



News Facts & Stories

NFS

Infoblatt des
CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER

Ausgabe 3/25 01.09.2025

dr-ehrenlokfuehrer.de

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

Das war das Highlight dieses Sommers:



Die bereits dritte „Sommerfahrt“ auf der Selfkantbahn Schierwaldenrath - Gillrath nahe der Niederländischen Grenze bescherte den Teilnehmern unvergessliche Erlebnisse unter höchst kollegialer Gastfreundschaft beim engagierten Team dieser meterspurigen Museumsbahn. Das Foto von Karl-Heinz-Kaschade, Clubsekretär, Stammtischleiter Nordrhein-Westfalen und Organisator dieser beeindruckenden Unternehmung, zeigt die Jung-Lok „Haspe“ bei einem Wasserhalt an der Zwischenstation Stade. Der Erlebnisbericht beginnt auf Seite 3.

Auf Seite 10 beginnt ein Bericht von einer spannenden Unternehmung Mitte der 2000er Jahre unter Beteiligung des Stammtischs Süd-West und dem eng mit ihm verbundenen „Arbeitskreis Ostertalbahn“. **Gratulation an den AkO für das inzwischen 25-jährige Bestehen!** Wünschen wir dem AkO alles Gute für die Zukunft, für die jetzt Manches auf der Kippe steht – es wäre jammerschade, wenn das dort mit viel Engagement Erarbeitete und

erfolgreich Etablierte nicht langfristig erhalten werden könnte. Schließlich ist es **die einzige betriebsfähige Museumsbahn im Saarland!** Nur eine Reaktivierung des öffentlichen und gewerblichen Schienenverkehrs auf der Ostertalbahn, erklärtes Fernziel des AkO, wäre ein verlässlicher Garant für den dauerhaft betriebsfähigen Erhalt der Strecke. Leider zeichnet sich dies, trotz aller intensiven Bemühungen des AkO seit seinem Bestehen, nicht ab.

Lesermeldungen.....	2
Clubvorstands-Ecke	2
Kontakte / Impressum	2
Die 3. Sommerfahrt 2025 bei der Selfkantbahn.....	3
Ein Trüppchen ELF an der Geislinger Steige	5
Stammtisch Süd-West Sommerfest 2025.....	9
Umzug der 52 8147 von Quedlinburg nach Schwarzerden	10
Zur Situation der Ostertalbahn	11
Neulich in Neumünster.....	12
Franzosen und Britische Meerjungfrauen	15
Stammtische.....	16
Nächster Anlauf für ein Dampflok- Seminar mit „LOWA“	16
„Bimmelheinrichs“ ELFer.....	17
ELFer in Wuppertal.....	17
Wieder mal auf der Insel.....	18
Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein dürfte	20
11.+12.Oktober 2025	20
Protest.....	20
Mediale Tipps.....	20
Sehenswertes.....	20
Dampfende Rarität.....	20
Gerettet & Geldbedarf.....	20
Noch zu retten?.....	20

Lesermeldungen

Wieder erhielten Redaktion und Vorstand lobende **Rückmeldungen auf die Papierformat-Umstellung und die damit einher gegangenen Gestaltungsänderungen unserer NFS-Clubnachrichten**. Danke vielmals dafür! Auch Anregungen zur weiteren Verbesserung der Lesbarkeit wurden nun geprüft und zum Teil berücksichtigt.

Unser Clubkollege Jens Wilde, wohnhaft in der Londoner Umgebung, hat mit dem Redakteur – in Personalunion mit der Autorenschaft des Beitrags „Mal wieder auf der Insel Teil 2“, Kontakt aufgenommen betreffs der dort aufgeworfenen **Frage nach Wissen über den sogenannten „French Key“**. Hieraus ergab sich ein interessanter Dialog, vor allem über die Bauart des involvierten britischen Schotterwagens. Daran lassen wir die NFS-Leser auf Seite 15 teilhaben. Beim nächsten England-Aufenthalt streben wir ein persönliches Treffen an, und ein kleines Souvenir der Redaktion wird dann bestimmt auch übergeben. Danke!

(RS) Anlässlich der Sommerfahrt auf der Selfkantbahn erklärten zwei Kollegen des dortigen Stammpersonals ihren **Beitritt zum Club DR Ehrenlokführer**. Wir heißen **Rolf Mennicken** aus Würselen und **Siegfried Czorny** aus Kloster Lechfeld aufs Herzlichste in unserem Club willkommen und freuen uns auf eine weitere fruchtbringende Zusammenarbeit mit dem Team der Selfkantbahn – im Namen des Vorstands, der Stammtischleiter und aller Clubmitglieder.

Am 12.07.25 ist unser Club-Kollege
Hubert Nickel
aus Angelbachtal (bei Sinsheim)
verstorben.

Den Angehörigen danken wir für die Übermittlung der traurigen Nachricht und sichern ihnen unser Mitgefühl zu.
Der Clubvorstand

(FJ) Zur **Vorstandssitzung** in Göppingen am 29.06.25 wurde zu den Themen JHV 2025, Ideen für JHV 2026-2027, Buchhaltungs-Stand und Vorgehensweise bei Mitgliedsbeitrags-Zahlungsverzug, neue Aufnahmeanträge, Status und Zukunft der Stammtische, Gestaltung des NFS, Prognose der Mitgliederzahl, Effektivität der Mitgliederwerbung, und Ergänzung des Internetauftritts um „Berichte von früher“, beraten. Die nächste Sitzung findet am 16. Oktober in Berlin statt.

(KHK) An der kommenden JHV wird der **Veranstaltungskalender des neuen Clubjahres** vorgestellt. **An alle Organisatoren** ergeht der Aufruf, jegliche Extra-Vorhaben wie Winterfahrt, Clubreisen, Besichtigungen, **bis zum 12. Oktober 2025 an Sekretariat oder Präsident zu melden**.

(KHK) Beim Sekretariat sind zur Frist 05.09. **keine Anträge von Mitgliedern** an die GV/JHV 2025 eingegangen.

Der Vorstand erinnert nochmals alle Mitglieder & Freunde an die kommende **33. Jahreshauptversammlung am 19. Oktober 2025 am Vormittag im Hotel „Holiday Inn Berlin City West“**.

(Achtung: 3 Mal ELF!)

Übrigens: Die eigentliche Versammlung kann man auch ohne Anmeldung zum Rahmenprogramm mitmachen. Kommt aber bitte nicht dutzendweise ohne Vorankündigung, sonst reichen Stühle, Pausenkaffee und Handzettel nicht!

Die **Traktandenliste** war mit der Einladung im **NFS 2/25** veröffentlicht worden.

Das Orga-Team bittet die Teilnehmer am Rahmenprogramm – sofern zur Hand – **Namensschilder mitzubringen** und bei den Veranstaltungen zu tragen. Das erleichtert die Kommunikation während des Treffens für all jene mit nicht ganz so perfektem Namensgedächtnis!

(FJ) Datiert auf 15.07.2025 erreichte die NFS-Redaktion eine Postkarte im Wortlaut **„Viele Grüße an die Leser des NFS von der 3. Sommerfahrt bei der Selfkantbahn senden K.-H. Kaschade, Peter Brühwiler, Heiner, Ludger Südhof“**



Herzlichen Dank!

(FJ) **Redaktionsschluss** für die nächste NFS-Ausgabe ist der **15. November 2025**.

(FJ / IS) Nachdem der vor vielen Jahren angelegte Vorrat aufgebraucht war, wurden jetzt wieder **Anstecknadeln mit Club-Logo** beschafft. *— An der JHV erhältlich!*

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

NFS-Redaktion: Frieder Jehring (FJ)
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 (RS)
E-Mail: reinhard.schueler1(at)t-online.de
Mobil.: +49-(0)151-74414830

Bankverbindung: Begünstigter:
Club DR Ehrenlokführer,
IBAN: DE 33 2419 1015 0037 1513 01
BIC (= Swift code): GenoDEF1SDE
Bank: Volksbank Stade-Cuxhaven
(Dieses Konto wird in EURO geführt.)

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**)

Nachdem wir vier – Karl-Heinz Kaschade, Ludger Südhof, Heiner Bruer und meine Wenigkeit – uns im unserem Logis B&B BonVert in Gangelt eingefunden und uns angemeldet hatten, war es selbstverständlich, die wenigen hundert Meter zum Bahnhof Schierwaldenrath unter die Füsse zu nehmen. Wir wurden von uns bekannten und auch neuen Gesichtern ganz herzlich begrüsst, so wie wenn wir schon lange dazugehörten. Man fühlt sich von der ersten Minute an einfach von der «Selfkantfamilie» aufgenommen. Bald ging's mit vielen Selfkanteisenbahnern zum Nachtessen zum Griechen, wo ausgiebig gefachsimpelt oder einfach geklönt wurde. Zum Abschluss des Anreisetages durfte ein Schlummertrunk im wunderschönen Innenhof unserer Herberge natürlich nicht fehlen.

Nach unserem Frühstück und dem kurzen Weg zum Bahnhof, begann für uns jetzt also das Erlebnis «Sommerfahrt». Im Bahnhofsgelände wurde mit Dampf und Diesel rangiert. Denn es musste, nachdem am Sonntag das Kinderfest stattgefunden hatte, einiges um- respektive wieder in die Wagenhalle rangiert werden.

Rolf zeigte uns in der Halle und im Bahnhofsareal etliche Exponate von Schienenfahrzeugen, welche zum Teil noch auf eine totale Aufarbeitung harrten. Für die nächsten Jahre ist somit noch reichlich Arbeit vorhanden. Interessant waren Rolfs Ausführungen über die Geschichte der Wagen und auf welchen Wegen diese zur Selfkantbahn gelangten. Persönlich weckten zwei schweizerische Wagen mein Interesse: zum einen ein gedeckter Güterwagen K 525 der MOB (Montreux Oberland Bahn) und zum andern der ehemalige X 803 Werkzeugwagen oder frühere Personenwagen BC 4 / C 7 der AB (Appenzeller Bahnen) (Fotos: PB).



