontane Taxifahrt ersparte manchen von uns den Fußweg ins Hotel. Neben dem





Abschlussbild: Portrait des Dampfzugs im Bahnhof Brohl (F.: Andreas Walter)

Stammtischleiter Thailand (Südostasien) zu Besuch beim Altsekretär

von Heiner Bruer

Nicht nur die JHV zieht Rolf Staude in die Heimat, sondern auch seine Tochter und der Zwetschenkuchen vom Altsekretär. Mit dem Regionalexpress kam Rolf aus Hannover. Pünktlich! Allerdings war niemand am Bhf in Bückeburg, denn laut Ellen's „Wischkasten“ (Eifon) sollte Rolf erst später eintreffen. Nun denn, nach sechs Minuten habe ich ihn aufgespießt!

Da Rolf von allen guten Getränken ab ist, gab es zur Begrüßung alkoholfreien Sekt. Wir hatten viel zu erzählen und zu berichten bei Kaffee und Kuchen, dass ich sogar vergaß, Kaffee nachzuschenken.

Das Wichtigste ist, dass es das im [NFS 4/24](#) auf S.46 abgebildete Stammtisch-Lokal noch gibt! Die junge Grundstücksbesitzerin (leider für Rolf zu jung) hat Preisvorstellungen, die den Verkauf bisher verhinderten.

Das Leben in Thailand ist immer noch interessant. Nur Phuket hat sich dramatisch verändert: Es gibt nur noch wenige deutsche Touristen – alles voller Russen, Chinesen und andere Ostasiaten. Am Strand ist man froh, einen Stehplatz zu bekommen. Die Preise sind explodiert und man lebt gefährlich. Wie einst Mallorca; so wie du ein wenig ins Landesinnere kommst, ist es anders.

Nach Kaffee und Kuchen gab's ein - zwei Williams und wir besuchten in Obernkirchen die, jeden zweiten Sonntag im Monat, geöffnete und betriebene Historische Schlosserei Bornemann. Was einst als Schlosserei begann, ist heute der hochtechnisierten Fertigung modernster leistungsfähiger Pumpensysteme ver-

pflichtet und agiert unter dem Namen „[ITT-Bornemann Pumps](#)“ weltweit.



Nach gut hundert Jahren ließ der Enkel Carl Bornemann – aus der Schlosser- und Schmiedefamilie Bornemann in Obernkirchen – 1816 das bis heute erhaltene Baudenkmal errichten. Es war für die damalige Zeit ein hochmodernes Multi-Funktionsgebäude.



Die überwiegend im Original vorhandene Einrichtung weist alle Stadien der Mechanisierung bis ca. 1940 aus, von der fußbetriebenen, hölzernen Drehbank bis zu den transmissionsbetriebenen Maschinen zur Metallverarbeitung.



In der väterlichen Werkstatt hat sich der Sohn, Johann Heinrich, das Rüstzeug für den Aufbau des o.g. weltweit agierenden Unternehmens angeeignet.

Nach einem weiteren Plausch im/am Kornfeld haben wir Rolf am Bahnhof eine gute Heimfahrt gewünscht. Für die lt. Plan 35-minütige Heimfahrt hat die Bahn gut zwei Stunden gebraucht. Eine halbe Stunde Halt in Wunstorf (ohne eine Info) und dann etwas schneller als Schrittgeschwindigkeit bis Seelze und das bei einem „Oberleitungsschaden“ (es war kein Dieseltriebwagen!!!) Der vorgesehene Herrenabend mit einem Freund war „gelaufen“.

(Die Fotos hat Ellen Rosemeier-Bruer beigesteuert)

„Eine Dampfzugfahrt öffnet den Geist und füttert alle Sinne.“ (aus einem [SDG-E-Mail-Newsletter](#) 2023)

Besuch der Intermodellbau in den Messehallen Dortmund

von Karl-Heinz Kaschade

Nach 2023 und 2024 besuchte der Stammtisch NRW nun zum dritten Mal in Folge die Intermodellbau in Dortmund am 11. April 2025. In den 6 Messehallen gab es wieder viele neue Produkte und Trends zu entdecken.

Wir haben uns bei unserem Besuch auf die Hallen 4 und 6 „Eisenbahnmodellbau“ beschränkt. In den ande-

ren Hallen lag der Schwerpunkt auf Funktions-, Auto-, Flug- und Dampfmodellbau.

In Halle 4 waren neben den aktuellen Neuheiten der Modellbahnbranche wieder viele Modellbahnanlagen in allen gängigen Spurweiten aus vielen Ländern Europas zu sehen. Alleine 12 Anlagen waren erstmals auf einer Ausstellung in Deutschland.

In Halle 6 fuhr wieder ein Miniatur-Dampfpzug durch die Miniaturwelt.

Dazu gab es historische Dampflokomotiven, Dampfmaschinen und eine imposante Gartenbahn mit Echtdampf zu sehen.

Nach dem Besuch ging es in die Dortmunder Innenstadt zu „Hövels“, wo wir den Tag bei einem Spargelessen ausklingen ließen.

Schon mal im Terminkalender vormerken:

„Intermodellbau 2026“
vom 09. bis 12. April in Dortmund.



Karl-Heinz Kaschade,
Harrie Wijtsema,
Ludger Südhof

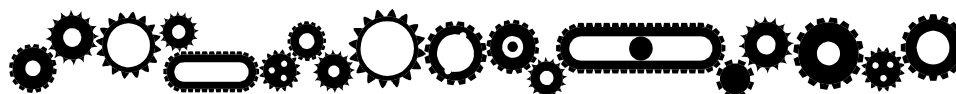
Fotos: Karl-Heinz Kaschade



Modellbahnanlage, MBF Maifeld e.V.



