



News & Facts & Stories

NFS

Infoblatt des
CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER

Ausgabe 4/25 15.11.2025

dr-ehrenlokfuehrer.de

☞ NFS online lesen, herunterladen,
Internetverknüpfungen direkt aufrufen!

Clubleben in Berlin, Brandenburg, der Schweiz und anderswo

Ein kleiner Kreis von Clubkolleginnen und Clubkollegen reiste im September zu unseren Freunden vom Team Erstfeld, um an den Gotthard-Bahntagen 2025 teilzunehmen. Zum Reiseprogramm gehörten außerdem ein Ausflug zur ARSMS Milano Smistamento sowie ein Besuch

bei Giorgio Hönig in Mühlau im Aargau zur Besichtigung seiner Fine-Scale-Modellbahn-anlage „Gotthardmodell“.



Mit dem Foto der SBB Historic Dampflokomotive C 5/6 „Elefant“ möchten wir bereits jetzt auf einen ausführlichen Bericht zu dieser Reise im NFS 1/26 hinweisen. Passend dazu wird auch ein Bildbericht über die Sommer- und Winterreisen von Inge und Reinhard Schüller zum Gornergrat bei Zermatt erscheinen.

Seit der JHV/GV in Berlin ist es kein Gerücht mehr, sondern Gewissheit: Die Mitglieder haben den Vorschlag von Wolfgang Kapferer und Ulrich Kumpf bestätigt, das kommende Clubtreffen anlässlich der JHV/GV 2026 in Göppingen zu veranstalten. Ab Seite 34 findet ihr die Präsentation mit dem konzipierten Programm (Anpassungen vorbehalten) und mit dem Hotelkontakt. Die vorschlagenden Kollegen bilden natürlich auch den Kern des Orga-Teams und sind schon aktiv, um die konzipierten Programmpunkte und auch alles „Drum und Dran“ im Detail zu organisieren. Mit dem NFS 1/26 werden dann das finalisierte Programm mit Teilnahmebedingungen und Kosten sowie das Anmeldeformular veröffentlicht.

Passend zu unseren frischen Erlebnissen vom Clubtreffen in Berlin sehen wir hier einen vorweihnachtlichen Museumszug, kürzlich unterwegs in dieser Stadt und erfasst von Katrin Jehring.



Seit Weihnachten 2023 ziert ein besonderer Schwibbogen das Redaktionsbüro. Lasercut, selbst programmiert und eingerichtet von Sebastian, Beleuchtung FJ.

**Redaktion und Vorstand des Clubs DR Ehrenloksführer wünschen allen Lesern
Frohe Weihnachten und ein friedliches Jahr 2026!**

In diesem Heft

Lesermeldungen	2
Dampflok-Seminar 2026 beim Ziegeleipark Mildenberg	2
Clubvorstands-Ecke	2
Kontakte / Impressum.....	2
Umzug der 52 8147 nach Schwarzerden - Nachlese	3
Museumsbahnen im Saarland	3
Dampflok „Rur“ zur Jungfernfahrt bei der Selfkantbahn.....	4
70 Jahre Feldbahn-Dampflok LOWA	5
ELF-Fahrtraining auf Köf II	8
Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2024 / 2025	10
Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2024 / 2025	12
Protokoll der 33. General- / Jahreshauptversammlung	13
Unsere Erlebnisse in Berlin und Umgebung	18
Stammtischtradition diesmal für den ganzen Club	18
Von Siemens zum Deutschen Kaiser.	18
Das offizielle „Willkommen“.....	21
Bewundernswertes Engagement in der Prignitz	21
Die historische Seilbremse beim „Pollo“.....	26
Abschied von unserm „Pollo“.....	28
Das unter der Eierschale Verborgene	29
Freie Wahl zur Grüppchenbildung....	31
Abschied in rustikaler Atmosphäre...	33
Einladung zur General- / Jahreshauptversammlung im Ländle, Oktober 2026.....	34
Stammtische	40
Von der Leidenschaft und der Begeisterung für kleine und große Eisenbahnen	40
Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein dürfte	44
Neuigkeiten aus dem Preßnitztal	44
Folgenutzung.....	44
Erst einmal gerettet	44
Dauerthema Schwellentausch.....	44
Sprechende Gleise	44
Mediale Tipps.....	44

Lesermeldungen

Axel Schlenkrich vom VSE (Eisenbahnmuseum Schwarzenberg) und Philipp Schepper vom AkO (Ostertalbahn) reagierten prompt auf unseren Beitrag zur Überführung der 52 8147 von Quedlinburg nach Schwarzerden im vorigen NFS. Beide steuerten weitere Fotos dieser Lok bei, die wir euch auf Seite 3 zeigen.

Dampflok-Seminar 2026 beim Ziegeleipark Mildenberg

von Frieder Jehring, NFS-Redakteur

Schon lange ist eine **Neuausgabe des 3-Tage-Seminars für 4 Ehren-Dampflokführer** auf der Lok „LOWA“ (siehe auch Beitrag auf S. 5) im Gespräch, jetzt konnte ich mich mit dem Team des Ziegeleiparks auf einen Termin und die Modalitäten verständigen. Die Durchführung ist ausschließlich zum Termin **09.-11. September 2026** möglich.

Über den **Ziegeleipark Mildenberg** und das Pilot-Seminar 2022 berichtete das NFS u.a. in den Heften **4/21, 2/22, 4/22** und **1/23**. Das neue Seminar wird weitgehend sinngemäß zum Pilot-Seminar ablaufen, jedoch kann der Ziegeleipark als Wirtschaftsunternehmen (kein ehrenamtlich tätiger Verein!) den damals angesetzten Preis nicht annähernd beibehalten. Wir müssen leider einen deutlichen Anstieg in Kauf nehmen. Die Grundelemente des Seminars sind: • Einführung in die Historie des Ziegeleiparks und seiner Feldbahnen • Geschichte und Technik der „LOWA“ • Besonderheiten des Feldbahnbetriebs • Anheizen und Abschmieren der Lok, alle Vorbereitungen zum Fahrdienst • Bereitstellen des Tonloren-Zugs • Streckenfahrten mit Unterweisung von jeweils 1 Teilnehmer auf dem Führerstand; die anderen Teilnehmer fahren im Zug mit • Wegstellen der Wagengarnitur • Abrüsten und Entfeuern der Lok • gemeinsames Abendessen mit „Dampfteller“ • Lok reinigen • Auswertung, Fotos, Urkunden, Souvenirs etc.

Als Organisator hoffe ich weiterhin auf das immer noch oder auch neu vorhandene Interesse an dieser tatsächlich **exklusiven Ausbildungsgelegenheit mit dem Lokführer, der quasi alles zur LOWA weiß und erklären kann**, bei euch Ehrenlokführern!

Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr Interesse habt, bis spätestens Ende Februar.

Clubvorstands-Ecke

(KHK) An der JHV Berlin wurde der Stand des **Veranstaltungskalenders des Clubjahres 2025 / 2026** vorgestellt. Bitte lest dessen Inhalt im **Protokoll der JHV** auf Seite 16 nach. An alle potenziellen Organisatoren ergeht die Bitte, jegliche zusätzlichen Vorhaben mit dem Sekretariat auf diesen Kalender abzustimmen.

(IS) Zur Erinnerung an alle, die ihren **Mitgliedsbeitrag für das Clubjahr 2025 / 2026** noch nicht eingezahlt haben: Die satzungsgemäße Frist dafür läuft am **31. Januar 2026** ab. Nutzt am besten den Weg der SEPA-Überweisung, das ist auch aus der Schweiz kostengünstig möglich. Die Bankverbindung findet ihr im Impressum auf dieser NFS-Seite.

(FJ) **Redaktionsschluss** für die nächste NFS-Ausgabe ist der **2. März 2026**. Für die darauf folgenden Ausgaben sind folgende Termine vorgesehen:
1. Juni / 17. August / 7. November.