Nach diesem Rundgang durchs Bahnhofsgelände wurde es ernst. Rolf erläuterte uns anhand eines Schemas das Funktionieren der Druckluftbremse an einem Zug. Fragen diesbezüglich wurden von Rolf immer für uns Laien möglichst einfach erklärt und bald wurde zum Mittagessen gerufen. Jeder der Reginas Kochkünste für Hausmannskost kennt, lässt sich nicht zweimal bitten.

Am Nachmittag wurde direkt am Objekt der Begierde – der Lok Haspe – im Stillstand das Bremsen mit dem Knorr-Bremsventil geübt. Eine sehr gute und sicher auch sehr nützliche Übung für uns alle. Vom Boden aus konnten der Brems- und Lösevorgang an den angehängten Wagen mitverfolgt werden. Bei einem kleinen Zug setzt die Bremswirkung am letzten Wagen praktisch zeitgleich mit dem Beginn der Bremsung ein. Bei einem langen Güterzug hingegen, kann die Verzögerung etliche Sekunden betragen.

Auch das Kuppeln der Lok an die Wagen wurde geübt und was immer so einfach aussieht kann bei widerständigen Bremschläuchen ganz schön in einen Kraftakt ausarten. Natürlich durfte jeder von uns im Bahnhofsbereich auch mit der Lok einmal hin- und herfahren und sich so mit Lok und Regler etwas vertraut machen.

Anschliessend waren noch die Restaurierungsarbeiten an der Lok – Wasserfassen, Kohlen laden, Aschkasten leeren, Gestänge und Räder putzen – angesagt und schon stand das Abendessen bereit. Ein gemütli-



ches Zusammensein folgte, bevor es zurück in unsere Unterkunft ging. Dort wurde der Tag mit einem Schlummerbecher beendet.

Gestärkt mit einem guten Frühstück begaben wir uns voller Tatendrang zum Bahnhof. Ab heute wird ja auf die Strecke nach Gillrath gefahren.



Das «Dampfross» stand in der Morgensonne dampfend bereit, doch die beiden Lokführer Jan und Wolfgang mussten uns leider eine schlechte Nachricht überbringen: «Der Regler klemmt, lässt sich nicht mehr schliessen und so kann nicht gefahren werden».



Uns Vieren war die Enttäuschung anzusehen aber die Selfkantbahn wäre nicht die Selfkantbahn, wenn uns nicht sogleich auch ein alternatives Programm vorgestellt worden wäre.

«Wie wäre es, wenn wir mit dem Dieseltriebwagen T 13 nach Gillrath eine oder zwei Fahrten machen würden. Wir könnten in Birgden und Gillrath die kleinen schön restaurierten Bahnhofsgebäude besichtigen, auf der Strecke auch anhalten und ihr könnt Fotos machen. Was meint ihr zu unserem Vorschlag?». Wir waren selbstverständlich einverstanden und so wurde durch Wolfgang der Triebwagen, was einige Rangiermanöver notwendig machte, startklar gemacht.



Umrangieren der Handhebelraisine, um den T13 im Schuppen freizubekommen

Jan widmete sich der Dampflok. Zuerst musste einmal der reichlich vorhandene Dampf aus dem Kessel über die Zylinderentwässerung abgelassen werden, denn unter Dampfdruck kann am Dampfdom nicht gearbeitet werden. Selbst dann ist alles immer noch sehr heiss und beim Arbeiten ist grösste Vorsicht geboten.

Eine Prognose zu stellen war für ihn aber noch zu früh.

Nach dem Mittagessen nochmals eine Fahrt bis zum Haltpunkt Gelindchen und zurück. Als wir wieder in Schierwaldenrath waren, erreichte uns von Jan die gute Nachricht «Wenn nicht nochmals was über Nacht passiert, sollte es morgen mit den Fahrten klappen».

Zuversichtlich gingen wir am dritten und letzten Tag nach dem Frühstück zum Bahnhof und die Lok stand leicht vor sich hin dampfend vor dem Schuppen. Wenig später wurde an den Wasserkran gefahren, Haspes Durst gestillt und die Lok anschliessend an den Zug gekuppelt.

Nach erfolgter Bremsprobe gab der Zugführer schon bald den Abfahr-

Nach dem Mittagessen nun die zweite Fahrt. Diesmal war ich der Glückliche auf dem Führerstand. Das Fahren ging noch recht passabel nur mit dem Bremsen mit dem Knorr-Bremsventil und der einlösigem Bremse bin ich immer noch nicht ganz im Klaren. Doch mit der Unterstützung von Jan wurden auch diese Unklarheiten gemeistert.

Der nächste «Lokführerwechsel» fand in Gillrath statt, denn auf der Rückfahrt war Heiner an der Reihe. In Stade ein kurzer Halt, um die durstige Lok mit Wasser zu versorgen (NFS-Titelbild) und bald darauf erreichten wir unseren Ausgangspunkt Schierwaldenrath wieder. Ein zufriedener Heiner verliess den Führerstand.



Nun hiess es für uns Platz nehmen im Wismarer Dieseltriebwagen T 13 mit Baujahr 1941, dazumal geliefert an die MEG (Mittelbadische Eisenbahn AG, aufgegangen 1971 in SWEG). Wolfgang setzte sich auf den Stuhl des Triebfahrzeugführers, der Zugführer gab den Abfahrbefehl und los ging die Fahrt nach Gillrath. Ein uriges Gefährt dieser Triebwagen, aber gar nicht so einfach zu fahren. Gas weg, kuppeln, Gang schalten, Kuppung loslassen, Gas geben und dies alles mit den Händen. Ich für meinen Teil war froh, nicht selbst fahren zu müssen und ich glaube den anderen Teilnehmern ging's auch so.

Zurück in Schierwaldenrath wartete Regina mit dem Mittagessen auf uns. Wir wagten allerdings zuerst noch einen Blick auf unseren Patienten Haspe. Wir sahen Jan mit einem Gehilfen bei der schweisstreibenden Arbeit am immer noch heissen Dampfdom.

befehl und die ersehnten Fahrten mit der Dampflok begannen – für Karl-Heinz auf der Lok, für uns andern drei im Personenwagen.



Im Bahnhof Gillrath angekommen, Lok abhängen, die Wagen umfahren und bald konnte auf der Fahrt zurück nach Schierwaldenrath Ludger seine Fahrkünste beweisen. In Bahnhof Birgden ein kleines Rangiermanöver, ein Güterwagen musste an die Laderampe gestellt werden, bevor die Fahrt weiter in Richtung Schierwaldenrath ging.



Um 15.00 Uhr ging es noch das letzte Mal auf die Strecke.

Auf der Rückfahrt musste im Bahnhof Birgden nochmals rangiert werden, denn der Güterwagen an der Laderampe musste nun wieder zurück nach Schierwaldenrath.

Hier angekommen waren die Abschlussarbeiten an der Lok zu erledigen, wie Rauchkammer leeren, Aschkasten auskratzen und Räder und Stangen putzen.





Zwei Impressionen vom Rangieren im Bhf Birgden (Fotos: PB)

Nach diesen Arbeiten war uns ein wohlverdientes Bier und wiederum ein gutes Nachtessen sicher.

Der Tag endete mit allen Beteiligten im Innenhof unserer Unterkunft mit einem gemütlichen Zusammensein und unserem Dank an die Selfkantbahn, welche uns die Sommerfahrt überhaupt ermöglichte.

Mein Fazit: wir alle haben drei wunderschöne, sehr interessante Tage im Kreise dieser grossen kameradschaftlichen «Eisenbahnerfamilie» erlebt, viel Neues gelernt und einiges Altes wieder einmal aufgefrischt und so hoffe ich auf eine Fortsetzung dieser Sommerfahrt-Veranstaltungsreihe im kommenden Jahr.



Ein Trüppchen ELF an der Geislinger Steige / von Frieder Jehring

Einem Hinweis in [NFS 1/25](#) zu den Feierlichkeiten „175 Jahre Geislinger Steige“ folgten, außer Vorstandskollegen, nur Altpräsident Peter Brühwiler und meine Beifrau. Vom Vorstand waren zudem noch zwei objektiv verhindert – also besuchten wir am 28. Juni zu fünft die Festivitäten.

Das Wetter meinte es gut mit den Veranstaltern, und so waren viele Besucher am Bahnhof Geislingen wie auch bei den Attraktionen in der Stadt zugange. Allerdings machte die Hitze mehreren Kollegen aus unserem Trüppchen zum Nachmittag dann doch sehr zu schaffen, so dass ihre innere Stimme eher nach dem kühlen Hotelzimmer verlangte, als nach einer Fortsetzung der Inspektion von Ausstellungsobjekten.

Von unserer Quartier-Stadt Göppingen aus wollten wir gegen 10 Uhr mit einem Zug des Regelfahrplans auf Deutschland- bzw. Verbund-Ticket nach Geislingen reisen. Wir staunten nicht schlecht, als unvermittelt ein „Roter Brummer“ mit Fahrtziel Geislingen an der Steige am Bahnsteig einfuhr! Erster Gedanke:

Cool, warum nicht hier einsteigen? Zweiter Gedanke: Aber die soeben erworbenen Verbund-Tickets ...? Es klärte sich sehr schnell – das Personal des Schienenbusses, in passenden historischen Uniformen, beruhigte uns. Die Mitfahrt war auf allgemein gültige Fahrkarte möglich, kein Sonder-Tarif! Dieser Zusatz-Zug war anscheinend kaum öffentlich angekündigt worden, denn es gab keinen Andrang und auch für uns standen noch Sitzplätze zur Auswahl.