MoBa als Reisekoffer, MSC Kempen



Stammtische

Zwischen den jährlichen Treffen zur Hauptversammlung bieten unsere Stammtischtreffen Gelegenheiten für geselliges Beisammensein und interessante Erlebnisse. 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@gmx.de

Monatliche Treffen 17.30 Uhr (vorverlegt!) 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.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

14.-16. Juli Sommerfahrt bei der Selfkantbahn (**ausgebucht**);
Besuch des Fußballmuseums am Samstag den 23. August 2025 in Dortmund.

Stammtisch Niedersachsen

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

Unser traditionelles „Braunkohlessen“ wird am Samstag, den 29.11.2025 wieder im Gasthaus Ernst in Groß Förste stattfinden. Als Beiprogramm ist eine Besichtigung im Turmuhren-Museum in Bockenem geplant. Wir waren im Jahr 2010 schon einmal dort. Vielleicht erinnert sich ja noch jemand daran?

Stammtisch Berlin

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

Stammtisch Zürich

Die Reservierungen und Einladungen erfolgen durch
Philipp Denzler, E-Mail: philipp.denzler@gmx.ch.

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

Stammtisch Thailand

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

Stammtisch Russische Föderation

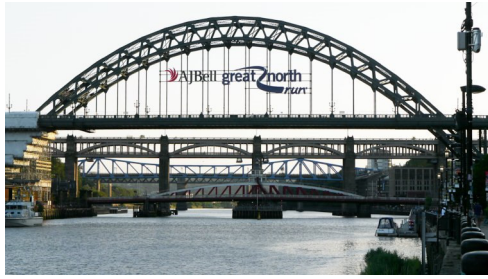
Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33,
198262 St. Petersburg, Russian Federation,
Tel.: **+7-9818067965**, E-Mail: sergeyss62@mail.ru

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

Wieder mal auf der Insel

Teil 2 von Katrin & Frieder Jehring

Von der ältesten erhaltenen Eisenbahnbrücke Englands in East Tanfield nun weiter nach Newcastle upon Tyne: Diese Stadt hat besonders sehenswerte Brücken!



Aus dieser Perspektive sind allein fünf Flussbrücken zu sehen, drei davon tragen Bahngleise; eine sechste ist ganz hinten verdeckt. Die dominante Stabbogenbrücke heißt „Tyne Bridge“.

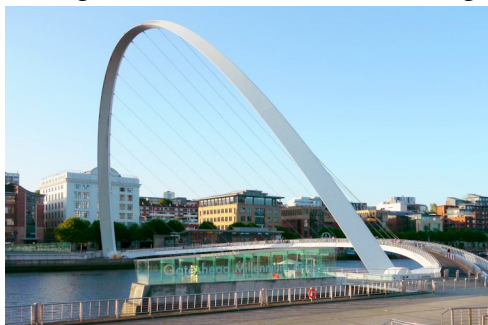
Da wäre z.B. die **High Level Bridge**, die weltweit erste kombinierte Bahn-Straßen-Brücke, entworfen von Robert Stephenson. Die untere Etage teilen sich Fußgänger, Autos und Stadtbusse, das Sonnendeck gehört der Eisenbahn.



Von dieser blickt man hinab auf die Swing Bridge, eine Drehbrücke von 1876, die auch größeren Schiffen die Durchfahrt ermöglicht. An gleicher Stelle standen seit 120 n. Chr. bereits verschiedene Brücken.



Und dann begutachteten wir noch die Hydraulik der Milleniumsbridge. Bei dieser Brücke werden Tragwerk und Gehweg gemeinsam über die Lager am Ufer gedreht, so dass sich der Trag-



bogen senkt und gleichzeitig der Wegbogen angehoben wird. Das erinnert dann an ein gespanntes Fangeisen.



Lagerbock und Hydraulik aus der Nähe

Im Stadtgebiet fiel uns an einer mit künstlerischen Graffiti gestalteten Wand die Replik eines nostalgischen Werbeanschlags auf.



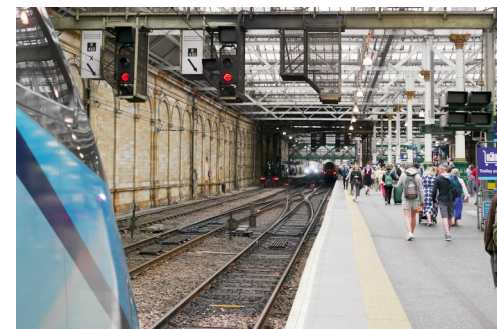
Aber dann ging die Reise weiter in den Norden.

Im Bf Newcastle ist – wie in vielen anderen britischen Bahnhöfen – der Übergang zwischen den Bahnsteigen



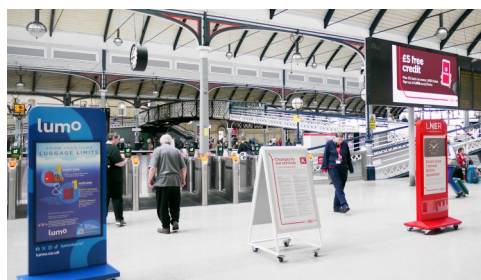
Sauber und gut besucht war auch die Wartehalle im Bahnhof, wo alle Bänke mit Blick auf die Abfahrtsanzeige aufgestellt sind.

Ein weiteres, öfters gesehenes Merkmal von Bahnhöfen mit langen Bahnsteigen ist ein „Hosenträger“ (doppelte Gleisverbindung) auf „halber Strecke“. So können zwei der oft relativ kurzen Triebwagenzüge am gleichen Bahnsteig halten, aber unabhängig voneinander ein- und ausfahren – eine Investition in Fahrplandichte, Pünktlichkeit und betriebliche Redundanz, die sich auszahlt.