(FJ) Wer noch oder wieder Bedarf an **Clublogo-Ansteckpins** (Metall, Größe ca. 2 x 2 cm) hat, kann diese wahlweise zu Clubveranstaltungen als Dankeschön für eine angemessene Spende in die Clubkasse erhalten, oder direkt aus dem Privat-Vorrat von **Frieder Jehring (NFS-Redakteur)** per Versand oder Übergabe bei Gelegenheit erwerben. Sehr beliebt z.B. für Reisebegleiter bei Eisenbahn-Erlebnissen, Club- oder Stammtischtreffen, auch als Andenken zum Verschenken an Eisenbahnfreunde bei besuchten Vereinen / Veranstaltern, oder zum Schmücken des persönlichen Foto-Koffers etc.!

☞ Nur so lange der Vorrat reicht! ☞

(FJ) Die nächste Vorstandssitzung findet nach dem Eisbeinessen das Stammtischs Berlin am ELFten Januar in Berlin statt.

Kontakte / Impressum

Club DR Ehrenlokführer

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



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 etwige 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 auf unserer Internet-Homepage abrufbar ist.

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)

Mit dem Beitrag von Bernd Bahmüller im [NFS 3/25](#) haben wir bei einem unserer treuen Leser, dem Eisenbahnfreund mit Herz und Seele und riesiger Sammlung eigener Fotos, dem Geschäftsführer des [Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.](#) Schwarzenberg, Axel Schlenkrich, Erinnerungen wachgerufen. Auch aus Freude darüber, dass die Lok noch erhalten ist und gepflegt wird, hat er in seinem gut sortierten Dia-Archiv gesucht und uns die Roh-Scans von zwei Fotos der Lok aus ihrer aktiven Betriebszeit übermittelt. Die NFS-Redaktion hat die Bild-Aufbereitung zur Präsentation gerne übernommen. Hier können wir euch diese Bilder nun zeigen.

Philipp Schepper, 1. Vorsitzender des [Arbeitskreises Ostertalbahn e.V.](#), übermittelte uns das Foto zum Abdruck, welches ihr vielleicht schon unter dem Link auf die AKO-Homepage gesehen habt – hier also ganz „bequem“ und auch für die Leser ohne Internet-Affinität.



52 8147 im Bw Haldensleben am 29.08.1981, hier prima gepflegt im Vergleich zum Zustand 1 Jahr vorher!

Zur Orientierung: Haldensleben liegt in der Altmark, zwischen Magdeburg und dem ehemaligen innerdeutschen DR-Grenzübergang Oebisfelde.



52 8147 abgestellt im Bw Haldensleben am 06.07.1980, abgelichtet bei einer damals nicht ganz legalen Ortsbesichtigung dort (sicherheitshalber in Eisenbahner-Uniform)



52 8147 im Bf Schwarzerden, 2020 „richtig“ mit dem Tender gekuppelt, fotografiert von Philipp Schepper

Museumsbahnen im Saarland / nach einem Hinweis von Philipp Schepper, AKO

Das NFS berichtet immer wieder gerne von der Ostertalbahn Ottweiler - Schwarzerden, da unser Club über den Stammtisch Südwest und dessen Historie mit dem Arbeitskreis Ostertalbahn (AKO) in enger Beziehung steht. Diese Strecke ist aber nicht die einzige Museumsbahn im Saarland. Wir möchten die anderen Bemühungen in diesem Bundesland um den Erhalt von Eisenbahnsubstanz nicht unter den Tisch kehren.

Es gibt auch die ehemalige [Merzig-Büscherfelder-Eisenbahn](#), auf deren Abschnitt Merzig - Losheim bis 2022 Museumszüge des Vereins „Museums-Eisenbahn-Club Losheim e.V.“ (MECL) verkehrten. Leider musste die Strecke wegen Oberbaumängeln gesperrt werden, so dass der auch mehrere Dampflokomotiven umfassende Fuhrpark vom Eisenbahnmuseum und Betriebsmittelpunkt Losheim am See seither keinen Auslauf mehr hat.

Ähnlich wie im Fall der Ostertalbahn gibt es auch hier Bemühungen um die Wiederaufnahme des SPNV, die aber von den Entscheidungsträgern abgelehnt werden (sie-



he zu dieser Thematik den Beitrag „Quo vadis, Ostertalbahn?“ unseres ELF-Kollegen, dem damaligen AKO-Vorsitzenden Reiner Kunz (†), im [NFS 2/20](#)).

Nach einer Meldung auf SR info vom 05.08.2025 „[Bahnstrecke Losheim-Merzig könnte doch noch reaktiviert werden](#)“ möchte sich der MECL gemeinsam mit dem Merziger Eisenbahnunternehmen „[Heinrichsmeyer Eisenbahndienstleistungen GmbH & Saar Mosel Rail GmbH](#)“, dessen Kerngeschäft der Güterverkehr ist, um die Strecke bewerben. Der MECL würde auf der Strecke gerne wieder seinen Museumseisenbahnbetrieb aufnehmen, Heinrichsmeyer auf der Strecke Güterverkehr betreiben wollen.

Als aktuelles Highlight zum MECL ist zu vermelden, dass dessen Lok 26 im Sommer 2025 ein wichtiges Teilziel ihrer betriebsfähigen Aufarbeitung erreichte – die erfolgreiche Kesselinspektion – und wieder unter Dampf vorgeführt werden konnte. Wird sie dann auch „Auslauf“ auf freier Strecke bekommen können?

Lok 26 „Losheim“ im November 2025
(Foto: „Leonhard. 628“, [Wikimedia Commons](#), optisch nachbearbeitet)

Dampflok „Rur“ zur Jungfernfahrt bei der Selfkantbahn / von Karl-Heinz Kaschade

Im Rahmen der Jubiläumsveranstaltung zum 125-jährigen Bestehen der Geilenkirchener Kreisbahn stellte die Selfkantbahn am 12. September 2025 die betriebsfähige und aufgearbeitete Kastenlok „Rur“ vor. Die meterspurige Lok der früheren Dürrener Dampfstraßenbahn gilt als technisches Unikat und kehrte nach langer Abstellzeit und aufwendiger Restaurierung nun zu ihrer Jubiläumsfahrt zurück.



Lok-Portrait beim Zwischenhalt in Gelindchen

Die Begeisterung für die „Rur“ war überwältigend. Viele Besucher waren fasziniert, dieses technische Denkmal in Aktion zu sehen. Die „Rur“ gilt als älteste betriebsfähige Dampflok im Rheinland und einziges erhaltenes Exemplar ihrer Bauart.

Der feierliche Erstensatz erfolgte mit einer Sonderfahrt vom Bahnhof Schierwaldenrath nach Gillrath und zurück. Begleitet wurde die Lok „Rur“, Baujahr 1899, von einem weiteren historischen Fahrzeug, dem Pack- und Postwagen BK 38 der Bielefelder Kreisbahn. Gebaut wurde er von der Firma Carl Weyer im Jahr 1909.



Einfahrt in den Bahnhof Schierwaldenrath



Abfahrt im Bahnhof Schierwaldenrath nach Gillrath



Zwischenstopp am Haltepunkt Birgden

Eine auffällige Besonderheit sind die Rohrschlangen auf dem Dach der „Rur“. Im Unterschied zu den meisten anderen Kastenloks in Deutschland erhielten die Kastenloks der Dürrener Dampfstraßenbahnen einen Abdampfkondensator. Dieser diente zum Vorwärmen des Speisewassers durch den Abdampf der Lok. Erfunden wurde er um 1850 von Heinrich Kirchweger. In anderer Bauform kennt man das Prinzip als „Oberflächenvorwärmer“.





Foto:
Katrin Jehring

Im vorigen NFS hatte ich auf Seite 16 schon darüber berichtet, dass die 630 mm Feldbahn-Dampflokomotive „LOWA“ Nr. 127114 im Besitz der Betreibergesellschaft des [Ziegeleiparks Mildenberg](#) (in Brandenburg) nach jahrelanger mühsamer Instandsetzung wieder in Betrieb gehen konnte. Am 21. September, passend zum bundesweiten „Tag der Schiene“, wurde dieser Erfolg vom Team des Ziegeleiparks feierlich begangen. Wir waren über den E-Mail-Newsletter des Ziegeleiparks auf das Datum aufmerksam geworden, in dem auch der Link auf die Homepage mit dem öffentlich zugänglichen Veranstaltungs-Flyer enthalten war. Ich plante sofort meine Teilnahme und war dann auch mit meiner Beifrau Katrin und Sohn Sebastian als Gast dabei.