Während der etwa halbstündigen Aufenthaltszeit des makellos gepflegten Triebwagens 798 652-4 vom DB Museum, beschriftet mit DB Regio AG, Regionalverkehr Baden-Württemberg, Ulm, konnten wir das Objekt in aller Ruhe beschnarchen. Betrieben wird

das Fahrzeug (laut Angaben im Internet) von der BSW Gruppe Ulm / Schienenbusfreunde Ulm e.V.

Der Kollege mit dem hochwertigsten Fotoapparat am Set sicherte sich den Platz am rückwärtigen Wagenende, um auf der Fahrt die Strecke dokumentieren zu können. Er wird sicherlich demnächst auf unserer Homepage etwas davon zeigen. Also gelangten wir schon mal stilecht zum Fest!



Im Bahnhof Geislingen war bei unserer Ankunft ca. 10.30 Uhr die Eröffnungsveranstaltung, speziell die Zugtaufe einer MEX 16-Garnitur auf den Namen „Geislinger Steige“, in vollem Gang – eine direkte Teilnahme daran war aber gar nicht unser Begehrt. Eine Kapelle hatte wohl auch aufgespielt, die Erinnerung daran ist

aber jetzt, 3 Monate danach, verblasst. Jedenfalls war der Hausbahnsteig proppenvoll mit Besuchern.



Wir orientierten uns lieber am etwas entfernt von der Mensentraube bereitstehenden Dampfzug. Vorne die 58 311 der **Ulmer Eisenbahnfreunde**, allerdings beschildert als 58 504¹, hinten die 97 501 des **Zahnradbahn Honau - Lichtenstein e.V.**, stationiert in Reutlingen (siehe auch Beitrag im **NFS 1/25** S. 16), dazwischen 4 württembergische Plattformwagen – 2 Vierachser II. / III. Klasse und 2 holzbeplante Zweiachser 4. Klasse.



Der Zug war schon voll mit Fahrgästen besetzt. An den Einstiegen erklärten freundliche Zugbegleiter zum

¹ Die 58 311 ist als *badische G 12* gebaut worden. Da man aber ein Fest im *württembergischen* Raum feierte, bekam sie hier die Nummer der ehemaligen original *württembergischen* Lok 58 504, die im Original nicht mehr existiert. Man munkelt auch, dass es einen Zusammenhang mit einem neu erschienenen Modell aus Göppingen geben könnte ...

einen immer wieder geduldig, dass es die Fahrkarten am Schalter gibt, und wiesen zum anderen darauf hin, dass der nächste Zug ja dann auch bald fährt. Wir entschieden uns, die Fahrt 11.45 Uhr mitzumachen und jetzt die Ausfahrt des Eröffnungszugs aus der Außen-Perspektive zu erleben. Wolfgang Kapferer besorgte am Schalter unsere Fahrkarten zu je 10 €, und die Drei Bilder-Hungrigen suchten Fotostandorte im Ausfahrt-Bereich auf.

Bevor der Sonderzug auf die Strecke gehen konnte, passierten noch mehrere Regelzüge den Fotostandort.



Die Ausfahrt war dann wenig spektakulär, aufregend war es eher zu erreichen, dass im entscheidenden Moment nicht jemand direkt vor die Linse hüpf (und selber nicht zum Ärgernis zu werden).

Sicherheitskräfte waren damit befasst, Personen von zu nahen Aufenthaltspositionen am Gleis wegzuschicken – eine klare Absperrung war (noch) nicht vorhanden. Später am Tag gab es dann ein Flatterband, welches auch den Bereich „meines“ Fotostandorts schon weiträumig abriegelte.



Auf dem Bahnhof gab es weitere interessante Fahrzeuge zu sehen wie die Pünktchen-bunte 111 213-5 der **SMART RAIL**, die in 3 DB-Farbstilen erscheinene 151 123-4 mit kleiner „**PIKO**“-Anschrift und die ozeanblau / beige 346 514-0 mit rotem Fahrwerk und Bundesbahn-Keks.



Auch weitere motorgetriebene Loks pendelten zu Führerstandsmitfahrten.

Um 12 Uhr fuhren 2 Züge parallel aus. Wir hatten im Zug mit den württembergischen Plattformwagen Platz genommen, der nun mit der zugkräftigen 58 „504“ allein bespannt war; parallel fuhr ein Donnerbüchsen-Zug geführt von der 97 501 und nachgeschoben von E 94 088 der **Elektrische Zugförderung Württemberg gGmbH**.





Nun also das zentrale Erlebnis, die Bergfahrt auf der berühmten Steilrampe. Für Fotos und Videos gab es etwas Wettbewerb unter den Fahrgästen um den Zugang zu den offenen Fenstern, aber meinem Eindruck nach kam jeder Interessierte ohne Streitigkeiten mal dran.

„Unsere“ für schwere Lasten ausgelegte 58er zog ihre 4 Wagen selbstverständlich ganz souverän alleine den Berg nach Amstetten hinauf.



Beim Alb-Bähnle fuhren heute aber keine Züge. Jedoch war hier eine interessante (ruhende) Fahrzeugschau zu sehen. Gelände und Wagen konnte man begehen, es gab Andenken, und Vereinsfreunde gaben gerne Auskünfte.

Im Kontrast zum großen Trubel in Geislingen war hier nicht viel mehr Publikum unterwegs als bei einem regelmäßigen Öffnungstag eines beliebigen Eisenbahnvereins-Geländes ohne Sonderveranstaltung mit Fahrbetrieb. In diesem Bahnhof der Jubilairin „Geislinger Steige“ gab es auch keinerlei Fest-Ausstattung wie Imbiss- oder Infostand etc., was uns schon etwas seltsam erschien.

Wir Jehringer waren noch niemals in Amstetten. Also nun die Bahnanlagen erkunden. Hier beginnen zwei Nebenstrecken: die regelspurige Strecke „Lokalbahn Amstetten - Gerstetten“, und die schmalspurige Strecke „Alb-Bähnle Amstetten - Oppingen“, beide betrieben von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF).



Unser Trüppchen löste sich wegen individueller Vorlieben auf; wir waren uns nur einig, um welche Uhrzeit wir spätestens nach Geislingen zurück fahren wollten.

Nun kam aber doch der Hunger durch. Eine frisch renovierte „Bahnhof-Wirtschaft“ gleich neben dem Bahnhof Amstetten war durch viel auffällige Werbung zwar leicht zu finden, aber ... geschlossen. Eine Art



Umleitungs-Schild verwies die Besucher auf irgend eine weitere Filiale, jedoch war der Weg dort hin nicht intuitiv zu verstehen. Katrin und ich wählten die vermeintliche „Hauptstraße“ als Such-Start und fanden nach Absolvierung eines etwa

270°-Rundkurses 10 Minuten später tatsächlich eine geöffnete Gaststätte. Kaum hatten wir Platz genommen, erschienen die anderen Drei aus der Gegenrichtung, sie hatten die Suche anders herum begonnen und waren bereits nach 90° des Rundkurses am Ziel angekommen.

Nach der mittäglichen Erfrischung tingelten wir wieder zum Bahnhof, um auf die Rückfahrt zu warten – natürlich auch, um die Ankunft der Bergfahrt zu beobachten. Für die jetzigen Steigen-Fahrten waren die musealen Wagenzüge vereinigt worden; auf der Bergseite zogen beide Dampflok, und die E-Lok schob nach.

In Geislingen entschieden sich die Drei, ihrer inneren Stimme zu folgen, aber wir Zwei blieben noch, um uns die weiteren Attraktionen im Ort anzusehen. Zunächst war das die Modellbahnausstellung im Empfangsgebäude. Auf 2 Anlagen war die Geislinger Steige das Thema.

Eine von den **Modellbahnfreunden Ulm / Neu-Ulm e.V.** präsentierte H0-Anlage mit einer platzbedingt gedräng-

dellbahnanlage, welche sich im Stadt-„Museum im Alten Bau“ befindet und nach längerer Sanierung wieder in Betrieb gezeigt wurde. Wie sollte es anders sein, auch diese hat natürlich die Steige zum Vorbild und ist noch größer als die gerade schon gesehene Spur-Z-Anlage. Nenngröße ist ebenfalls Z.

Die Sanierung haben Jan Freese und Alfred Wäse ehrenamtlich für das



H0-Anlage in Schummer-Beleuchtung



Z-Anlage der MBF Westerstetten in grellfarbigem Licht, für den Abdruck abgemildert

Wir fahren dann ca. 14.40 Uhr mit dem vormals „Österreichischen Krokodil“, welches schrittweise zum „Deutschen Krokodil“ rückgebaut wird, als Zuglok die Steige abwärts. Unterwegs begegnete uns ein regulärer nachgeschobener Güterzug, was durchaus eindrucksvoll war.

ten Realisierung, und eine größere Z-Anlage (1:220) gezeigt von den **Modellbahnfreunden Westerstetten** mit einem weitläufigen, landschaftsbetonnten Konzept; beides sehenswert.

Letztere Anlage hat eine besondere Geschichte: Sie wurde im Auftrag der Firma Märklin für die Spielwarenmesse 1981 in Nürnberg von Bernhard Stein gebaut. Über teils unbekannt



Z-Anlage des Stadtmuseums hinter Glas; vorne die Steigen-Seite des Bf Geislingen



Museum geleistet. Fahrbetrieb mit bis zu 7 Lokomotiven gibt es nun wieder öfters, zu besonderen Anlässen.

Im Museum wird das weit über die Region hinaus bekannte Eisenbahnbauwerk mit zahlreichen Ausstellungsobjekten gewürdigt. Uns ist ein Büchlein aufgefallen, das man 1847 den Eisenbahn-Bauarbeitern gewidmet hat. Die aufgeschlagene Seite enthielt Bibelverse, wo sich Bezüge zu Schienenwegen und Dampfeisenbahnen hinein interpretieren lassen.

Gegen 17 Uhr waren auch wir „geschafft“. Im klimatisierten Zug nach Göppingen erholten wir uns wieder.