Die Uhr am Hotel „Balmoral“, das hinter Waverly Station zu sehen ist, geht immer 2 Minuten vor, damit die Reisenden ihren Zug nicht verpassen, denn die Wege sind hier weit, die Bahnsteigsperrn müssen passiert werden, und dann ist es bei vielen britischen Bahngesellschaften auch üblich, dass schon bis zu 1 Minute vor der planmäßigen Abfahrt die Zugtüren geschlossen und verriegelt werden!

mit großzügigen Brücken gestaltet.



Im modernen Triebwagenzug fuhren wir bis Edinburgh. Im Bf Waverly Station eignen sich die „Anlehn-Bänke“ gut zum Abstellen von schwerem Gepäck auf dem Rücken.



Hier von der eindrucksvollen Stadt Edinburgh viel zu berichten, würde den Rahmen sprengen. Besonders bemerkenswert ist die bauliche Anlage der Innenstadt, die sich in 2 Etagen über mehrere Hügel und Täler erstreckt. Die obere Etage wird von „Brücken“-Straßenzügen gebildet, die die unteren Straßen überspannen – die Häuser der unteren Etage sind gleichzeitig auch die Bebauung der Brückenseiten. Diese Häuser haben damit zwei „Erdgeschosse“ übereinander an unterschiedlichen Straßen.

Da wir noch gut zu Fuß sind, machten wir einen Abendspaziergang zum „Arthur’s Seat“. Vom 251 m hohen Hausberg Edinburghs hatten wir einen wunderschönen Blick auf die Stadt am Abend. Und wir sahen in der Ferne auch schon ein weiteres Reiseziel, die berühmte „Forth Bridge“ über das „Firth of Forth“ (in der Mitte des unteren Bilds).



Der Weg zum Gipfel des Arthur’s Seat (links) führt über eine markante, hohe Felskante; der Berg war gut frequentiert.

Doch am nächsten Tag unternahmen wir erst einmal einen abenteuerlichen Ausflug mit einem Doppeldecker-Linienbus nach Borrowstounness (das spricht wohl im Alltag niemand komplett aus ...) etwa 40 km westlich von Edinburgh am selben Ufer des

River Forth, der hier ein etwa 100 km langes Firth (zu deutsch eine Förde) bildet, zur „Bo’ness & Kinneil Railway“. Diese Museumsbahn wird von der „Scottish Railway Preservation Society“ betrieben und fährt auf einer Stichstrecke, welche von der Hauptbahn zwischen Edinburgh und Glasgow abzweigt. An deren Endpunkt in Bo’ness sind umfangreiche Bahnanlagen und das große „Museum der Schottischen Eisenbahnen“ vorhanden. Bei der Junction (also dem Abzweig) hat die Hauptbahn keine Station, die Museumsbahn hat eine separate Gleis- und Bahnsteig-Anlage, und rund herum ist „nichts“ – mit dem Zug kann man also gar nicht zur Museumsbahn anreisen. Selbst von der Bushaltestelle bis zum Museumsbahnhof ist ein gutes Stück Weg zu Fuß zurückzulegen, und der Busfahrplan passt mit dem Zugfahrplan insofern zusammen, dass man auf dem besagten Fußweg den ausfahrenden Dampfzug zwar hören, aber nicht bildlich erhaschen kann. Bis zur nächsten Abfahrt hat man also noch gemütlich Zeit. Die Entfernung vom

Ortskern kommt daher, dass die Bahnstrecke ursprünglich für den Güterverkehr mit Umschlag im Hafen errichtet wurde, und nicht für den Reiseverkehr der Bo’nesser!



Kurz vor Erreichen des Museumsbahnhofs grüßt den Fußgänger schon ein ganzer Garten von interessanten Masten

Was man hier alles zu sehen bekommt sind meistens Objekte, die die ehrenamtlich tätige Gesellschaft von überall her zusammengetragen hat. Es ist die größte Sammlung außerhalb des „National Railway Museums“ in York, dessen Besuch für die Endphase unserer Urlaubsreise auch schon geplant war.



Blick von der Fußgängerbrücke an der Ausfahrt auf das Gelände; die großen Gebäude links sind die Museumshallen



Im Museum; vorn links „mechanical horses“ (landwirtschaftliche Zugmaschinen)



Natürlich stehen auch viele Dampfloks im Museum – hier die **North British Railway 0-6-0 No. 673 (65243) „Maude“** von 1891 (hinten) und vorn eine kleine Maschine mit offenem Führerstand

Im Freigelände erregte ein Schüttgutwagen wegen der daran montierten gusseisernen Bedienungsanleitung unsere Aufmerksamkeit.



„Vor dem Abkippen ist der Sperrhebel mittels des **French Keys** in der oberen Lage zu fixieren / Bevor der Wagen bewegt wird, ist der Griff zurückzulegen und mittels des Sperrhebels zu fixieren. / Die Hebel an beiden Seiten sind zur Bedienung des Riegels zu benutzen und sind mittels des **French Keys** in der unteren Lage zu fixieren.
Zurück ← → Auskippen“

Hier ist die Rede von „**French Keys**“, und dieser Bezeichner tauchte dann nochmals in einem besichtigten Postwagen auf. Den Autoren gelang es bis heute nicht genau herauszufinden, was das ist – kann uns vielleicht ein NFS-Leser auf die Sprünge helfen?



Im Postwagen **MK.1 Post Office Sorting (POS) coach No. 80382** der Royal Mail ist ein Drücker beschriftet mit „Wichtig! / Nicht bedienen, wenn der **French Key** benutzt ist!“



Stelldichein an der Lokbehandlung. Der Wasserkran hat den für Großbritannien typischen Schlauch anstatt des in Deutschland üblichen Auslegers.