Zunächst noch ein paar nähere Informationen zu diesem besonderen, aber auch repräsentativen Fahrzeug:

Der Name „LOWA“ ist ein Kofferwort, das 1948 in der sowjetischen Besatzungszone (der später gegründeten DDR) entstand. Es bezeichnete die damals konstituierte „Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Lokomotiv- und Waggonbaus“. Als 1955 die Lok Nr. 127114 gebaut wurde, hatte es schon mehrere Umstrukturierungen dieses Gebildes gegeben. Zu jener Zeit nannte man es „VVB Schienenfahrzeugbau“. Dazu

gehörten mehrere Werke, auch der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg (LKM) – vormals unter „Orenstein & Koppel“ bekannt – wo u.a. solche Feldbahnloks entwickelt und gefertigt wurden. Viel bekannter sind größere Lokomotiven aus dieser Fertigungsstätte, wie die umgangssprachlich als „Sächsische VIIK neu“ bezeichneten 750 mm Dampfloks, aber auch regelspurige Dieselloks wie die V 60 und die V 180 der Deutschen Reichsbahn. Der Foren-Nutzer „Maschinist“ bei [bunrbahn.de](#) schreibt wichtige Fakten zu dieser Lok:

„Die 70 PS Lowa (es gab auch eine kleinere 50-PS-Variante) stellt in ihrem Erscheinungsbild die letzte Neu-entwicklung (zumindest auf dem Gebiet der ehemaligen DDR) in Sachen Feldbahn-Dampflokomotivbau dar. Besonders hervor zu heben sind die Rollenlager und Kolbenschieber, sowie die geschweißte Ausführung von Rahmen und Kessel. Den Verantwortlichen aus Mildenberg ist äußerst hoch anzurechnen, daß bei der vorgenommenen Restaurierung keine der leider bei Museumsbahnen leider so beliebten Umbauten und Veränderungen vorgenommen und sogar der Originallack beibehalten wurde. Damit stellt diese Maschine unter den



wenigen noch erhaltenen Lowa-Loks ein einmaliges Exemplar dar.“ – Sinngemäß haben wir das auch am Lokgeburtstag von Norbert Krüger, ihrem derzeitigen „Betreuer“ und Meister, erfahren. Und wenn mal aus Korrosionsschutz-Gründen etwas neu lackiert werden musste, dann erfolgte das eben so, dass es wie original inklusive Betriebsspuren aussieht (in Modellbahnerkreisen neudeutsch „Weathering“ genannt)!

Feld- und Werksbahnen gibt es bekanntlich in verschiedensten Spurweiten, wobei 630 mm bei der Mildenberger Tonlorenbahn schon recht exotisch ist. Die vom LKM konstruierten Feldbahnloks konnten je nach Bedarf in verschiedenen Spurweiten geliefert und auch umgespurt werden. Zur Festlegung auf 630 mm (schon lange vor „LOWA“) kam es angeblich auf Wunsch des Ziegeleibesitzers, um seine Fahrzeuge vor dem Verschwinden auf andere Strecken (mit „genormten“ Spurweiten wie 600 oder 750 mm) zu bewahren.

Lok Nr. 127114 hat eine bewegte Geschichte erlebt: Vom Einsatz im größten Ziegeleirevier Europas bis hin zur Aufnahme in den Museumsbetrieb (Statement des Ziegeleiparks).

Am „Lokgeburtstag“ trafen wir pünktlich zum Beginn der täglichen Öffnungszeiten um 10 Uhr im Besucherzentrum des Ziegeleiparks ein. Der allgemeine Besucherverkehr an diesem Sonntag war nicht auffällig, zeigte keine Anzeichen für eine Sonderveranstaltung. Am Empfang trafen wir direkt Frau Kerstin Hoffmann, mit der ich seit Beginn der Kontakt- aufnahme in Sachen Ehrenlokführrei alle Abstimmungen vornehme. Wir wurden herzlich begrüßt. Beim Kauf der Eintrittskarten wollte ich auch gleich die Fahrkarten für die Dampfzugfahrt auf der Tonlorenbahn nach Burgwall erwerben (in der Veranstaltungsankündigung war auf die limitierte Anzahl der Plätze hingewiesen worden), doch die Auskunft war: Die gibt es nur direkt am Zug.

Da bis zum offiziellen Beginn der Feier noch knapp anderthalb Stunden Zeit war, zeigten wir Sebastian erst einmal ein paar unserer Meinung

nach besonders sehenswerte Objekte in der Dauerausstellung. Aber alsbald setzte ich mich von diesem kleinen Rundgang ab und begab mich, wie magnetisch angezogen, zum Anheizplatz der LOWA bei der Feldbahnschau. Und das war gut so, denn Anne Thamm vom Marketing war natürlich schon da und erwartete interessierte Gäste. Was soll ich sagen – ich war der erste (von denen mit regulärer Eintrittskarte) ...



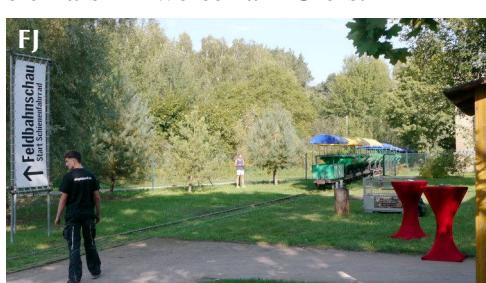
Ein hölzernes Kassenhäuschen war aufgebaut, aus dem aber heute nicht vorrangig verkauft wurde, sondern wo zur Feier des Tages die Gäste mit Getränken zum Anstoßen und mit „Geburtstagskarten“ versorgt wurden. Davor schwebte eine silberne „70“.

Den Begrüßungssekt nahm ich natürlich dankend an, und stellte mich Frau Thamm in meiner Eigenschaft als ELF-Kontakt zu den Dampflok-Seminaren mit der „LOWA“ vor.



Die Jubiläumskarte 2025 (© Ziegeleipark Mildenberg) hat eine metallisierte Bronze-Prägung, hier nicht so gut erkennbar.

Um ELF Uhr wehte vom Außengelände ein kurzer Dampflokpfiff herüber. Frau Thamm zückte ihren Fotoapparat und eilte in Richtung des offenen Tores. Ein Mitarbeiter postierte sich als Einweiser am Gleis.



In langsamer Fahrt kam der Besucherzug an. Die LOWA drückte die 17 Wagen sachte bis kurz vor die Schauhalle. Die Lok kam so direkt auf ihrem angestammten Anheizplatz zum Stehen, und Lf Norbert Krüger, stellv. Technischer Leiter des Ziegeleiparks, entstieg ihr.

Nach Erledigung der notwendigen Handlungen an Lok und Zug zur Sicherung während des hiesigen Aufenthalts konnte ich auch ihn begrüßen und, zusammen mit einigen inzwischen hinzugekommenen

Besuchern inklusive meinen beiden Begleitern, in die laut Programm jetzt vorgesehenen Fachgespräche „verwickeln“. Haupt-Thema war logischerweise der nun endlich behobene Kesselschaden und der Ablauf des Instandsetzungsprozesses einschließlich der Schwierigkeiten bei den Abnahmen durch den TÜV.

Aber auch an der LOWA waren noch einige Tätigkeiten zu verrichten. Angeheizt, abgeschmiert und geputzt war sie natürlich schon, hierfür hatte ein Heizer des Ziegeleiparks seit den frühen Morgenstunden gesorgt. Aber es gibt immer wieder Kleinigkeiten am Triebwerk nachzuprüfen und nachzubessern, und bei dem Anlass auch sehr wichtig: das Anbringen der „Zurüsteile“! Diese werden, aus bekannten Gründen, abmontiert und weggeschlossen, wenn die Lok unbearbeitet ist.