Über die „Versorgung“ auf dem Bahnhofsvorplatz ist nichts weiter zu berichten, wir konnten uns hier aber nochmals erfrischen.

Jetzt interessierte uns noch die dritte angekündigte Mo-

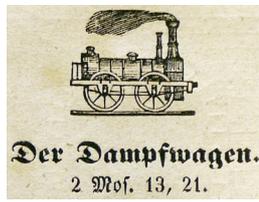
Jetzt interessierte uns noch die dritte angekündigte Mo-



Und deine Ohren werden hören das Wort hinter dir sagen also her: Dieß ist der Weg, denselbigen gehet, sonst weder zur Rechten, noch zur Linken.

397, 5.

Geislingen, 1847.
Gedruckt bei Matth. 316.



Und der Herr zog vor ihnen her, des Tages in einer Wolkensäule, daß er sie den rechten Weg führete, und des Nachts in einer Feuersäule, daß er ihnen leuchtete, zu reisen Tag und Nacht. 5, 4.

(Die in Frakturschrift gedruckten Zitate wurden der besseren Lesbarkeit / Platzierbarkeit wegen abgeschrieben, d. Red.)

Stammtisch Süd-West Sommerfest 2025 / von Hans-Dieter Hoffmann mit Fotos von Andreas Walter

Das Stammtisch-Jubiläum mit Freunden auf der Brohltalbahn liegt nicht lange zurück, da steht schon das Stammtisch-Sommerfest auf dem Kalender: am 28. Juni bei Elfi Mühlhoff in Wiebelskirchen.

Nachdem wir uns am Samstag um 11 Uhr bei Elfi getroffen hatten, stand zunächst ein Ausflug zur ehemaligen [Kohlegrube Landsweiler-Reden](#) an. Die Anlage ist für Touristen gut eingerichtet.

Sehenswert ist besonders der Wassergarten.



Nach dem Rundgang inklusive Zechenbiotop ging es zurück nach Wiebelskirchen.

Im ‚Garten Mühlhoff‘ saßen wir in gemütlicher Runde beisammen und ließen uns die Leckereien munden. Neben den traditionellen Grillspezialitäten vom Schwenker – Steaks und Bratwurst – brachten die Mitglieder verschiedene köstliche Salate und Kuchen mit.



Der Nachmittag klang mit schönen Gesprächen und dem selbstgebackenen Kuchen dann aus. Gegen Abend traten wir die Heimreise aus dem Saarland an.

In Erinnerung bleibt wieder ein schönes Sommerfest.



Umzug der 52 8147 von Quedlinburg nach Schwarzerden / von Bernd Bahnmüller

Die 52 8147 wurde 1944 als 52 2648 von Henschel / Kassel gebaut. Die Endabnahme erfolgte am 29.01.1944. Während des zweiten Weltkrieges war sie bis zum März 1945 in Leipzig Hbf Nord stationiert. Anschließend kam sie nach Eilenburg und blieb dort bis zum 19.04.1947. Vom 23.09.1965 an war sie im RAW Stendal und erhielt eine L4, hierbei wurde sie rekonstruiert. Die Endabnahme als 52 8147 erfolgte am 19.10.1965. Am 16.10.1988 wurde sie im BW Haldensleben z-gestellt und am 04.09.1991 ausgemustert. Alle Stationierungen sind im Internet unter „Lebenslauf 52 8147“ ersichtlich.

Ein Eisenbahnfreund erwarb die 52 8147 am 10.09.1993 von der DR. Am 16.09.1993 wurde sie von der 50 3708 nach Quedlinburg geschleppt und zwischen Bahnhof und dem Hotel [Quedlinburger Hof](#) aufgestellt.

2006 hat sie dann Michael Stoll erworben. Am Samstag, 24.06.2006 fuhren Michael, Johannes Schönenberg, Jürgen Mühlhoff und ich mit dem Auto nach Quedlinburg. Wir hatten einen PKW-Anhänger voll mit Werkzeug dabei. Unterwegs trafen wir Manfred Vollmar, unseren Projektleiter.

Am Sonntag besuchten wir die Selketalbahn. In Gernrode habe ich gleich wieder den Hügel erkannt, auf dem ich 1991 stand und die Ausfahrt der 01 531 filmte.

Am Montag hat die HSB den planmäßigen Personenzugverkehr von Quedlinburg nach Gernrode aufgenommen. Die betreffenden Fotodokumente mit 99 5906, 99 6001 und 99 5901 gehören deshalb auch hier hin.



Bei der Anreise nach Quedlinburg war noch unklar, ob wir überhaupt die Lokomotive abtransportieren dürfen. Am Montagmorgen kamen die Vertreter der Stadtverwaltung und erteilten uns die Genehmigung zum Abbau der Lokomotive.



In ihrer Feuerbüchse fanden wir eine Menge Laub und Holz vor. Es wurde angezündet und so konnte die Lok ein letztes Mal qualmen.

Nun wurde mit der Demontage begonnen. Johannes und ich waren für die Trennung des Führerhauses von Kessel und Fahrwerk zuständig.

Die Lokomotive wurde in folgende Baugruppen demontiert: Fahrwerk, Kessel, Führerhaus, Tender und Tenderdrehgestelle.

Um den Abtransport zu ermöglichen, musste noch ein Platz zur Aufstellung des Kranes gefunden werden. Durch die Vermittlung des Kioskbesitzers konnten wir die Erlaubnis von dem Grundeigentümer erhalten. Dieser Kiosk (links auf dem Foto) war auch unsere Verpflegungsstation.



Michael erreichte die Hiobsbotschaft, dass der Transportunternehmer anstatt am Freitag nun am Donnerstag verladen wollte. Deswegen begannen unsere ersten Arbeitseinsätze schon vor dem Frühstück.

Am Mittwoch besuchte ich die nahegelegene „[Walzengießerei & Hartgußwerk Quedlinburg GmbH](#)“. Hier waren nach meinen Zeichnungen Kolben für die Presszylinder hergestellt worden.

Am Donnerstagmorgen kamen nun die Transportfahrzeuge und der Kran. Als erstes wurde der Tender verladen. Beim Überprüfen mit dem Lademass wurde festgestellt, dass das Höhenmaß überschritten war. Deshalb wurde er auf ein niedrigeres Fahrzeug umgeladen.



Das nächste Problem tauchte beim Anheben des Fahrwerks auf.



Nach mehreren Anschlagversuchen konnte das Fahrwerk einigermaßen parallel angehoben werden. Auf den Anhänger wurde ein Gleisstück verladen und das Fahrwerk daraufgesetzt. Auf den Schienen wurden Anschläge festgeschweißt.



Zur Situation der Ostertalbahn

(FJ) Die Strecke war 1999 vom Landkreis St. Wendel für den Erhalt mit Museumsbetrieb von der DB gepachtet worden; 2025 läuft dieser Vertrag nach seiner vereinbarten Laufzeit von 25 Jahren aus. Die Option automatischer Verlängerungen um jeweils 1 Jahr besteht und wur-

de am 30.06. vom Landkreis für 1 weiteres Jahr bekräftigt (siehe [St. Wendeler Land Nachrichten vom 01.07.](#)) In 2030 stehen Brückenrevisionen an, deren mögliche Folgekosten befürchtet werden.

Nach einem Kaffeestop in Oppenheim kamen wir in Schwarzerden auf den Abstellanlagen der Ostertalbahn an. Der Kranführer dort war versierter. Er fand auf Anhieb die richtigen Anschlagpunkte zum Abladen des Fahrwerks.

Es war ein schönes Erlebnis.

Seither wird die 52 8147 von Eisenbahnfreunden bei der Ostertalbahn gepflegt. Nach und nach wurde ihr äußerliches Erscheinungsbild vermittels Entrostungs- und Lackierungsarbeiten deutlich verbessert.

Derzeit stehen Lok und Tender allerdings nicht so beisammen, wie es ausstellungsmäßig sein sollte, was auch den beengten

oder Güterverkehr; [NFS 2/24](#) berichtete über erfolgreiche Demonstrationsfahrten mit einem modernen Nahverkehrszug.

Schon 25 Jahre lang agiert der betriebsführende Verein „[Arbeitskreis Ostertalbahn](#)“ ehrenamtlich! Er braucht mehr aktive Kräfte, um künftig Instandhaltung und Betrieb wie bisher abzusichern!



Platzverhältnissen in Schwarzerden geschuldet ist. Unter [ostertalbahn.de](#) ► [Fahrzeuge](#) ► [Gastfahrzeuge](#) ist sie „richtig“ aufgestellt zu sehen.



ELF-Kollegin Elfi Mühlhoff hat die drei zuletzt abgebildeten, aktuellen Fotos für das NFS aufgenommen.



Anfang August fand in Schleswig-Holstein das zweite bedeutende Event des Sommers statt: Nach dem Wacken Open Air (W:O:A), dem bekannten Heavy-Metal-Musikfestival im Kreis Steinburg, folgte nur wenige Tage später das Heavy-Metal-Sommerfest im [KulturLokschuppen Neumünster](#).

Beide Veranstaltungen sind ein Muss für echte Metal-Fans. Ältere Teilnehmer mit Bezug zum Heavy Metal verbinden damit jedoch eher die Eisenbahn – wobei ich mir jetzt nicht ganz sicher bin. Oder gibt es da Leute, die beides mögen? Denn zum Festival gab es von einem bekannten Göppinger Hersteller als Sonderserie tatsächlich Güterwagen mit W:O:A Bedruckung zu kaufen.

Im Folgenden konzentrieren wir uns daher auf die Eisenbahner – jene, die das Reisen mit ihrer vertrauten und stets pünktlichen Eisenbahn noch erleben durften. Sei es in einem Dampfzug, einem Eilzug mit dem „Roten Elch“ an der Spitze oder in einem „Eierkopf“-Wagen von Kiel oder Hamburg aus nach Neumünster, dem geografischen Zentrum Schleswig-Holsteins.