Die Fahrt auf der Strecke führt an drei gepflegten Stationen entlang, unser Zeitfonds hatte aber keine Reserven um dort zu verweilen. Das Viadukt über den River Avon ist ein Highlight der Strecke, aber ein schönes Foto davon ist aus dem Zug heraus nicht möglich. An der Endstation Manuel ist das Umfahrgleis ungewöhnlich lang, die Lok muss am Zug vorbei etwa 1 km im Streckenbogen zurück, um aus der Weiche zu fahren.



Am Bahnsteigende in Richtung Bo'ness liegt die Weiche zur Anbindung an die Hauptbahn. Soeben passiert dort ein Zug.



Unsere Zuglok war die **No. 1 „Lord Roberts“, Neilson Reid 1899 0-6-0T**, registriert als eine der „**Thomas The Tank Engines**“ – nach unserem Empfinden *zum Glück* heute ohne das riesige Gesicht an der Rauchkammertür

unterwegs, welches auf die in Großbritannien beliebten Geschichten und TV-Serien basierend auf den **Kinderbüchern „The Railway Series“** von **Wilbert und Christopher Awdry** seit 1945 Bezug nimmt und dortzulande allgegenwärtig ist. Die zweite Maschine unter Dampf auf unseren Fotos ist die **British Railways 2-6-4T 80105, Brighton works 1955**, bei Erprobungs- und Schulungsfahrten.



Hier passt noch ein Bild der Rangierlok **Caledonian Railway 0-4-0ST „Nr. 42“**, gebaut 1887 in den **NBR Cowlaers Works, Glasgow**, mit Spitzname „**Pug**“.

Eines der jüngsten Exponate des Museums ist die **East Coast Main Line Class 91 91131**, die 1995 einen Geschwindigkeitsrekord für Personenzüge aufstellte (154 mph = 248 km/h). Diese E-Lok ist die letzte bei den **Crewe Works** gebaute Maschine und hat zwei verschiedene Frontpartien.



Sie brach damals den Rekord der berühmten Dampfloks „**Mallard**“ von 203 km/h.

Zum Abschied ist links noch der Blick zur Ausfahrt von Bo'ness in Richtung Manuel zu sehen.

(wird fortgesetzt)

Die Eisenbahn am Ende der Welt

von Holger Prochnau

Im Rahmen einer Schiffsreise kamen wir (meine Frau Beate und ich) auch nach Ushuaia in Argentinien, der südlichsten Stadt der Welt. Ushuaia liegt auf der Großen Feuerland-Insel am Beagle-Kanal, einer natürlichen Meeresstraße zwischen dem atlantischen und pazifischen Ozean knapp oberhalb von Kap Hoorn am südlichsten Zipfel von Südamerika.

Unweit der südlichsten Stadt der Welt liegt die Schmalspurbahn „El Tren del Fin del Mundo“, „Der Zug am Ende der Welt“, die südlichste Eisenbahn der Welt.

Die Geschichte der heutigen „El Tren del Fin del Mundo“ beginnt im Jahr 1902 mit dem Bau eines Gefängnisses. Der beste Gefängniswärter war dabei die Insel selbst. Aufgrund des Klimas und der Lage ist ein Überleben auf bzw. Entkommen von der Insel ohne Hilfe anderer Menschen nicht möglich.

Das raue Klima am südlichsten Zipfel von Südamerika hat auch uns überrascht. Wir waren Anfang Februar 2025 in Ushuaia, zu dieser Zeit ist auf der Südhalbkugel unserer Erde Hochsommer. Noch eine Woche vorher haben wir in Buenos Aires bei über 30 Grad Celsius geschwitzt. Während unseres zweitägigen Aufenthaltes „am Ende der Welt“ stiegen die Tagestemperaturen nicht über 12 Grad. Die Sonne sahen wir selten, meist wehte ein mehr oder weniger starker Wind, gemischt mit mehr oder weniger Regen.

Wir konnten uns jederzeit in das trockene und warme Innere des Schiffes zurückziehen, in den Restaurants gab es Nahrung im Überfluss. Von solchen Bedingungen konnte ein Häftling vor 100 Jahren nur träumen...

Letztendlich brachte uns das Schiff auch wieder weg von Ushuaia. Auf der weiteren Fahrt durch den Beagle-Kanal sahen wir Schneefelder und Gletscherzungen, von denen einige fast bis in das Meer hinabreichen.

Die Häftlinge wurden neben dem Bau des Gefängnisses auch zum



Blick auf den „Hauptbahnhof“ der südlichsten Eisenbahn der Welt – links die Bahnsteige mit den Zügen 8, 7 und 6 (von links), rechts einige der Hallen, in denen sich Werkstätten und Abstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge befinden.

Holzeinschlag eingesetzt. Um den Abtransport des Holzes und den Transport der Häftlinge zu erleichtern, wurde schon bald eine „Eisenbahn“ aus Holz gebaut – nicht nur die Schwellen, sondern auch die „Schienen“ in Form von langen Bohlen wurden aus dem vorhandenen Holz gefertigt.

Recht schnell genügte die Holzeisenbahn nicht mehr den ständig wachsenden Anforderungen, deshalb wurde schon 1909 mit dem Bau einer „richtigen“ Eisenbahn mit Stahlschienen und einer Spurweite von 600 mm begonnen.

1947 wurde das Gefängnis geschlossen, der Holzeinschlag und damit der Betrieb der Eisenbahn wurden aber weitergeführt. Zwei Jahre später zerstörte ein Erdbeben Teile der Strecke. Die Bahn wurde wieder aufgebaut, aber schon 1952 wegen Unrentabilität geschlossen.

In den frühen 1990er Jahren entstand die Idee, einen Teil der alten Häftlingsbahn „am Ende der Welt“ als Touristenattraktion wieder aufzubauen. Ab 1994 wurde die Bahn nunmehr in einer Spurweite von 500 mm für Touristen betrieben.