Norbert Krüger komplettiert die LOWA

Die Anzahl der eingetroffenen Geburtstagsgäste blieb übersichtlich. Wir brauchten uns keine Sorgen wegen unzureichender Plätze im Zug zu

machen ... wir Jehrige aben unser mitgebrachtes Mittags-Häppchen und freuten uns über nachgeschenkte Getränke. Gegen 12 Uhr hielt dann Norbert Krüger den im Programm angekündigten kleinen Vortrag zur Geschichte und Technik der LOWA. Das war sehr interessant.



Norbert Krüger und Anne Thamm während der Publikumsansprache

Nun wurde auch zum Einsteigen in den Zug eingeladen, inklusive der alltäglich-obligatorischen Sicherheitshinweise zum Verhalten auf der Strecke, aber es war noch fast eine halbe Stunde Zeit bis zur planmäßigen Abfahrt.



Der Meister kümmerte sich wieder um die Lok und das Feuer, beobachtet und weiterhin von Gästen befragt.



Sebastian zeigte großes Interesse, was Norbert Krüger gut gefiel. Ich hatte schon erwähnt, dass er ein Kandidat für das konzipierte nächste Seminar für Ehrendampflokführer ist. Nun, da er zudem in seiner Lieblingskleidung angereist war – eine Arbeitskluft und stabile Schuhe – lud ihn der Meister ein, ihm bei der anstehenden Fahrt mit zur Hand zu gehen. Das war natürlich eine tolle Sache! So konnte er dann z.B. bei den Scheinvorbeifahrten, beim Umsetzen und Wassernehmen assistieren.

Im Zug war etwa die Hälfte der Plätze besetzt. Irgendwie hatte das Team sich doch betreffs der realen Gästzahl etwas verschätzt, jedenfalls begann der Fahrkartenverkauf in Form eines „Schaffners“, der zunächst alle Wagen abließ und Fahrkarten verkaufte (lediglich 1,- € regulärer Dampfzuschlag je Stück), und dann den ganzen Zug nochmals abließ, um sie zu lochen, ein wenig spät. Einige Fahrgäste hatten dabei noch Rückfragen, mancher saß noch nicht am Platz (aus Foto-Gründen etc.), so kam es letztlich zu einer ca. 10 Minuten verspäteten Abfahrt um 12.40 Uhr. Aber nun ging's mit einer ordentlichen Dampfwolke aus den Zylinderhähnen los!



Bild unten: Vorbereitung einer Scheinvorbeifahrt am Neuen Gerlestich. Sebastian sichert das Zugende (Foto: Katrin Jehring)



Die Fahrt zur Endstation Burgwall und zurück wurde mit zwei Scheinvorbeifahrten durchgeführt. Das Umsetzen der Lok in Burgwall war für Personal und Fotofreunde eine gewisse Herausforderung, da der Zug eine beachtliche Länge hatte, die z.B. fürs Legen und Wegnehmen der Hemmschuhe weite Laufwege „bietet“.

Die Fahrt endete am Bahnhof „Museumshafen“, wohin inzwischen auch das Kassenhäuschen umgesetzt worden war, natürlich weiterhin mit Getränkeausschank zum Anstoßen, aber jetzt auch mit Fahrkartenverkauf für die Nachmittags-Tour.

Nachdem Sebastian seine Hilfs-tätigkeit beendet hatte, werteten wir noch unsere heutigen Erlebnisse mit Norbert Krüger und Anne Thamm aus und wünschten ihnen einen weiteren guten Verlauf des Tages.



Wir selber gingen noch etwas im Museums-Imbiss essen, besichtigten dann ein paar bisher „versäumte“ Ausstellungsbereiche bis der Nachmittags-



zug zurück kam, um ihn nochmals abzulichten (siehe das Start-Foto).

Gerne weise ich die NFS-Leser noch auf die geplanten öffentlichen Fahrtage der „LOWA“ im Jahr 2026 hin:

- 02./03. 05. Großveranstaltung „Märkisches Dampfspektakel“ (vgl. hierzu Bericht im [NFS 2/24](#))
- 06./07. 06. Dampf auf der Tonlorenbahn
- 08. 08. Großveranstaltung „Oldtimertreffen“
- 09. 08. Dampf auf der Tonlorenbahn
- 12./13. 09. Dampf auf der Tonlorenbahn (nach dem 3-Tage-Seminar, siehe S.2)
- 10./11. 10. Dampf auf der Tonlorenbahn



Basierend auf den gelegentlichen Informationen im NFS und an den Jahreshauptversammlungen zu Aktivitäten und Fortschritten auf der Anschlussbahn Hoppegarten (ABA Hop) der HPE GmbH, dem Haupt-Betätigungsfeld unseres Kollegen Rainer Zache, und auch auf Infos vom Stammstischleiter Berlin, meldeten sich bei der Redaktion Interessenten für die Teilnahme an einem Fahrtraining. Wir konnten mit Rainer einen Termin für einen Gruppen-Lehrgang am 20. Juni festmachen, und er kümmerte sich dann auch um die Reservierung von Hotelzimmern für uns Teilnehmer.

Am Vorabend quartierten sich im kleinen, aber soliden „Birkensteiner Hof“ Fam. Jehring (Sebastian und Frieder als Lehrgangsteilnehmer & Katrin als Beifrau) sowie ELF-Kollege Peter Holzer aus der Schweiz ein. Zum gemeinsamen Frühstück am nächsten Morgen kam Rainer dazu. Danach marschierten wir zur ABA (Zugang von deren BÜ in Birkenstein), wo uns der mit PKW angereiste ELF-Kollege Klaus Wehmeyer aus Berlin schon erwartete.

Der Zugang zum Gleisfeld ist inzwischen mit einem Bauzaun abgesperrt, den wir dank mitgeführtem Schlüssel natürlich geöffnet passieren konnten. Unweit dieses Zugangs hat sich die HPE ihr „Betriebszentrum“ eingerichtet. Auf dem Weg dort hin inspirierten wir die inzwischen freieräumte (vormals zugeschüttete) Weiche 3, diverse abgelagerte Ausstellungsstücke und die in den Bestand gekommene mobile Dieseltankstelle.



Die Weiche 3 ist wieder gangbar und hat eine aufgearbeitete Laterne mit batteriebetriebener LED-Beleuchtung bekommen

Auf Gleis 3 ist inzwischen ein ehemals der DB Bahnbau Gruppe zugehöriger, zum Aufenthaltsraum umgebauter gedeckter Güterwagen auf-

gestellt, den die HPE weiter für selbigen Zweck bei den hier durchgeführten Eisenbahner-Schulungen nutzt.



An diesem Fahrzeug ist augenscheinlich ein größerer Arbeitseinsatz für den dauerhaften Erhalt erforderlich, da die Verbretterung stellenweise morsch ist oder sogar schon fehlt. Wie wir dann mit Rainer übereinstimmend feststellen konnten, bedarf auch der Innenraum einer gewissen Renovierung, um ihn von Jahrzehnte alten Gebrauchsspuren und Baubuden-typischen Accessoires zu bereinigen.



Unser Schulungsfahrzeug war, wie schon beim Pilot-Fahrtraining 2023 (siehe Bericht in [NFS 1/25](#)), Köf II ex DB 323 893-1 alias „Hoppi 1“, noch immer erst ca. zur Hälfte umlackiert. Die Lok stand zusammen mit dem kleinen Tiefladewagen aus Rainers Bestand vor dem Aufenthaltswagen. Rainer gab dazu wieder interessante Erläuterungen.



Inzwischen war unser Ausbilder-Lokführer Holger, Rainers Arbeitskollege, angekommen. Nach der Begrüßung teilten wir uns in zwei Gruppen auf, für die Ausbildung an und auf der Lok und für einen ABA-Rundgang.

Holger erklärte die technischen Eigenschaften der Köf sehr gut und verständlich, wobei er den Schwerpunkt bewusst auf die Bedienung der Lok im Fahrdienst legte.

Im Armaturenbrett von Hoppi 1 stach ein neues Instrument hervor, das vom Erscheinungsbild nicht zur Epoche der Köf II passt – ein modernes digitales Kombi-Instrument für Kühlwassertemperatur und Batteriespannung. Das vorher verbaute analoge Thermometer war defekt und kein originaler Ersatz aufzutreiben. Für die Betriebssicherheit und den Zusatznutzen des Voltmeters ist die HPE diesen Kompromiss eingegangen.