Was Wacken bereits erreicht hat, wird die Thomas-Kittel-Stiftung bald ebenfalls geschafft haben: die Etablierung einer weiteren Pilgerstätte für Metal-Fans, hier vor allem für Eisenbahner. Diese Nachricht verbreitete sich nicht nur im echten Norden.

Ellen und Altsekretär Heiner beispielsweise nahmen in diesem Jahr sogar eine weite Anreise auf sich, um dabei zu sein. Keine Sorge, sie legten die Strecke nicht an einem Tag zurück. Sie übernachteten am Sitz des Clubs „DR Ehrenlokführer“, um das Büro der Quästorin und den Arbeitsplatz des Präsidenten sowie eine dort befindliche Modelleisenbahn-Anlage zu besichtigen.

Am Abend servierte die Quästorin ein Gulasch und rundete das Menü mit einem Pudding ab – einer „Roten Grütze“ nach einem alten Familienrezept. Der Präsident kümmerte sich, wie gewohnt, um die Mädels und um den Altsekretär und versorgte sie mit ordentlich Köm – Helbing aus Hamburg.

Am nächsten Morgen setzten die beiden nach dem Frühstück ihre Reise gen Norden fort, nun begleitet vom Präsidenten als Lotsen.

Mit der Elbfähre gelangten wir von Wischhafen nach Glückstadt. Statt den direkten Weg zu nehmen, entschied sich der Lotse für einen kleinen Umweg. Der erste Halt auf dieser neuen Route war Hochdonn. Dort bewunderten wir eines der Wahrzeichen der Marschbahn: die 2.218 Meter lange Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal.

Anschließend fuhren wir an Wacken vorbei – allerdings einige Tage nach dem W:O:A. Nur die Bauern bemühten sich noch, die weiten, durchnässten Flächen des Camps wieder in ordentliche Felder zu verwandeln.

Heiner hatte für diesen Tag einen Termin mit Thomas Kittel vereinbart.

Thomas und sein Team waren noch mit den letzten Vorbereitungen für das große Fest am folgenden Tag beschäftigt. Dennoch nahm er sich Zeit für uns. Heiner brachte einige Utensilien aus seinem Fundus für die Heavy-Metal-Kulturschaffenden mit, darunter eine große Bahnhofsuhr, zwei Signallampen und einen schweren „Großmaulschlüssel“ mit einer Schlüsselweite von 65 Millimetern oder mehr.

Vielleicht werden wir diese Gegenstände in naher Zukunft überarbeitet und frisch lackiert wiedersehen.

Zum Dank konnten wir nun völlig ungestört das Gelände betreten, die Fahrzeugbereitstellung für den morgigen Tag beobachten und das heutige Hauptereignis in aller Ruhe abwarten: die Ankunft der Dampflok 03 2155-4 der Deutschen Reichsbahn, welche heute zum Fuhrpark der Potsdamer Firma „[Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG](#)“ gehört.

Gegen Abend erreichte die 2C1 den neu errichteten Hausbahnsteig des KulturLokschuppens. Am Haken zwei Begleitwagen. Die Reko-03 von „Drüben“ hatte eine lange Strecke zurückzulegen, welche sie über Güstrow, Bad Kleinen, Lübeck, Plön, Preetz und die Verbindungskurve

Elmschenhagen südöstlich von Kiel führte. Diese Route wurde bewusst gewählt, da auf dem gesamten Laufweg keine Drehscheibe zum Wenden nötig war und keine Gleisdreiecke für einen Richtungswechsel auszufahren waren – die Lok also stets mit dem Kamin voraus Kurs Nordwest.

Zur Zeit der deutschen Teilung dürfte nie eine Reichsbahn-Dampflok in Neumünster zu sehen gewesen sein. In Lübeck ja und in Hamburg-Altona auch.

Nebenbei überlege ich noch, warum diese schlanke Schönheit den Spitznamen „Stampfwerk“ erhielt. Hier stampfte nichts. Im Gegenteil, die Reko näherte sich mit großer Leichtigkeit und fast geräuschlos dem Bahnsteig, wo ihr Lokführer sie gekonnt neben der „Emma“ zum Stehen brachte. Arbeit von Meister und Maschine in perfekter Harmonie.

Anschließend ging es auf die Drehscheibe – die wenigen Anwesenden bestanden darauf. Einmal, zweimal drehte man die Lok, bevor sie ihr Personal langsam rückwärts in den Schuppen zur Nachtruhe rangierte.

Die Spitze verblieb bis zum Schornstein im Freien. Herrlich der Qualm, der Geruch von Kohle, heißem Öl und Heavy Metal. Eine einzigartige Atmosphäre hier am Set, Stunden vor dem offiziellen Neumünster:O:A!

Ob der Lokführer und der Heizer nach ihrem langen Arbeitstag noch an Land waren, das bleibt ihr Geheimnis.

Der Abend war ausschließlich den Eisenbahnern des KulturLokschuppens und den Personalen der anderen Gastlokomotiven vorbehalten.

Wir genossen natürlich unseren exklusiven Aufenthalt noch ein wenig und freuten uns über ein immer freies Schussfeld für die Kamera.

Dann am Sonnabend das große Sommerfest.

Besucher konnten das Festgelände vom Bahnhof Neumünster aus mit dem vollständig restaurierten und auch schon historischen Triebzug 628 201-5 / 928 201-2 bequem errei-

chen. Der Zug zeigte sich in seinem ursprünglichen mintgrünen Farbleid so schön wie bei der Ablieferung.

Neben dem Stargast aus Berlin nahmen unter anderem der „Grüne Engel“, eine ex DB V 90 von **SUNRAIL**, die zumeist im Auftrag von **METRANS** im Hamburger Hafen unterwegs ist; dann die blaue V 100 005 „Lübeck“ (203 107-8) der **Nordic Rail Service GmbH** (ex DR V 100) und die Emma von **DB Cargo**, eine Zweikraftversion des Vectrons mit der Bezeich-

nung 249 001-9 teil. Interessant ihr Anstrich, die Dieselseite im Farbschema der „Ludmilla“ der Reichsbahn, sogar mit Imitation der Längssicken, die Seite mit dem elektrischen Antrieb im typischen Quietschrot der DB AG.

Außerdem präsentierten sich zahlreiche historische Nutzfahrzeuge sowie einige historische Autos und Töff-töffs, die heute sonst nur noch in Museen zu finden sind.

Ich möchte nun zum Schluss meines Aufsatzes kommen. Den vollen Bericht findet ihr später im Jahresrückblick 2025 auf [unserer Homepage](#), irgendwann im Dezember.

Ja, nun möchte ich den Eisenbahnfreunden in Neumünster für die Gastfreundschaft nochmals danken. Bis zum nächsten Mal im echten Norden.

Und du werte Leserin, werter Leser,
bleib mir gewogen!



Lasten löschen, Frachtgut Nr. 1



Lasten löschen, Frachtgut Nr. 2



DB 042 271-7, Heizerseite



DB 042 271-7, Führerseite



Lok „Finchen“, Heizerseite



Lok „Finchen“, Führerseite



03 2155-4 am Ausstellungstag



03 2155-4 im Abendlicht auf der Drehscheibe



Gespann 628 201-5 / 928 201-2 als Bahnhofspendel



Zweifrequenzlokomotive 181 215-5 „Holstein“



V 100 005 „Lübeck“ (203 107-8) der Nordic Rail Service GmbH



291 038-8 „Grüner Engel“ von SUNRAIL



Zweikraftversion des Vectrons 249 001-9



Pause von den Anstrengungen des Veranstaltungsbesuchs

In unserem Bericht über die Schottland-Urlaubsreise, Besichtigung des Museumsbahnhofs Bo'ness (NFS 2/25), warfen wir die Frage auf, ob jemand aus der Leserschaft weiß, was die Britischen Bahner mit „French Key“ bezeichnen. Aufhänger war die Erwähnung auf der gusseisernen Bedienungsanleitung eines Güterwagens, aber auch in einem Postwagen. Natürlich versuchte ich, mit Hilfe des Internets die Erklärung zu finden, aber ohne Erfolg. Dort findet man nur, dass damit ein verstellbares Zwingen-artiges Werkzeug bezeichnet würde, wie es auch im deutschsprachigen Raum als „Franzose“ geläufig ist (dessen vereinfachte Ausführung übrigens als „Engländer“ gilt!); doch im Zusammenhang mit den bahntechnischen, eher bahnbetrieblichen Einsatzfällen möchte ich ausschließen, dass dieses Werkzeug damit gemeint ist.



Kollege Jens Wilde aus Sutton in England analysierte den abgebildeten musealen Wagen ein bisschen genauer. Zunächst identifizierte er die Bauart als Schotterwagen mit Bezeichnung „Mermaid“ und kam zu dem Schluss, dass der „French Key“ höchstwahrscheinlich zum Drehen von Wellen oder Riegeln mit Vierkant-Kopf benutzt wird, wie sie mehrfach an diesem Wagentyp vorhanden sind (und bestimmt auch im Postwagen). Aus dem Zusammenhang geschlossen, ist es also vermutlich ein Werkzeug, das viele Eisenbahner mit sich führen, ein Vierkant-Schlüssel – aber der muss zumindest die Option bieten, mit gehöriger Hebelkraft zu wirken (so ein Mini-Vierkant, wie er bei deutschen Eisenbahnern z.B. zum Verriegeln von Abort-Türen dient, wäre am Schotterwagen nutzlos).

Jens zeigte mir mehrere Fotos von Universalschlüsseln, die bei britischen Eisenbahnern gebräuchlich sind, ohne einen Beleg zu finden, dass diese tatsächlich als „French Key“ bezeichnet würden. Sie sehen für mich zudem auch zu klein aus, um die besagte Hebelwirkung hervorbringen zu können – man muss damit schließlich auf rein mechanischem Wege die Kippvorrichtung des tonnenschweren Wa-

gens verriegeln können, auch dann, wenn die Mechanik rostig ist ...