Der Ausgangsbahnhof „Hauptbahnhof“ liegt nicht mehr in der Stadt,

sondern etwa 8 km westlich davon an der Nationalstraße 3. Dort gibt es auch Werkstätten und Abstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge. Die Bahn führt von dort aus über zwei Zwischenhalte („Wasserfall“ und „Nationalpark“) in bzw. durch den Nationalpark Tierra del Fuego, Nationalpark Feuerland und ist etwa 7 km lang. Die Endstation liegt wieder an der Nationalstraße 3.

Der Fahrzeugpark der Bahn wurde in den 1990er Jahren neu gebaut. Für dampflokbetriebene Züge stehen drei leichtölgefeuerte Lokomotiven zur Verfügung, zwei Garratt-Lokomotiven und eine Tenderlok mit der Achsfolge 1'C1'. Für Arbeitszüge, Rangierfahrten und Fahrten in der Nebensaison sind einige Dieselloks vorhanden.

Der Wagenpark besteht aus 15 Wagen der Touristenklasse in zwei verschiedenen Bauarten, vier Wagen der 1. Klasse sowie einem „Präsidentenwagen“. Alle Wagen sind geschlossen und beheizbar – das ist bei dem Klima auch notwendig, siehe oben. Weiterhin kann man in den Wagen über einen Audio-Guide Erläuterungen zur Bahn, deren Geschichte und zum Nationalpark hören. Es sind mehrere Sprachen einstellbar, auch Deutsch.

Wir besuchten den „Zug am Ende der Welt“ an einen Sonntag, genauer am 02.02.2025. Die Züge, die ich sah, waren bis auf den letzten Platz besetzt. Wir waren gegen 14.15 Uhr am Hauptbahnhof und erwarben eine Fahrkarte für den Zug Nummer 7. Es blieb noch einige Zeit bis zur Abfahrt, wir konnten das Bahnhofsgelände und das Bahnhofsgelände in Ruhe erkunden und die Abfahrt des Zuges Nr. 6 beobachten. Das Bahnhofsgelände war eingezäunt, aber von einem kleinen Aussichtsturm war das Geschehen an den Bahnsteigen und auf den anderen Gleisen gut zu sehen.

Am Tage unseres Besuches fuhren zumindest die Dampfzüge „farbrein“, die Lokomotiven und die Wagen hatten die gleiche Farbe. Auch im dieselbespannten Zug 6 (Foto S. 13 rechts, grün) waren alle Wagen farblich gleich.

Um 14.30 Uhr fuhr der Zug Nr. 6, bespannt mit einer Diesellok. Zeitgleich wurde direkt vor dem Aussichtsturm die Garratt-Lok Nr. 1 „Ing. H.R. Subieta“ restauriert.



Die Dampflokomotive Nr. 1 wird für die nächste Zugfahrt vorbereitet.

Die Abläufe sind offensichtlich überall auf der Welt ähnlich – das Personal kontrollierte die Lok, ölte das Fahrwerk ab und ergänzte den Wasservorrat.

Pünktlich rangierte die Garratt-Lok Nr. 2 „Ing. L.D. Porta“ an den Wagenzug des Zuges Nr. 7. Der Zugang zu den Bahnsteigen war nur nach der Kontrolle der Fahrkarte möglich, dabei bekam man auch die Ohrhörer für den Audio-Guide. Gegen 14.45 Uhr fuhr der bis auf den letzten Platz besetzte Zug ab.

Im Bahnhof „Wasserfall“ gab es einen längeren Halt, die Fahrgäste konnten einige Meter in das umliegende Gelände laufen oder Fotos von der Lok machen. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt – es war unmöglich, ein Foto von der Lok ohne Menschen zu machen.



Die Dampflokomotive Nr. 2 im Bahnhof „Wasserfall“

Beim Halt wurde wieder Wasser genommen. Nach der Ankunft des folgenden Zuges 8 mit der Lok 1 fuhr Zug 7 weiter.

Im Bahnhof „Nationalpark“ folgte dann eine Kreuzung mit dem diesel-

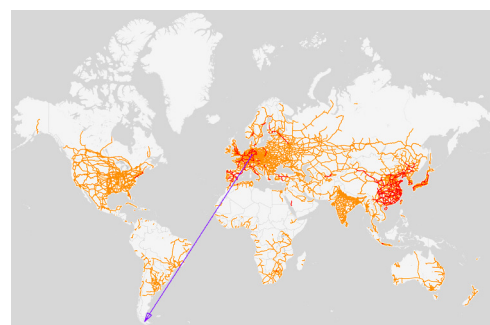


Der dunkelblaue Zug 7 mit Lok 2 (vorn) und der weinrote Zug 8 mit Lok 1 im Bahnhof „Wasserfall“

Nach Ankunft des Zuges 8 fuhr Zug 7 wieder ab in Richtung „Hauptbahnhof“, im Bahnhof „Nationalpark“ kreuzten wir mit dem dieselbespannten grünen Zug 9, vorher Zug 6. Ohne weiteren Halt fuhren wir zum „Hauptbahnhof“, die sehr erlebnisreiche Zugfahrt endete gegen 17.15 Uhr.

Ich persönlich habe die Zugfahrt auf der südlichsten Eisenbahn der Welt sehr genossen. Die Landschaft im Nationalpark „Feuerland“ ist grandios, die Erläuterungen über die Ohrhörer sehr informativ.

Auch wenn mir bewusst ist, dass die Anreise für einen Europäer deutlich mehr ist als ein „Tagesausflug“ – ich kann den Besuch der „Eisenbahn am Ende der Welt“ nur empfehlen!