Es folgten die Fahr- und Bremsübungen. Die Fahrzeugbewegungen mussten mit einem weiteren laufenden Lehrgang auf der ABA abgestimmt werden – die Firma BUG, deren Lagerplatz sich auf einem kleinen Teilbereich der ABA Hop befindet, führte Schulungsfahrten mit ihrem Zwei-Wege-Bagger durch. Mit dem Bagger war ein Flachwagen gekuppelt, auf dem die Lehrgangsteilnehmer mitfuhren. Dieses etwas ungewöhnliche Gespann machte bei dem schönen Wetter offenbar allen Beteiligten Laune.



Die Rundgang-Gruppe wurde gleich beim Weichen legen mit beteiligt. Als das Gleis 2 wieder frei war, konnte Hoppi auf das Gleis 1 hinüber fahren, wo die ganze Länge der ABA für das Fahrtraining zur Verfügung steht und der Bagger-Trupp nicht hin fährt.



Holger erklärte den Fahrschülern auch, wie eine Handweiche richtig gelegt wird, speziell auch bei Schwergängigkeit.

Beim Rundgang wurden die abgestellten Wagengruppen besichtigt, die für die Ausbildung von Wagenmeistern und eben auch für Rangierübungen dienen. Dabei erfährt man z.B. mehr über die Elemente der Bremsanlage und der Zug-und-Stoßvorrichtung. Ein gewisses „Negativbeispiel“ ist auch zu betrachten gewesen: Durch einen Rangierfehler, Fahrzeugbewegung trotz nicht grenzzeichenfreier Weiche, kam es zur Beschädigung der Beblechung eines Kesselwagens.



Der Schaden sieht schlimm aus – aber er beeinträchtigt die Verwendbarkeit des Wagens für die Schulungen auf der ABA nicht. Seine Sichtbarkeit unterstützt sogar das Trainingsziel.

Der Rundgang führte uns auch in den Bereich der ABA, an dessen Stumpfgleis-Ende der BUG-Lagerplatz ist. Der gesamte Bereich ist ein historisches Gelände: Hier befand sich bis 1945 der Rennbahnhof Hoppegarten mit 5 Bahnsteigen. Danach nutzte die Deutsche Reichsbahn den Bereich als Lager für Brückenteile.



Eine letzte Ex-Bahnsteigkante ist noch sichtbar. Mehr zu diesem Thema muss einem separaten Artikel vorbehalten bleiben.

Zum Fahrtraining gehörte dann auch das Rangieren kleiner Wagengruppen, mit Kuppeln, Verbinden und Benutzen der durchgehenden Druckluftbremse. Meine Erkenntnis daraus ist, dass man für einen sicheren Umgang damit viel Erfahrung durch Übung aufbauen muss. Die Reaktionszeit, bzw. die Zeit der Ventilbetätigung bis zum Erreichen des nötigen Druckabfalls, ist von der Zuglänge abhängig. Der Unterschied ist zwischen Lok alleine und Lok mit 2 Wagen schon enorm. Um hierfür das richtige Gefühl zu entwickeln, reicht so ein kurzes Fahrtraining nicht aus. Hingegen war das Heranfahren an einen stehenden Wagen mit dem kurzen Zug und das Aufdrücken – natürlich mit Zeichen des Rangierers neben den Puffern – gut zu beherrschen, da es in leichter Steigung erfolgte und das „gutmütige“ Getriebe der Köf feinfühlig reagierte.



Ein Wagen wurde von der Abstellgruppe geholt und an die andere Gruppe versetzt



Kuppeln und Bremsprobe für die Rangierfahrt mit mehreren Wagen

Die beiden Gruppen wurden im Zuge der Mittagspause getauscht. Mittagsessen bekamen wir im öffentlichen Bistro der „Clinton Europazentrale“ etwa 1 km entfernt, das war preiswert und schmackhaft.

Für den Ausklang der Veranstaltung hatte Rainer einen Tisch in der sehr sehenswerten „Gaststätte zur S-Bahn“ Kaulsdorf reserviert.



Die 4 Teilnehmer in Aktion bzw. „Pose“

Hier sind in mehreren Gaststuben zahlreiche historische Fotos, Zeichnungen und Dokumente zur Berliner S-Bahn aufgehängt. Kaulsdorf gehört zu Berlin und ist nur 2 Stationen von Birkenstein entfernt. Gemeinsam mit ihm war das war ein prima Abschluss unseres Trainingstages.

Feierabend-Bild, extra mal ohne Westen!





Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2024 / 2025

Werte Clubkolleginnen und Clubkollegen,

Hiermit lege ich den Bericht des Präsidenten zur Genehmigung durch die auf der Jahreshauptversammlung 2025 in Berlin anwesenden stimmberechtigten Mitglieder vor.

Im ablaufenden Clubjahr ergaben sich keine personellen Veränderungen im Vorstand. Unsere Stammtische in Deutschland werden von Gerhard Höttcher, Hartmut Moldenhauer, Karl-Heinz Kaschade und Andreas Walter geleitet. Philipp Denzler lädt weiterhin zum Zürcher Stammtisch ein. Somit gab es keinerlei personelle Veränderungen.

Unsere Quästorin kann trotz rückläufiger Mitgliederzahl wieder ein gutes Jahresergebnis vorlegen. Finanziell stehen wir weiterhin gut da. Es ist uns daher möglich, das NFS im kommenden Clubjahr im gewohnten Umfang und in unveränderter Auflage viermal im Jahr auszusenden. Wir verfügen damit auch über das nötige Vermögen, um künftige Vorhaben zu bezuschussen. Die überwiegende Zahl unserer Mitglieder zahlte ihre Mitgliedsbeiträge pünktlich und sicherte zusammen mit den Einnahmen von Spendengeldern das Wohl unseres Clubs. Dafür möchte ich allen zahlenden Mitgliedern und Gönnerinnen meinen Dank aussprechen.

Dennoch gibt mir die Zahlungsmoral einzelner Mitglieder zu denken. Zum ersten Mal in ihrer Amtszeit und wohl auch erstmals in der Geschichte des Clubs musste unsere Quästorin in zwei Fällen mit einem teuren Mahnbescheid drohen. Ich hoffe, dass sich eine der betreffenden Personen hier angesprochen fühlt und im neuen Clubjahr die Zahlungsfrist einhält. Ansonsten droht der Ausschluss verfahrensgemäß unserer Satzung. Der andere Fall hat sich durch die Kündigung der Mitgliedschaft erledigt.

Zurück zu den schönen Dingen. Damit möchte ich die gute Zusammenarbeit mit den Vorstandsmitgliedern, mit den Stammtischleitern und Clubkolleginnen und Clubkollegen einmal mehr hervorheben.

Inge, Frieder, Karl-Heinz, Wolfgang und ich möchten unsere Arbeit für den Club gerne fortsetzen. Daher kandidieren wir wieder für die Wahl des Vorstandes für das Clubjahr 2025 / 2026.

Folgendes noch: Die möglichen Ausrichter der Jahreshauptversammlung 2026 haben für euch ein vielfältiges Programm ausgearbeitet. Ich hoffe auf eure Zustimmung.

Die Planungen für die JHV 2027 liegen bei den Bewerbern bereits in der Schublade. Ja, und 2028 könnte man ja mal ... ich hatte die Idee dazu schon durch die Blume verkünden lassen ...

Das Clubjahr 2024 / 2025 im Rückblick

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

Positiva:

Das ablaufende Clubjahr erfreute wieder durch zahlreiche schöne Veranstaltungen der Stammtischleiter und Clubmitglieder.

Gerhard Höttcher lud erneut zum traditionellen Braunkohlessen ein. Zum Programm gehörte diesmal ein Besuch der Firma Howmet, ein Hersteller hochwertiger Befestigungselemente für die Luft- und Raumfahrt.

Hartmut Moldenhauer begrüßte seine Gäste in Berlin zum Eisbeinessen, nachdem wir die Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen besuchten.