Beispiel eines alten Mehrzweckschlüssels der GCR (vermutl. Great Central Railway), auch bekannt als „Berner Schlüssel“

Daher haben wir uns auf die Annahme geeinigt, dass es wohl ein Ringschlüssel-ähnliches Werkzeug ist, mit einem Quadrat-Kopf zum Ansetzen am Vierkant und einem ordentlichen Handgriff.



Jens wird versuchen, seinen nächsten Besuch bei einer britischen Museumsbahn zu nutzen, um Gewissheit zu erlangen.

Die Eruierungen zum Schotterwagen haben uns nebenbei vor Augen geführt, was für eine raffinierte Konstruktion das ist. Dieser Wagen kann die Ladung wahlweise zu einer der beiden Seiten abkippen, und zwar in den Bereich des Nachbargleises. Der Antrieb der Ladefläche erfolgt rein mechanisch mit Muskelkraft, über eine zentral liegende Welle mit Vierkantkopf, aber – wie Bildbelege zeigen – vermittels einer armlangen, angesteckten Kurbel, die zugleich von 2 Arbeitern gedreht wird (diese Kurbel ist be-

stimmt *nicht* der „French Key“!). Wegen des hohen Gewichts der Ladung wird die Kippmulde aber nicht nach oben bewegt; sie wird seitlich verschoben und kippt dabei, von gekrümmten Laufschiene geführt, durch ihr Eigengewicht nach unten. Vor dem Abkippen muss der Rahmen des Wagens auf der abgewandten Seite mit einer Spannkette an der Schiene des Gleises festgeklammert werden, damit er nicht im Ganzen umkippt – DAS steht aber nicht mit auf dem gusseisernen Schild! Im Internet finden sich Bilder von Vorbild und Modellen bei Eingabe des Suchbegriffs „ZJV mermaid ballast tipper“.

Solche Wagen waren weit verbreitet. Die Fahrzeuge für bahntinterne Nutzung bekamen zum Zweck der einfacheren telegrafischen Kommunikation zunächst von der Great Western Railway durchweg Namen von Meereswesen. British Rail hat das übernommen. Es gibt eine „Fischliste“, die hier zu finden ist: ltsv.com ► [Rail Data](#) ► [Fishkind Codes](#) (leider nicht bebildert). Wiederum speziell ist im vorliegenden Fall, dass „Mermaid“ kein Tier, sondern die Meerjungfrau ist! Bei Youtube kann man eine Fotostrecke sehen, die Gleisbauarbeiten mit Einsatz u.a. von „Mermaid“-Wagen zeigen: [„Engineering Works \(track relaying\) at Etchingam Station \(East Sussex\), mid 1970s“](#).

Mangels geeigneter eigener Fotos bilden wir hier eine Aufnahme des Autoren „BritainsRailway“ ab, die den „Mermaid“-Wagen im gekippten Zustand zeigt. Quelle & Lizenz: [Wikimedia Commons](#)



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 Redaktionschluss bekannt waren. Alle Treffen finden auf privater Basis statt.

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

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



Stammtisch Zürich

Die Reservierungen und Einladungen erfolgen durch Philipp Denzler, E-Mail: [philipp.denzler\(at\)gmx.ch](mailto:philipp.denzler(at)gmx.ch).

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

Stammtisch Berlin

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

Traditionelles Eisbeinessen in Berlin im Stammhaus Siemensstadt am **Sonnabend, den 10.01.2026**; am Vorabend **Bouletessen**. Vorprogramm am Sonnabend – nach gegenwärtigem Stand: Besuch des **Industriemuseums in Brandenburg / Havel** mit sachkundiger Führung. Rückfragen gerne an den Stammtischleiter – auch schon vor der kommenden Einladung!

Stammtisch Südwest

Andreas Walter, Damaschkestraße 79, 67065 Ludwigshafen, Tel.: 0621-532121, E-Mail: [andreas.1.walter\(at\)gmx.de](mailto:andreas.1.walter(at)gmx.de)

Monatliche Treffen 17.30 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.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

Kein Treffen bis 31.12.2025.

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel.: 05123-8768, E-Mail: [g.hoettcher\(at\)gmx.de](mailto:g.hoettcher(at)gmx.de) und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel.: 05722-85811, Fax: -907030, E-Mail: [h.bruer\(at\)gmx.de](mailto:h.bruer(at)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 Thailand

Rolf Staude, 56/12 Moo10, Soi Prathana, Chaofa West, Chalong - Phuket, 83130 Thailand, Mobil: +66-85-4780215 Whats App, E-Mail (techn. unzuverlässig!): [rolfstau\(at\)web.de](mailto:rolfstau(at)web.de)

Stammtisch Russische Föderation

Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33, 198262 St. Petersburg, Russian Federation, Tel.: +7-9818067965, E-Mail: [sergeyss62\(at\)mail.ru](mailto:sergeyss62(at)mail.ru)

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

Nächster Anlauf für ein Dampflok-Seminar mit „LOWA“ / von Frieder Jehring, NFS-Redakteur

Das Team des Ziegeleiparks Mildenberg hat es geschafft, den im April 2023 reparaturbedürftig gewordenen Kessel ihrer 630 mm Feldebahn-Dampflokomotive „LOWA“ Nr. 127114 instandzusetzen und die Abnahme durch den TÜV zu erreichen. Bei den Reparaturarbeiten waren Rückschläge aufgetreten, weshalb nach unserem „3-Tage-(Pilot-)Seminar für Ehrenlokführer“ im September 2022 in den Jahren 2023 bis 2025 keine weiteren solchen Seminare realisiert werden konnten.

Der verantwortliche Lokführer und technische Leiter des Ziegeleiparks, Norbert Krüger, berichtete in einem mdr-Thüringen-Beitrag zum Ziegeleipark ausführlicher über die Reparaturarbeiten: „[Unterwegs im Backstein-Express – Feldebahnen im einst größten Ziegelei-Revier Europas](#)“ (nur Ton, kein Video!)

Der Ziegeleipark hat dann zur Wiederinbetriebnahme der LOWA ein [Kurzvideo](#) auf facebook veröffentlicht (ohne Anmeldung zugänglich). Auf Rückfrage ist uns auch bestätigt worden, dass **ab sofort wieder Termine für Ehren-dampflokfahrer** angeboten werden – sowohl für individuelle Tageskurse, als auch für eine **Neuaufgabe des 3-Tage-Seminars für 4 Teilnehmer unter meiner Organisation**.

Für weitere Informationen zu dem Einzelangebot und zur individuellen Terminvereinbarung kann man die Zentrale anrufen: 03307-310410. Im Internetauftritt ist das Angebot momentan noch nicht wieder eingepflegt.

Über den [Ziegeleipark Mildenberg](#) und das erwähnte Pilot-Seminar berichtete das NFS u.a. in den Heften [4/21](#), [2/22](#), [4/22](#) und [1/23](#).

Wir danken Norbert Krüger – der auch das Pilot-Seminar 2022 als unser Ausbilder durchführte – für seine Beharrlichkeit bei der Instandsetzung und Abnahme der Lok!

Die „LOWA“ hat dieses Jahr ihren 70. Geburtstag! Für den 21. September ist, passend zum bundesweiten „Tag der Schiene“, eine öffentliche Feier, natürlich mit Dampflok-Fahrten auf der Tonlorenbahn, angesetzt worden. Ich plane, der LOWA und dem Ziegeleipark-Team persönlich zu gratulieren und bei dieser Gelegenheit mit der Termin-Sondierung für das nächste 3-Tage-Seminar zu beginnen!

Diesbezüglich hoffe ich natürlich auf das immer noch oder auch neu vorhandene Interesse bei euch Ehrenlokführern! **Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr Interesse habt**, und das am besten gleich mit Vorzugs- und mit Sperr-Zeiten. Vielleicht kann ich dann schon an der JHV Berlin einen gültigen Termin bekanntgeben! Seid aber auch bitte etwas flexibel, denn erfahrungsgemäß muss das Team dort seine wenigen Kräfte einteilen – es gibt im Verlauf des Jahres mehrere Großveranstaltungen, die Kräfte und Technik binden, und letztlich ist auch eine Terminlage in der Waldbrand-Saison problematisch (hohes Ausfallrisiko wegen Fahrverbot der Lok).

„Bimmelheinrichs“ ELFer

ergattert von Frieder Jehring

Mit „Bimmelheinrich“ meinte die Einwohnerschaft der Orte zwischen Bad Schandau und Hohnstein in der Sächsischen Schweiz die lokale Schmalspurbahn, welche ihren Anfang etwas stromauf im Tal des Flüsschens Sebnitz, am Bahnhof Goßdorf-Kohlühle der Regelspurstrecke nach Sebnitz, weit unterhalb des eigentlichen Goßdorf, hatte. Deren Trasse verlief zunächst wildromantisch über teils weit spannende Stampfbetonbrücken und sogar durch 2 Tunnel entlang des Nebengewässers Schwarzbach hinauf nach Lohsdorf, wo sich das Tal weitet, von dort weiter hinauf entlang des Ehrenberger Bachs durch das langgestreckte Dorf Ehrenberg und über eine unbewaldete Hochfläche mit Fernsicht hinüber nach der Stadt Hohnstein, bekannt wegen ihrer Burg mit bewegter Geschichte und wegen der hölzernen Handpuppenspiel-Figuren („Kasperle“ etc.), die hier erfunden wurden und weite Verbreitung fanden. Die Bahn hatte 12,1 km Länge.

Was heißt „verließ“? Die Strecke verläuft immer noch so und ist nicht entwidmet, obwohl die Gleise 1951 komplett abgebaut wurden. Gegründet 1995, arbeitet der Verein „[Schwarzbachbahn e.V.](#)“ ausgehend von der HSt Lohsdorf zielstrebig am Wiederaufbau! Inzwischen liegen von Lohsdorf bis unweit der Ortsgrenze Ehrenberg bereits wieder öffentlich befahrbare Gleise. Der Wiederaufbau talwärts bleibt erklärtes Ziel des SBB-Vereins, ist aber wegen Naturschutz-bezogener Einsprüche blockiert. Bis nach Hohnstein zu kommen, strebt man hingegen nicht an.