Eisenbahnen weltweit ([Openrailwaymap](https://openrailwaymap.org/))

Wer mehr über diese interessante Eisenbahn wissen will – einfach „südlichste Eisenbahn der Welt“ bei den einschlägigen Suchmaschinen im Internet eingeben.

bespannten Zug 6. Nach der Ankunft des Zuges 7 in der Endstation und dem Ausstieg der Fahrgäste wurde die Lok umgesetzt und rangiert, der Zug wechselte den Bahnsteig.

Rangieren in der Endstation des „Zuges am Ende der Welt“ – das Einfahrgleis (rechts) wird für den folgenden Zug geräumt.



„Mit Volldampf ins Erzgebirge“

– so betitelt die [Stadt Wilkau-Haßlau](#) eine Großveranstaltung und diese bezieht sich auf die frühere, älteste, längste und steilste sächsische Schmalspurbahn von hier nach Carlsfeld („WCd“). Am **6./7. September 2025** gibt es eine Neuauflage mit Superlativ: In Zusammenarbeit u.a. mit mehreren Museumsbahn-Vereinen werden erstmals seit dem Niedergang des regulären Betriebs wieder **vier Lokomotiven der Baureihe „sächsische IV K“ gleichzeitig** auf Gleisen dieser Strecke unter Dampf stehen und fahren, wenn auch mancherorts nur über wenige Meter.

Wem das Motto bekannt vorkommt: Ganz ähnlich klang es rund um unser Clubtreffen 2023 anlässlich der JHV Annaberg-Buchholz! Wir besuchten die [Museumsbahn Schönheide](#) auf dem 4 km langen wiederaufgebauten Teilstück Schönheide Mitte - Stützengrün und auch den Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen ([FHWE](#)), der sich um den Abschnitt Schönheide Süd - Carlsfeld verdient macht, wobei es dort nur in den beiden genannten Bahnhöfen befahrbare 750-mm-Gleise gibt. Ein weiteres kurzes Gleis, auf dem es dann wieder dampfen wird, ist in Wilkau-Haßlau vorhanden.

In den einschlägigen Publikationen wird gemutmaßt, dass dieses Festwochenende für lange Zeit ein Superlativ bleiben wird – der hohe organisatorische Aufwand wird nicht als ohne Weiteres wiederholbar betrachtet. Der NFS-Redakteur empfiehlt jedem Leser, der an diesem Stück Eisenbahntradition interessiert ist, seine von der JHV 2023

mitgenommenen, bzw. in den NFS-Berichten gewonnenen Eindrücke mit den im September gebotenen Eindrücken zu ergänzen – natürlich nur, wenn dem keine konkurrierenden Vorhaben entgegenstehen wie z.B. die schon beworbenen „Gotthard-Bahntage“. Im Redakteurs-Kalender ist der Termin jedenfalls schon fest vermerkt.

Tipp: Entlang der Gesamtstrecke ist stündlicher Schienenersatzverkehr mit modernen sowie Oldie-Bussen geplant.

Der FHWE feiert in diesem Zusammenhang erneut das „WCd-Festival“ unter dem Motto „**150 Jahre CA-Linie**“. Auch diese Regelspur-Strecke (Chemnitz - Adorf) hatten wir 2023 auf dem isolierten Teilstück Schönheide-Ost bis Hammerbrücke erkundet (bei Schneeregen im offenen Wagen, ihr erinnert euch?). Beim diesjährigen WCd-Festival kann der FHWE logischerweise viel mehr bieten als zu unserem damaligen Besuch. Es wird u.a. Vorführungen an der Rollwagen-Anlage in Schönheide Süd geben, die Bekohlung in diesem Bf mit dem früheren Namen „Wilzschhaus“ wird nun mit dem an Ort und Stelle wiedererrichteten „Ruge“-Kohlekran erfolgen, außerdem wird das frisch renovierte und eingerichtete Bahnhofsgebäude Schönheide Ost öffentlich präsentiert (wir durften 2023 eine kurze Führung noch im Baustadium erleben), und für die Streckenfahrten mit dem „WEX“ könnte das Wetter vielleicht auch besser ausfallen als Ende Oktober.

Ich würde mich freuen, an der WCd-Strecke Clubkollegen anzutreffen und stehe auch gern für Abstimmungen zum Ausflug zur Verfügung – *Redakteur Frieder Jehring*

Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein könnte

ETCS auf historischen Fahrzeugen

Wie „Die Wuppertaler Schwebebahn“ auf facebook schreibt, wurde in Großbritannien die **erste Dampflok mit ETCS** (European Train Control System) zugelassen, und zwar eine Lok der **LNER-Klasse A1 (Peppercorn)**, nun ausgerüstet mit dem passenden ETCS-Touchscreen und natürlich mit der zugehörigen modernen Technik zur Zugbeeinflussung. Das sieht man als „Gutes Omen für den Kaiserwagen“ der Schwebebahn, denn **den Titel „ältestes Fahrzeug mit ETCS“ dürfte sich ab Herbst 2025 der Kaiserwagen holen**, da seine Wagenkästen noch Original von 1900 sind. Die Peppercorn ist jedoch ein Nachbau von 2008, basierend auf einem Entwurf aus den 1940ern.

Wie wir im [NFS 4/19](#) anlässlich der JHV Duisburg berichteten, wurde das alte Signalsystem der Wuppertaler Schwebebahn durch ETCS ersetzt, um künftig eine dichtere Zugfolge zu erreichen – das macht den Einbau im Kaiserwagen notwendig um ihn einsetzen zu können, ohne den Regelbetrieb zu unterbrechen.