Karl-Heinz empfing wieder seine Modellbahner zur Messe „Intermodellbau 2025“ in Dortmund. Wenige Monate später fuhr der harte Kern zur dritten Sommerfahrt nach Schierwaldenrath im Siefkant. Die zu diesem Kreis zählenden Teilnehmer möchten auch im nächsten Sommer wieder vor Ort sein.

Die Südwestler blickten auf 30 Jahre Stammtischgeschichte zurück. Ihr Jubiläum feierten sie mit einer mehrtägigen Reise nach Andernach am Rhein. Eine rundum gelungene Veranstaltung mit viel Lob für die Gastgeber.

Die Vorstandsmitglieder und einige wenige andere Teilnehmer reisten zum Jubiläum „175 Jahre Geislinger Steige“ ins Ländle.

Im September fuhr dann ein kleiner Teilnehmerkreis mit mir zu einem kurzen Besuch bei unseren Freunden von der Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento und zur Teilnahme an den Gotthard-Bahntagen nach Erstfeld in die Schweiz. Abgerundet wurde die Reise mit einem Ausflug zur Vorführung der privaten Modellbahnanlage „Gotthardmodell“ nach Mühlau im Aargau.

Zusammenfassend darf ich sagen: Mehr geht nicht oder?

Negativa:

Wenige Tage vor der Jahreshauptversammlung in Husum verstarb unser Clubkollege Lutz Peters aus Hamburg. Im Laufe des Clubjahres 2024/25 folgten ihm Klaus Cronauer vom Stammtisch Südwest, Jürgen Witte aus Ingolstadt und Hubert Nickel aus Angelbachtal.

Ausgetreten sind:

Wolfgang Böhmer, Holger Fischer, Günter Fleck, Hermann Pfauter, Heinz Schaber, Otto Söhner und Roland Zech.

2.) Pflege der Beziehungen zu Bahnen und Verkehrsunternehmen.

Positiva:

Mitglieder, Stammtischleiter und Vorstand pflegen unverändert gute Beziehungen und Kontakte zu den großen Bahnen, Bahnstiftungen, Bahnvereinen, Kleinbahnen, Museumsbahnen und Modellbahnvereinen.

Karl-Heinz Kaschade und Harry Wijtsema überzeugten wieder mit einer besonderen Sommerfahrt auf der Selfkantbahn. Karl-Heinz konnte sogar zwei Mitglieder aus den Reihen der Profis dazugewinnen. Zum Clubjahr 2025/26 begrüßen wir die Lokführer Rolf Mennicken aus Würselen und Siegfried Czorny aus Lechfeld als neue Clubkollegen.

Gerd Höttcher reist für uns immer wieder zu den Harzer Schmalspurbahnen, zur Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn und zur Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen.

Peter Brühwiler pflegt Kontakte zu seinen Schweizer Eisenbahnen und nahm mit mir Anfang des Jahres an der Generalversammlung vom Team Erstfeld teil. Unser Altpräsident ist passives Mitglied im Team Erstfeld, dem Bahn-historischen Verein am Gotthard.

Die Südwestler engagierten sich weiterhin für die Ostertalbahn im Saarland und pflegten auch ihre Beziehungen zu anderen Bahnen in der Region und reisten anlässlich ihres Jubiläums auf der Brohltalbahn. Ausgangspunkt ihrer Reise war Andernach.

Um die Bahnreisen von Familie Jehring aufzuzählen, reicht hier der Platz einfach nicht. Über einige dieser berichtete Frieder ausführlich in den Ausgaben der NFS-Clubnachrichten.

Hartmut Moldenhauer und seine Stammtischkollegen pflegten ebenfalls ihre Beziehungen zu unterschiedlichsten Anbietern vor Ort. Dank seiner Ideen lernten wir unter anderem das Polizeimuseum und in diesem Jahr die Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen kennen. Orte, die ein Ehrenloksführer oder ein Tourist wohl kaum selbst erkunden würde.

Ich selbst fuhr zu Beginn des Jahres zur Generalversammlung des Teams Erstfeld und reiste mit einigen unserer Clubmitglieder zu den Gotthard-Bahntagen in die Schweiz. Zudem besuchten wir im Rahmen dieser Reise auch unsere Freunde von der ARSMS in Milano Smistamento.

Auch in diesem Jahr erreichten mich wieder Informationen von der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen. Es wäre wünschenswert, wenn wir zu Herrn Albert Malli enger in Kontakt kommen. Das haben wir bisher leider nicht geschafft.

Negativa:

In diesem Jahr könnte ich hier wieder viel Negatives über meine nur noch wenigen Reisen mit deutschen Bahnen berichten. Aber wer will das noch lesen.

Trotzdem hoffe ich, dass wir auch weiterhin Angebote deutscher Verkehrsunternehmen zu Fahrten, Besichtigungen und zu Blicken hinter die Kulissen nutzen können.

Wünschen auch wir der neuen Chefin des DB-Konzerns, Evelyn Palla, viel Glück bei der Bewältigung ihrer Aufgaben.

3.) Vertretung von allgemeinen Interessen, Anliegen und Wünschen

Positiva:

Die Ehrenloksführer-Seminare, die in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Viersen mbH (2-Land Reisen) angeboten werden, finden weiterhin statt. Aufgrund der guten Kontakte zur Selfkantbahn hoffen wir nach wie vor, Absolventen der Kurse auch als Clubkolleginnen oder Clubkollegen in unserem Club begrüßen zu können.

Negativa:

Es ist uns nicht gelungen, Absolventen der Ehrenloksführerseminare als neue Mitglieder zu gewinnen.

4.) Materielle und ideelle Unterstützung von Projekten

Der Club hat sich an Vorhaben anderer Bahnen oder Museumsbahnen nicht direkt beteiligt. Einzelne Mitglieder engagierten sich wieder durch Mitarbeit oder Spenden.

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

Hier beschränkten sich unsere Möglichkeiten auf die Berichterstattung unserer Veranstaltungen im NFS und auf der Homepage. Wir informierten unverändert ausführlich über die genutzten Angebote von Bahnen, Museumsbahnen und Vereinen.

6.) Eröffnung oder Suche von Lehrgangsmöglichkeiten oder Führerstandsfahrten

Im Clubjahr 2024 / 2025 verfolgten wir keine weiteren Kontakte und konzentrierten uns auf die Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Rheinland.

Zu guter Letzt

Wir können auf ein sehr lebendiges Clubjahr 2024/25 zurückblicken. Ich bin mir sicher, dass auch das kommende Clubjahr interessant wird.

Ich möchte nicht versäumen, darauf hinzuweisen, dass Frieder immer gerne Berichte und Bilder zur Veröffentlichung in unseren NFS-Clubnachrichten entgegennimmt.

Auf unserer Homepage werde ich künftig über das Geschehen im Club einmalig, aber umfassend in einem Jahresrückblick berichten. Zum Erscheinen der neuen Berichte sende ich allen eine Rundmail zu.

Ich wünsche den Teilnehmern der Jahreshauptversammlung 2025 einen interessanten Verlauf und einen schönen Aufenthalt in Berlin und Brandenburg.

Reinhard Schüler

Präsident

Hemmoor, im Oktober 2025

Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2024 / 2025

In dem nun abgelaufenen Clubjahr haben 2 Vorstandssitzungen stattgefunden.

Am 12. Januar 2025 in Berlin zum traditionellen Eisbeinessen, vorab mit einem Besuch der Gedenkstätte Hohen- schönhausen, das „Stasi Gefängnis“ zu DDR Zeiten.

Am 28. Juni 2025 fand die Vorstandssitzung im RiKu Hotel in Göppingen statt. Als Anlass dafür wurden die Festveranstaltungen zum Thema „175 Jahre Geislanger Steige“ besucht. Ein herzliches Dankeschön an Hartmut Mol- denhauer und Wolfgang Kapferer für die gute Organisation.

Ein begleitendes Thema bei den Sitzungen war die diesjährige JHV in Berlin. Hier hat das Team um Hartmut Mol- denhauer ein vielseitiges Programm auf die Beine gestellt, ein Dank für die umfangreiche Planung. Auf der Tagesord- nung standen auch die Vorbereitung der kommenden Jahreshauptversammlungen 2026 und 2027 und deren Rahmen- programme.