Am 23./24. August wurde im Rahmen des jährlichen großen Bahnhofsfests in Lohsdorf und am provisorischen Hp „Glasstraße“ die Sä. IVK, Lok 99 585, in frisch aufgearbeitetem Zustand nach ihrer HU erstmals hier zu öffentlichen Fahrten eingesetzt. Sie ist eine Dauerleihgabe des [Museumsbahn Schönheide e.V.](#) und bespannte einen Zug aus 3 vereinseigenen Wagen.



SBB-Zug oberhalb des Hp „Glasstraße“, etwa 100 m vor dem derzeitigen Streckenende. Von hier sind noch ca. 500 m Gleis bis an den Ortseingang Ehrenberg fertig aufzubauen. Dann sind etwa 1,4 km wiederhergestellt (ELF Prozent der 12,1 km).

Zugleich anlässlich des 30-jährigen Vereinsjubiläums präsentierte man dem Publikum auch spezielle Souvenirs. Mich sprach besonders „Bimmelheinrichs Bahn'l Bier“ Sonderedition an, in der 1-Liter-Bügelverschluss-Flasche.

Bei einem Preis je Flasche von **ELF €** (inkl. Pfand) und im Angesicht der letzten noch erhältlichen Flasche Jubiläums-Bier mit **Seriennummer ELF** (von 30 Stück der limitierten Auflage) schlug ich zu und nahm auch gleich noch Nr. 1 der 30er Auflage „99 585 dampft wieder“ mit!



Ein „Hoch“ auf die bisherige Leistung der Schwarzbachbahner und allweil gut Dampf für die Zukunft!

ELFer in Wuppertal

aufgestöbert von Frieder Jehring

Bei der [Wuppertaler Schwebebahn](#) – ihr erinnert euch sicher noch an unsere JHV 2019 Duisburg, bei der eine Fahrt im „Kaiserwagen“ auf dem Programm stand, der dann aber nicht fahrbereit war – ist dieser nun endlich weitestgehend fertiggestellt, so dass derzeit nächtliche Erprobungsfahrten stattfinden können. Es hat auf Grund mehrerer technischer Probleme am Wagen und im Gesamt-Umfeld der Schwebebahn 6 Jahre länger gedauert, als ursprünglich vorgesehen!

Beim Verfolgen des Geschehens rund um den Kaiserwagen sind mir während der Redaktionsarbeit zwei „ELFer“ Begebenheiten untergekommen. Nein, der Kaiserwagen hat nicht die Nummer 11, aber immerhin meine zweite Glückszahl, die 21 ...

Von der ehemaligen Flotte der Schwebebahn wurden nur ganz wenige Fahrzeuge aufbewahrt, weil die [WSW](#) keinen Platz haben, um museale Wagen „in die Ecke zu hängen“. Die meisten Wagen wurden verkauft und sind „zweckentfremdet“ in nicht-schwebender Nutzung. Von der sehr beliebt gewesen, zuverlässigen Baureihe 72 wird Wagen Nr. 15 fahrfähig erhalten. Ein anderes, ohne Fahrwerk erhaltenes Exemplar ist der Wagen Nr. **ELF**! Bei [radiowuppertal.de](#) wurde in den Lokalnachrichten vermeldet, dass dieser Wagen vom Gartenbau-Betrieb Leonhards in Vohwinkel als Kunden-Kommunikationszentrum aufgestellt wurde. Er ist an der Front original inkl. Nummer „11“ lackiert und im weiteren Verlauf der Seitenwände mit Szenen aus Wuppertal verziert. Auf der [Interseite](#) mit dem Text dieser Meldung gibt es ein Bild.

Seit 2016 ging die aktuell prägende Baureihe 15 in Betrieb und hat inzwischen die 72er komplett abgelöst. Ende August lief mir eine Meldung der Westdeutschen Zeitung (wz.de) mit dem Titel „[Überfüllte Schwebebahn: Wuppertal sieht Handlungsbedarf](#)“ über den Weg. Es geht darin um „Abhilfe“ durch das Einfügen zusätzlicher Fahrten während der Stoßzeiten. Die Illustration zur Verdeutlichung des Fahrgastwechsels zeigt den Wagen Nr. **ELF** ...

Ausgehend von unserem Quartierort Edinburgh unternahmen wir einen weiteren „Brückentag“ ohne Museumsbahn. Vom Bahnhof Waverly Station aus führt die Hauptstrecke entlang der schottischen Ostküste ein wenig westwärts, um dann die nördliche Richtung einzuschlagen. Dabei wird das Firth of Forth auf der weltbekannten „Forth Bridge“ überquert.

Am nördlichen Brückenkopf liegt der Haltepunkt North Queensferry. Dort hin fahren wir also mit einem regulären Zug – dabei sahen wir die gewaltigen Stahlrohre der Brückenkonstruktion aus der Nähe.



Rechts ein Träger-„Rohr“, besser ein Hohlprofil, der Fort Bridge; es ist aus zahlreichen Blechtafeln zusammengenietet. Im Hintergrund die modernen Straßenbrücken, getrennt für Landstraße und Autobahn.



Eine Regionalbahn kommt von der 2-gleisigen Forth Bridge in North Queensferry an



Die Regionalbahn verlässt North Queensferry durch einen Tunnel nordwärts

Der Stationsname bezieht sich auf die frühere hiesige Fährverbindung, die 800 Jahre lang ununterbrochen in Betrieb war, bis die erste Straßen-

brücke 1964 eröffnet wurde. Die Fähre und mit ihr die beiden Orte an den Anlegestellen waren nach **Königin Margaret** (ca. 1045 - 1093), der Patronin Schottlands, benannt.



An vielen Bahnstationen in Schottland gibt es derartige, gut gepflegte dekorative Blumenkübel-Dampfzüge, auch hier in North Queensferry.

Als die Eisenbahnbrücke 1890 in Betrieb ging, gab es diese Station noch nicht. Die Einwohner von **North Queensferry** sahen nur die Züge hoch über ihren Ort hinweg fahren. Durch Proteste erreichten Sie nach relativ kurzer Zeit die Einrichtung dieser Station.

Wir erkundeten den Ort. Zunächst suchten wir einen Aussichtspunkt auf den Felsklippen der östlichen Steilküste. Wie fast überall auf der Britischen Insel kommt man an interessant erscheinende Punkte im Gelände ganz schlecht heran, denn fast jeder Flecken Erde, mit Ausnahme der Straßen und weniger Fußweg-Durchgänge, ist als Privatgrundstück eingezäunt. Was wir letztlich fanden, war eine alte militärische Stellung mit früheren Kanonen-Fundamenten. Von da aus konnte man das Meer sehen und auch einen Fußweg hinab ans Ufer einschlagen. Dieser war sogar markiert und führte uns in Ufernähe zum Ort zurück; der

Blick auf die Forth Bridge wurde immer besser und schließlich konnte man einen kleinen Hügel erklimmen, von dem aus auch kein Gebüsch mehr den Blick beeinträchtigte.

Vom „Carlingnose Point“ führte der Weg unter der Vorlandbrücke hindurch. Diese ist anschließend am Brückenkopf eine schlichte stählerne Kastenbrücke auf schlanken steinernen Pfeilern mit Anschluss an ein Steinbogenviadukt zum hoch liegenden Gelände des weiteren Trassenverlaufs, wie auch am anderen Ufer.



Detail der Vorlandbrücke mit Durchblick zum Pylon der Autobahnbrücke



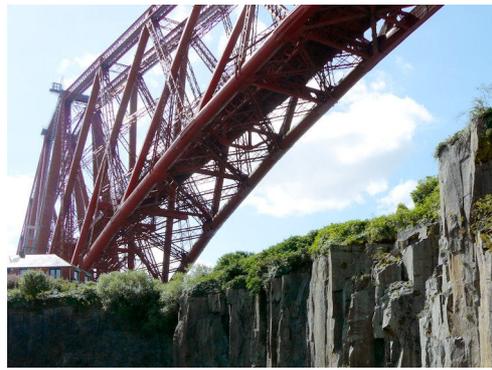
Ansicht der ca. 50 m hoch liegenden Bahnstrecke vom früheren Fähranleger in North Queensferry aus

Die **Forth Bridge** ist die weltweit erste aus Siemens-Martin-Stahl gefertigte Brücke und ihre Spannweite von 520 m zwischen den Hauptpfeilern war bis 1919 die längste. Die Rohre des Tragwerks haben bis zu 3,6 m Durchmesser. Das Bauwerk steht seit 2015 auf der Weltkulturerbe-Liste.





Die nördliche Vorlandbrücke. Der soeben passierende Zug ist überm 1. landseitigen Pfeiler kaum erkennbar.



Unter dem Ausleger des nördlichen Pfeilers. Man sieht gut die nach oben zusammenlaufenden Rohr-Hauptstützen und die Fachwerk-Verstrebungen aus Winkeleisen.

Nach einer Begehung der Felsklippe, auf der der nördliche Hauptpfeiler gegründet ist, wollten wir zur Straßenbrücke, um auf ihr zu Fuß über den Firth of Forth zu gehen. Dort angekommen mussten wir feststellen, dass der Fußweg gesperrt war. Nun



nahmen wir uns vor, zum nächsten Ort landeinwärts zu gehen, um eine Einkehr fürs Mittagessen zu finden – aber nicht an der stark befahrenen Straße entlang! Ein Fußweg durch die übermannshohe Vegetation führte uns jedoch gar nicht dort hin, sondern plötzlich standen wir wieder an der Bahnstation North Queensferry. Nun also mit dem Zug zurück über die eindrucksvolle Eisenbahnbrücke.