Die neue Class A1 Dampflok entstand unter Idee und Verantwortung des „A1 Steam Locomotive Trust“ seit 1990 und trägt den Namen „**Tornado**“. Heute führt sie Züge unter dem Dach der „[Golden](#)

[Eagle Luxury Trains](#)“, wo auch die Geschichte ihrer Entstehung nachzulesen ist. Besonders bemerkenswert ist der Fakt, dass sich im Ergebnis einer zunächst britisch-inländischen und später internationalen Suche nach einem Lieferanten für den Neubau-Kessel das Dampflokwerk Meiningen als der richtige Spezialist herauskristallisierte und der dort gefertigte Kessel auch alle Zulassungen bestanden hat. Ähnlich wie bei Nachbau-Dampfloks in Deutschland (man denke an die 99 2324 der Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“ oder an die Sä. IK N°54 der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen) mussten teilweise modernere Materialien, Fertigungsmethoden und technische Lösungen zur Anwendung kommen als bei den Original-Maschinen, unter anderem um heutigen Zulassungs- und Betriebsbedingungen Rechnung zu tragen.

Auch für den kurz vor der Zulassung stehenden, wiederaufgebauten Schnell-Verbrennungs-Triebwagen der Bauart Görlitz (**SVT 175**) ist ETCS ein Thema. Im Rahmen der seit 2019 laufenden Arbeiten konnte die Nachrüstung mit ETCS aber nicht in Angriff genommen werden. Gegenwärtig sind noch viele Strecken im vorgesehenen Einsatzgebiet mit herkömmlicher Signaltechnik / PZB / LZB

ausgestattet, so dass ein wirtschaftlicher Betrieb noch ohne ETCS darstellbar ist. Man ist sich bewusst, dass die Entwicklung nicht stehen bleiben wird und hat sich deshalb schon mit dem Thema befasst: Die Schätzung der Kosten einer ETCS-Ertüchtigung beläuft sich, nach Auskunft der SVT Görlitz gGmbH, auf etwa 1 Million Euro! Das ist nur dann finanzierbar, wenn der Zug im anstehenden touristischen Einsatz dauerhaft rentabel betrieben werden kann.

Die ETCS-Frage stellt sich, aus diesem Blickwinkel betrachtet, über kurz oder lang **jedlichem Betreiber von Museums-Lokomotiven / -Triebwagen**, vor allem wenn die Fahrzeuge auf Hauptstrecken unterwegs sein sollen bzw. „müssen“. Es handelt sich um nicht weniger als eine „*zukünftige Herausforderung für historische Fahrzeuge im regulierten Bahnbetrieb – ein ... Spannungsfeld, das uns alle in der Eisenbahnwelt beschäftigt*“, um den Eisenbahnfreund Mark Reuleaux von der SVT Görlitz gGmbH zu zitieren.

Der NFS-Redakteur bedankt sich für diese Auskunft und möchte in dem Zuge gleich noch darauf hinweisen, dass man sich dort seit kurzem für einen E-Mail-Newsletter registrieren kann:

[svt-goerlitz.de](#) ►  oder start ► [impressum](#) ► [newsletter](#)

Buchempfehlungen

Wir berichteten im NFS kürzlich von den DB-750-mm-Dieselloks der Baureihe V 51, die in Mosbach von Gmeinder gebaut worden waren und sich so bewährten, dass sie noch heute begehrt sind. Die Schwester-Baureihe **V 52** war auf der meterspurigen Strecke **Mosbach - Mudau (Odenwaldbahn)** im Einsatz. Zu dieser längst abgebauten Strecke gibt es ein Buch von Ludger Kenning, das noch in Rest- und Gebrauchtexemplaren erhältlich ist (ISBN 9783944390116). Beim Erwerb (z.B. [hier](#)) achte man darauf, dass die original beigelegte DVD mitgeliefert wird!

Die Dampfloks **52 8080** (seit Fristablauf 2013 in Aufarbeitung), **52 8141** (in Betrieb als „Gisl'a“) und **52 8056** (Bautzner Denkmallok) feierten vergangenes Jahr ihren **80. Geburtstag** – alle drei haben enge Verbindungen mit dem Verein „Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V.“ (**OSEF**) in Löbau. Den Jubilaren ist ein kürzlich erschienen Buch aus dem Eigenverlag der OSEF gewidmet. Nähere Infos gibt es hier: [osef.de](#) ► Angebote ► **80...**

Eisenbahn-Wissen auffrischen

Einen Abriss zur **Geschichte der deutschen Eisenbahnen** findet man auf der Internetseite von Stefan Arold unter der Rubrik ► Hobbies ► Eisenbahn als „**Eisenbahn in ihrer Zeit**“.

Die „Tigerli“-Loks Ee 3/3 8521 und 8522 waren kuriose Schweizer **Dampflokomotiven mit elektrischer Dampferzeugung** und bezogen den Strom dafür wie Elektrolokomotiven aus der Fahrleitung. Trotz mannigfaltiger aktueller Bemühungen, Dampfloks moderner und von Kohle unabhängiger zu machen (siehe auch nachstehenden Artikel) ist so eine Lösung wohl außerhalb der aus heutiger Sicht sinnvollen Möglichkeiten – denn die direkte Umwandlung der elektrischen Energie in Bewegung ist ohne Zweifel wirtschaftlicher als ein Umweg über die Dampfmaschine. Weshalb aber gab es ab 1942 diese Sonderlinge?