Ein leidiges Problem ist die Beitragszahlung unserer Mitglieder. Durch die gründliche Tätigkeit unserer „Quästorin“ hat sich leider wiederholt gezeigt, dass manche Mitglieder in Unkenntnis darüber sind, wie die satzungsgemäßen Mitgliederpflichten gegenüber dem Verein konkret aussehen. In der aktuell gültigen Satzung des Club DR Ehren- lokführer steht unter Pkt. 7 folgendes (Auszug):

„Die Mitglieder haben ihrer Beitrag jährlich im Voraus mit Beginn des neuen Clubjahres bis spätestens 4 Monate nach dessen Beginn zu entrichten“.

Beginn des Clubjahres ist der 01. Oktober und die Zahlung muss bis zum 31. Januar des Folgejahres erfolgt sein.

Alles neu macht der März ...

Unter diesem Motto stellte Frieder Jehring dem Vorstand in Berlin den Entwurf des „NFS“ als DIN A4 Format vor. Es fand sofort die allgemeine Zustimmung des Vorstandes. Das Heft ist nun aus dem „Hosentaschenformat“ wieder erwachsen geworden und ist ab der Ausgabe 1/2025 in dem Format erschienen. Aus den Rückmeldungen der Leserschaft ist das DIN A4 Heft auf breite Zustimmung gestoßen und es kamen bei der Redaktion durchweg zustim- mende Lesermeinungen an. Eine davon möchte ich besonders hervorheben: „Das neue Format finde ich gut. Ich kann das Blatt jetzt auch ohne Brille lesen“.

Im Juli haben 4 Clubkollegen bei der Selfkantbahn an der 3. Sommerfahrt teilgenommen. Es waren für die Teil- nehmer wunderschöne und sehr interessante Tage, wobei viel Neues gelernt und einiges Altes wieder aufgefrischt wurde. Siehe hierzu den Bericht im NFS 3/2025 von Peter Brühwiler. Die 4. Sommerfahrt ist für 2026 in Planung.

Nun wünsche ich den Teilnehmern der Jahreshauptversammlung einen interessanten Aufenthalt in Berlin.

Karl-Heinz Kaschade / Clubsekretär

Recklinghausen im September 2025

Protokoll

der 33. General- / Jahreshauptversammlung des „Club DR ELF“ am Sonntag, den 19. Oktober 2025 im Holiday Inn City West in Berlin.

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:00 Uhr

1. Begrüßung

Zu Beginn der Versammlung wurden die Teilnehmer vom Präsidenten Reinhard Schüler, begrüßt, darunter die anwesenden Ehrenmitglieder unseres Clubs: Peter Brühwiler, Heiner Bruer, Holger Prochnau und Wolfgang Kapferer.

Der Präsident Reinhard Schüler bittet dann unseren Altpräsidenten Peter Brühwiler die Versammlung mit dem uns bekannten Achtungspiff und Abfahrtsbefehl nach dem Reglement Schweizer Eisenbahnen, zu eröffnen.

2. Feststellung der ordnungsgemässen Einladung

Diese wurde im NFS, Heft 2/2025 und auf der Homepage, veröffentlicht. In dieser Ausgabe erfolgte zudem die Veröffentlichung der Traktandenliste.

Der Präsident stellte die ordnungsgemässen Einladung fest.
Er stellte fest, dass 25 stimmberechtigte Mitglieder anwesend waren.

3. Grußbotschaften und Mitteilungen

Grußbotschaften mit direktem Bezug zur General-/Jahreshauptversammlung lagen nicht vor.

Frieder Jehring (Beisitzer für Öffentlichkeitsarbeit) berichtet, dass auf seine Rundmails zu Weihnachten und Ostern an ca. 130 Club-Externe im Namen des Vorstandes und der Stammtischleiter von einigen angeschriebenen Empfängern regelmäßig dankende Antworten erfolgten. Die Liste der betreffenden Empfänger, und deren Grüße an die Clubmitglieder, die in der NFS Redaktion eingingen, wurde von Frieder Jehring verlesen.

Mitteilungen über Absagen erreichten uns von folgenden Mitgliedern: Elvira Mühlhoff, Marlis und Gerhard Höttcher, Ulrich Kumpf, Peter Schnabel und Wolfgang Stahlberg.

4. Gedenken der Verstorbenen

Im Clubjahr 2024/25 sind verstorben:

- Lutz Peters, Hamburg,
- Klaus Cronauer, Münchweiler,
- Jürgen Witte, Ingolstadt,
- Hubert Nickel, Angelbachtal.

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

5. Wahl der Stimmenzähler

Auf Vorschlag des Präsidenten wurden Andreas Walter und Klaus Wehmeyer zum Stimmenzähler gewählt. Sie nahmen die Wahl an.



6. Protokoll der 32. JHV vom 13. Oktober 2024 im Nordsee Hotel Hinrichsen in Husum.

Das Protokoll ging allen Mitgliedern mit NFS 4/2024 im Dezember 2024 zu. Auf Nachfrage wurde auf das Verlesen verzichtet, Rückfragen gab es nicht.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 24 Nein: 0 Enthaltung: 1

Das Protokoll wurde somit durch die Versammlung genehmigt.

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

Sie wurden den Teilnehmenden zur Vorbereitung mit der Tagungsmappe übergeben.

7.1 Bericht des Präsidenten

Auf Nachfrage wurde auf das Verlesen verzichtet. Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Der Bericht wurde somit durch die Versammlung genehmigt und kann im NFS 4/2025 veröffentlicht werden.

7.2 Bericht des Sekretärs

Auf Nachfrage wurde auf das Verlesen verzichtet. Keine Wortmeldungen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 24 Nein: 0 Enthaltung: 1

Der Bericht wurde somit durch die Versammlung genehmigt und kann im NFS 4/2025 veröffentlicht werden.

8. Kassenbericht

wurde in der Tagungsmappe verteilt und lag den Teilnehmern vor.

8.1 Clubrechnung 2024 / 2025

Der Präsident erläuterte in Vertretung der Quästorin Inge Schüler den vorliegenden Kassenbericht für das ablaufende Clubjahr 2024 / 2025. Das Rechnungsjahr schliesst mit einem Plus von **783,18 € / 732,41 CHF** ab. Das Clubvermögen betrug am 30.09. 2025: **9.987,23 € / 9.339,74 CHF**. Es wurden keine weiteren Fragen gestellt.

8.2 Bericht der Kassenprüfer Jahr 2024 / 2025

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

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Der Quästorin wurde somit die Entlastung erteilt.

8.3 Budget für das Clubjahr 2025 / 2026

Der Präsident erläuterte in Vertretung der Quästorin Inge Schüler das Budget für das Clubjahr 2025 / 2026.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Das Budget wurde durch die Versammlung angenommen.

8.4 Clubbeitrag 2025 / 2026

Der Clubbeitrag beträgt € 34,00 / CHF 34,00.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

9. Anträge des Vorstandes (entfällt)

10. Anträge von Mitgliedern (entfällt)

11. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2024 / 2025

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

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

12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2025 / 2026

Reinhard Schüler, Inge Schüler, Karl-Heinz Kaschade, Frieder Jehring und Wolfgang Kapferer stellten sich für ein weiteres Jahr zur Wiederwahl.

Gegenvorschläge aus den Reihen der Sitzungsteilnehmern wurden nicht gemacht.

Peter Brühwiler wurde auch hier gebeten, die Wahl zu leiten.

Eine geheime Wahl wurde nicht gewünscht.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Reinhard Schüler, Inge Schüler, Karl-Heinz Kaschade, Frieder Jehring und Wolfgang Kapferer wurden durch die Versammlung einstimmig wiedergewählt.

Der Präsident bedankte sich im Namen des Vorstandes für das entgegengebrachte Vertrauen.

13. Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2024 / 2025

Vorgeschlagen werden Hartmut Moldenhauer und Johannes Willemsen, Peter Brühwiler als Stellvertreter.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Die vorgeschlagenen Personen wurden somit gewählt.