Seltsamerweise heißt die Bahnstation an deren Süd-Ende nicht „South Queensferry“, sondern „Dalmeny“ – sie liegt aber an der „Station Road“ des alten

Fährorts. Diese Straße verschmähten wir aber. Stattdessen nahmen wir den Fußweg entlang des Brückenverlaufs und kamen treppab nach nur 600 m direkt an die Uferstraße.



Nun sahen wir die mächtige Forth Bridge endlich von der Sonnenseite.

Ein paar eilige Fotos entlang des Wegs, bis wir endlich eine Lokalität für unser Mittagmahl gefunden hatten – mit Blick auf das Welterbe. Von hier aus gelang uns ein Foto, das einen Expresszug auf der Vorlandbrücke zeigt und die Größenverhältnisse damit deutlich macht.



wo wir in der Abendsonne noch die



Welterbe-Denkmalstätte „Calton Hill“ erstiegen und besichtigten. Fotos von dort sprengen hier leider den Rahmen.

Beim Spaziergang durch das Städtchen South Queensferry stießen wir noch auf eine Eisdiele, deren Spezialität wir unbedingt verkosten mussten. Allgemein hat es gemundet, Frieder fand es etwas zu lasch.



Wo, außer in Schottland, bekommt man denn Eis mit Whisky-Geschmack?



Blick durch die Busscheibe im Roundabout bei Dalmeny Station.

(wird fortgesetzt)

Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein dürfte

11.+12.Oktober 2025

Am Wochenende vor unserer JHV gibt es **Plandampf** (zum **ZÖPNV Süd Tarif**) mit 23 058 und 58 311 auf der „Südpfalz und Queichtalbahn“ **zwischen Landau und Pirmasens**, siehe UEF-dampf.de ► Dampfnostalgie Karlsruhe ► 11.12....

Protest

Nach dem Willen der Intendanz des Südwestdeutschen Rundfunks (SWR) soll die **Redaktion der Traditions-Sendereihe "Eisenbahn-Romantik" aufgelöst werden**. Gegen diesen Kahlschlag wurde eine Petition ins Leben gerufen, die bereits von 18.000 Petenten unterzeichnet wurde. **Noch bis Mitte November 2025** kann man sich dem Protest anschließen: openpetition.de 🔍 Suche „Petition Eisenbahn Romantik“ ► **Lieber SWR: "Eisenbahn-Romantik" soll weiterbestehen**

Erst aus und dann vorbei?

Bei den Harzer Schmalspurbahnen wird bald die **Selketalbahn (oder ein Abschnitt davon?) „planmäßig“ für 5 Jahre gesperrt**. Anlass sind Bauarbeiten für ein Rückhaltebecken, und ob und wann es zu einer Wiederaufnahme des Betriebs kommen kann, ist angesichts der momentan klammen Finanzlage bei der HSB GmbH völlig offen, denn es wird wohl eine Neutrassierung des betreffenden Abschnitts notwendig werden. Leider findet man auf der Internetseite des Unternehmens selbst gar keine Information dazu. Hier eine Meldung vom 29.08.2025 aus der lokalen Presse (Mitteldeutsche Zeitung): mz.de ► Lokal ► Nachrichten Quedlinburg > **Millionen fehlen ... Droht der Selketalbahn im Harz das endgültige Aus?**

Wer also noch einmal eine Fahrt auf dieser romantischen Strecke erleben möchte, sollte dringend den Herbst 2025 dafür nutzen! Zwischen Alexisbad und Harzgerode (Stichstrecke) besteht allerdings schon eine Sperrung seit Ende April 2025, sie soll jedoch ab November aufgehoben werden.

Mediale Tipps

ARD-Mediathek / mdr „**MOMA-Reporter: Stadt, Land, Plus: Moritzburg, Mittelteich und Marathon**“: Im Mittelteil „Mittelteich“ fährt die Reporterin auf der Dampflokomotive „Sä. VIHK“ 99 747 mit.

Bei den Aufnahmen war Andreas Heinrich Lf, der seit 40 Jahren auf den sächs. Schmalspurbahnen fährt und einigen ELF-Kollegen noch als sympathischer Ausbilder-Lf bei den ca. 10-tägigen ELF-Grundkursen in Erinnerung sein dürfte.

ARD-Mediathek / SR „**Jubiläum: 50 Jahre Ostertalbahn**“

Youtube „**Dampflokomotive bei der Reichsbahn - Lokführer Karl-Heinz ...**“ von 1963

Sehenswertes

Kollege Peter Flohr hatte kürzlich Gelegenheit, die relativ neu erschaffene **„Dampflokomotive-Erlebniswelt Meiningen“** zu besichtigen. Er war davon positiv angegan und möchte jedem ELF-Interessenten einen Besuch dort empfehlen. Nähere Infos im Internet und beim Besucherservice Tel.: (+49)-3693-8800780.

Dampfende Rarität

Bei der Salkantbahn wird die **Dampfstraßenbahnlok „RUR“** feierlich wieder in Betrieb genommen. Diese Rarität war lange Jahre bei der Salkantbahn aufbewahrt worden, ist dann von den Museumsbahnern der **Sauerländer Kleinbahn** komplett aufgearbeitet worden, bekam soeben ihre Abnahme und wird nun bei der Salkantbahn eingestellt, aber dann auch auf Gast-Touren zu anderen Meterspurbahnen gehen. Hier interessante Internet-Ressourcen dazu:

kleinbaan.de/de/tagebuch (bebilderte Berichte über die schrittweise Aufarbeitung) selfkantbahn.de/lok-rur-geht-in-betrieb (Veranstaltungen, Lokgeschichte)

Beim Festwochenende zum Jubiläum „125 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn“ wird sie am 12. September 2025 im Bahnhof Schierwaldenrath vorgestellt und geht anschließend auf ihre Jungfernfahrt nach Gillrath und zurück. Danach wird die Lok „RUR“ auch an weiteren September-Wochenenden auf der Salkantbahn eingesetzt.

Kollegen von Stammtisch NRW haben sich die Teilnahme an solchen RUR-Einsätzen vorgenommen und werden im nächsten NFS darüber berichten können.

Gerettet & Geldbedarf

Neuigkeiten vom Verein „**Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen**“ (ÖGLB): Von diesem Verein werden zwei historische 760-mm-Schmalspurbahnen betrieben, die Ybbstal-Bergstrecke und die Höllentalbahn.

Im **NFS 1/24** vermeldeten wir unter der Überschrift „Radweg-Debakel“, dass es Kräfte gab, die das Ende der **Museumsbahn im Ybbstal** forderten, um einen fragwürdigen Fahrradweg auf der Trasse zu errichten. Die ÖGLB hatte aber gute Vor- und Verhandlungsarbeit geleistet, um diesem Ansinnen letztlich eine Abfuhr zu erteilen. **Am 1. Juli 2025 fiel der Startschuss für eine Gesamtanierung mit dem Bekenntnis des Landes Niederösterreich zu dieser Bahnstrecke:** „Die Ybbstalbahn ist mehr als nur eine Eisenbahn – sie ist eine Zeitreise durch das Herz unserer Heimat. Mit ihrer Sanierung schenken wir alten Gleisen neues Leben und bewahren ein lebendiges Stück niederösterreichischer Seele für

komme Generationen ...“, so die offizielle Äußerung von Udo Landbauer (Landeshauptfrau-Stellvertreter und Verkehrslandesrat). Aus der Förderung erwachsen für die bislang rein ehrenamtlich tätige ÖGLB auch Verpflichtungen zur künftigen vertraglichen Sicherstellung touristischer Verkehre, wofür neue Lösungsansätze gefunden und in die Tat umgesetzt werden müssen.

Bei der **Höllentalbahn** gibt es zum Glück keine Probleme dieser Art, aber auch permanenten Instandhaltungsbedarf. Im Falle eines besonderen historischen Fahrzeugs reichen die finanziellen Mittel der ÖGLB jedoch nicht aus, um ein Herzens-Ziel zeitnah zu erreichen: Der originale **Beiwagen B 11** (!) der früher auf dieser Strecke verkehrenden Lokalbahn Payerbach-Hirschwang (L.B.P.-H.) soll anlässlich des 2026 anstehenden Jubiläums „100 Jahre Höllentalbahn“ wieder in Betrieb gehen. Deshalb wurde eine Spendenaktion ins Leben gerufen, um die für Spezialarbeiten benötigten reichlich 10.000 € aufzutreiben.

Hier das **Spendenkonto:**
Höllentalbahn-Projekt GesmbH
AT65 2024 1050 0003 0378
Sparkasse Reichenau an der Rax
Verwendungszweck: Spende Beiwagen



Ganz ähnlich wird der B 11 dann aussehen, nur ohne Führerstand und Antriebstechnik. Dieser Triebwagen wurde von der ÖGLB aus einem baugleichen Beiwagen neu aufgebaut. (Foto: FJ)

Interessanter Fakt zur Höllentalbahn: Von den 100 Jahren ihres Bestehens (als Bahn mit öffentlicher Personenbeförderung) ist sie bereits über einen Zeitraum von 47 Jahren als Museumsbahn in Betrieb; die L.B.P.-H. selbst schaffte nur 37 Jahre Zeitspanne zwischen Aufnahme und Einstellung des Personenverkehrs.

Noch zu retten?

Initiative des **Dialog mit Böhmen e.V.:** „Die **Musikwinkelbahn Adorf-Zwotenatal** steht kurzfristig vor dem Aus: Wenn wir nicht sofort handeln ... erfolgt zum 31.12.2025 die Stilllegung. **Musikwinkel-Express** ... sowie eine über 150-jährige Geschichte ... wären damit am Ende ...“

Finanzierungszeitraum: 04.09.-03.12.2025
Diese Strecke im Vogtland ist Teil der CA, wo wir zur JHV 2023 mit dem WEX fuhren.