Anlass dafür war auch die Knappheit von Kohle, aber es musste eine schnelle Lösung her, und die Neubeschaffung von E-Loks war zu dem Zeitpunkt nicht realistisch. Also rüstete man vorhandene Dampfloks mit einer elektrischen Kessel-Beheizung nach. Sie konnten weiterhin auch mit Kohle befeuert werden! Bernd Bahnmüller entdeckte die zugehörige Darstellung & Diskussion im mobaforum.ch, Beitrag „**Elektrische Dampfloks E 3/3 Tigerli von Semaphore ...**“

Mediale Tipps

Mit dem Thema Modernisierung von Dampflokomotiven befassen sich neben der DLM AG Winterthur auch Andere. Ein Beispiel sind Versuche zur Umstellung auf **Feuerung mit Holz-Pellets**, un-

tersucht von der deutschen Firma **Steam Technologies**. Hierüber gibt es ein Video auf Youtube **„Moderne Dampfloks für die Zukunft | Feuerung mit Holz-Pellets“**. Das Video zeigt die Versuchsfahrten auf der Meppen-Haselünner Eisenbahn mit Lok „Niedersachsen“ beim Verein **Eisenbahnfreunde Hasetal Haselünne e.V.** Steam Technologies hat u.a. auch ein elektronisches Indiziergerät entwickelt, das praktisch zur Kostensenkung bei der Instandhaltung von Dampfloks beiträgt.

Auf dem noch bestehenden Abschnitt der **Bahnstrecke Glauchau - Wurzen** (inzwischen denkmalgeschützte Muldentalbahn) kam nach dem Hochwasser 2002 der Eisenbahnverkehr zum Erliegen. Zahlreiche Ansätze und Versuche der Reaktivierung, bei seither auch eingetretenen Beschädigungen der Trasse aus verschiedenen Gründen, führten noch nicht zum dauerhaften Erfolg. Aber mit großem Einsatz mehrerer Beteiligter (u.a. Instandsetzungen und Freischnitt) gelang es am 29. Mai 2025, die **Strecke zwischen Glauchau und Wolkenburg wieder mit einem Personenzug zu befahren**. Der Sonderzug wurde von der **IG Traditionsloks 58 3047 e.V. (Glauchau)** gestellt und war mit max. 20 km/h unterwegs. Auf Youtube gibt es Aufnahmen davon, u.a. **„Jungfernfahrt der Muldentalbahn 2025“**. Die Bestrebungen einer Streckenreaktivierung für den regulären Bahnverkehr werden auch von Anliegergemeinden verfolgt und bleiben aktuell.

Am 2. Juni 2016 entgleiste eine Laufachse der 01 202 des **Vereins Pacific 01 202** aus Lyss (CH) beim Verlassen der Drehscheibe in Neustadt an der Weinstraße. Die Schwierigkeiten und deren Meisterung beim **Aufgleisen der Laufachse** sind in einem Video nachvollziehbar, das auf youtube unter **„Aufgleisen / reraill der 01 202 in Neustadt ...“** zu sehen ist. Es dauerte 14 Stunden! Keine Bange, das Video hat nur 12 Minuten.

Auf [langsamfahrt.de](#) gibt es einen Podcast mit der Nummer **#89**, der ab Minute 31:42 ein **Interview mit dem Vereinsvorstand der Museumsbahn Schönheide** enthält. Dies ist sicher im Nachgang unserer dortigen Mitfahrt im Herbst 2023 und auch „vorbereitend“ auf die anstehenden Festivitäten „Mit Volldampf ins Erzgebirge“ (siehe S. 15) sehr informativ.

Als musikalischen Tipp empfehle ich das Video der Band „Orchestral Manoeuvres in the Dark“ (OMD) mit dem Titel **„Metroland“** auf youtube. Die Animation basiert auf der Darstellung eines fahrenden britischen Dampfzugs.

Lesermeldungen

(Fortsetzung von S. 2)

Steffen erhält für die prompte und richtige Rückmeldung an die Redaktion,

und zum Trost über die empfundene Verunglimpfung dieser sehr beliebten und seit 100 Jahren erfolgreichen Dampfloks-Baureihe, im Zuge einer Privatpost auch ein kleines praktisch verwendbares Dankeschön vom Redakteur übersandt.

Wie schon auf der Titelseite vermerkt, erhielten Redaktion und Vorstand ein breites **Echo auf die Papierformat-Umstellung unserer Clubnachrichten**. Danke den knapp 20 Lesern, deren Meinungen dazu im Redaktionsbüro ankamen, egal ob elektronisch, schriftlich oder mündlich und ob in Einzelpunkten kritisch oder nicht. So macht Redaktionsarbeit besondere Freude!

Als Kenner der Bundesbahn hat Reinhard Schüler mit einem „Hinweis für Pufferküsser“ informiert, dass die **Original-Farbe der Köf 323 893-1** (Bj. 1960) keineswegs, wie in einem NFS-Bericht behauptet wurde, schwarz ist, sondern rot (*lt. deutsche-kleinloks.de RAL 3004, d. Red.*). Der Autor bedauert die – trotz tatsächlicher Kenntnis dieses Fakts – unzutreffende „original“-Wortwahl für eine rein nostalgisch begründete Vorliebe und hat den Fakt auch mit dem Eigner kommuniziert.

Kontakte / Impressum

Club DR Ehrenlokführer

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

Präsident: Reinhard Schüler (RS)

Sitz: Postfach 11 04,
21741 Hemmoor, Deutschland

Sekretariat: Karl-Heinz Kaschade (KHK)

45665 Recklinghausen, Deutschland
Tel.: +49-(0)2361-47899
E-Mail: [karl-heinz.kaschade\(at\)t-online.de](mailto:karl-heinz.kaschade(at)t-online.de)

NFS-Redaktion: Frieder Jehring (FJ)

Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
E-Mail: [elf-nfs-redaktion\(at\)t-online.de](mailto: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 (RS)

E-Mail: [reinhard.schueler1\(at\)t-online.de](mailto: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.)

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.

Weitere häufig benutzte Namenskürzel:

Inge Schüler (IS), Wolfgang Kapferer (WK), Peter Brühwiler (PB), Heiner Bruer (HB), Gerhard Höttcher (GH), Andreas Walter (AW), Bernd Bahnmüller (BB), Hartmut Moldenhauer (HM), Klaus Wehmeyer (KW), Philipp Denzler (PD)