Kaffeepause / Dauer ca. 20 Minuten

14. Berichte der Stammtischleiter

Niedersachsen:

Gerhard Höttcher lud am 29. November 2024 zum traditionellen Braunkohlessen ein. Zum Rahmenprogramm gehörte die Besichtigung der Firma Howmet in Hildesheim. Im Jahr 2025 fand keine Winterfahrt bei der HSB statt.

Berlin:

Hartmut Moldenhauer hatte am 11. Januar 2025 zum Eisbeinessen ins Stammhaus nach Berlin eingeladen. Wie gewohnt gab es am Abend vorher Bouletten. Im Vorprogramm: Besuch der Gedenkstätte „Stasi-Gefängnis-Hohenschönhausen“ mit Führung und einem Informationsaustausch mit einem Zeitzeugen.

Südwest:

Andreas Walter vom 23. bis 26. Mai 2025 feierte der Stammtisch Südwest sein 30-jähriges Jubiläum in Andernach mit Stadtrundgang, Besuch des Kaltwassergeysirs. Fahrt mit dem



Vulkan-Express und Besichtigung der Werkstatt. Es wurden 7 Stammtischabende abgehalten, 5 davon im Saarland und 2 in der Pfalz. Neben den Mitgliedern waren auch einige Gäste anwesend.

Nordrhein-Westfalen:

Karl-Heinz Kaschade am 11. April 2025 Besuch der „Intermodellbau“ in Dortmund.
Vom 14. bis 16. Juli 2025 folgte die 3. Sommerfahrt bei der Selfkantbahn mit 4 Teilnehmern.
Der Besuch des Fußballmuseums in Dortmund ist wegen geringer Beteiligung ausgefallen.
Am 12. September Teilnahme an der Jungfernfahrt der „Rur“ bei der Selfkantbahn.

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

15. Vorhaben des Clubs im Jahr 2025 / 2026

29. November 2025	Braunkohlessen Vorprogramm: Besuch des Turmuhren-Museum in Brockenem	Stammtisch Niedersachsen Org.: Gerhard Höttcher
09. Januar 2026	Bouletten im Stammhaus	Stammtisch Berlin
10. Januar 2026	Eisbeinessen im Stammhaus Vorprogramm: Besuch des Industriemuseums Brandenburg / Havel	Org.: Hartmut Moldenhauer
11. Januar 2026	VS im Stammhaus Berlin <u>Planung für März / April 2026</u> Fahrt mit der Rübelandbahn und Besuch eines Sägewerkes	Org.: Hartmut Moldenhauer Stammtisch Niedersachsen Org.: Gerhard Höttcher
10. April 2026	Besuch der Intermodellbau in Dortmund <u>Planung für Mai / Juni 2026</u> Besuch des Bw Arnstadt, und Erfurt mit Stadtführung	Stammtisch NRW Org.: Karl-Heinz Kaschade Stammtisch Südwest Org.: Andreas Walter
12. bis 14. Juni 2026	VS in Göppingen	Org.: Wolfgang Kapferer
03. bis 05. August 2026	4. Sommerfahrt bei der Selfkantbahn	Stammtisch NRW Org.: Karl-Heinz Kaschade
09. bis 11. September 2026	3-Tage Dampfloksseminar auf der „Lowa“ im Ziegeleipark Miltenberg	Org.: Frieder Jehring

Änderungen vorbehalten.

16. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2026

Wolfgang Kapferer stellte das Programm der kommenden 34. General- / Jahreshauptversammlung in der Zeit vom 09. bis 11. Oktober 2026 in Göppingen vor.

Dazu wurde von Reinhard Schüler ein Flyer verteilt. Weitere Vorschläge lagen nicht vor.

Folgendes Programm ist geplant:

- Do. 09.10. Anreise
Welcome-Abend im Restaurant „Barfüßer“ im Gebäude des RiKu-Hotels.
- Fr. 10.10. Traumfabrik Märklin – Wir nehmen an einer exklusiven Werksführung durch Produktion, Lackiererei und Montage teil. Im Anschluss besuchen wir das

Märklineum, mit der Möglichkeit zur Pause im Bistro, oder eigener Rundgang durch die Ausstellungsräume. Am Nachmittag Fahrt in die Landeshauptstadt Stuttgart zum Besuch der Baustelle „Stuttgart 21“ oder zur Besichtigung der Modellanlage „Stuttgart Hauptbahnhof“ von Wolfgang Frey. Gemeinsames Abendessen im Stuttgarter „Schönbuch-Brauhaus“. Danach individuelle Rückfahrt mit dem Zug nach Göppingen.

Sa. 11.10. Bahnfahrt über die jedem Eisenbahner wohl bekannte Geislunger Steige nach Amstetten und weiter auf der Lokalbahn nach Gerstetten. Wir besichtigen die Betriebseinrichtungen der Ulmer Eisenbahnfreunde und genießen einen Mittagsimbiss. **34. General-/Jahreshauptversammlung im Lokschuppen Gerstetten.** Rückreise nach Göppingen und Abendausklang im Gasthaus „Andechser“.

So. 12.10. Fahrt über die Geislunger Steige nach Ulm, Stadtrundgang durch das Fischer-Stadtviertel, Besuch des Ulmer Münsters, Rundfahrt mit der historischen Straßenbahn. Rückfahrt über die Neubaustrecke nach Göppingen und gemütlicher Abschlussabend im „Barfüßer“.

Mo. 13.10 Abreise

Hotel für den Zeitraum: RiKu Hotel Göppingen, Geislunger Straße 34, 73033 Göppingen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 25 Nein: 0 Enthaltung: 0

Die 34. General- / Jahreshauptversammlung 2026 wird somit in Göppingen in der Zeit vom 09. bis 12. Oktober 2026 stattfinden.

17. Varia

Es gab keine Fragen, Kommentare oder Wünsche.

18. Ehrungen / Schlusswort

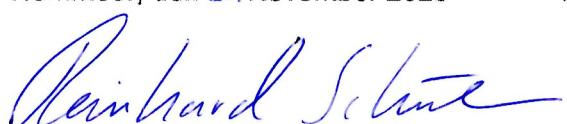
Im Jahr 2025 feierte der Stammtisch Südwest sein 30-jähriges Bestehen. Wir danken den Stammtischleitern und Mitgliedern für ihr Engagement und für ihre langjährige Treue zum „Club DR Ehrenloksführer“. Andreas Walter nahm für die nicht anwesende Elvira Mühlhoff eine Urkunde sowie eine Flasche Eiergrog entgegen, um ihr diese in Vertretung des Präsidenten beim nächsten Stammtisch zu übergeben. Er selbst bekam für das 30-jähriges Bestehen des Stammtisches Südwest eine Urkunde sowie eine Flasche „Köm“ überreicht.

Reinhard Schüler dankte im Namen des Vorstandes und der anwesenden Teilnehmer für die schönen Tage in Berlin und Brandenburg. Er übergab an Hartmut Moldenhauer, Gerhard Schattinger und Klaus Wehmeyer den silbernen Stehbolzen, sowie mit einem Gruß aus dem Norden eine Flasche „Köm“ für jeden.

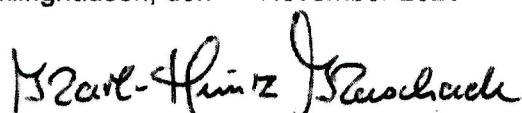
Mit dem früher nach schweizerischem Signalreglement vorgeschriebenen Signalpiff - langer, kurzer, kurzer, langer Pfiff - aus seiner Zugführerpfeife, „der Schlusswagen ist angekommen“ beendet der Altpresident die Versammlung, mit dem Wunsch auf ein gesundes Wiedersehen in Göppingen 2026.

Anlage: Liste Stimmberechtigte (Ist dem Originalprotokoll beigefügt).

Hemmoor, den 23. November 2025


Reinhard Schüler
Präsident

Recklinghausen, den 10. November 2025


Karl-Hinrich Schöckel
Clubsekretär für das Protokoll

Unsere Erlebnisse in Berlin und Umgebung

(FJ / NFS-Redaktion) Was wäre das NFS Heft 4 des laufenden Jahres ohne Erlebnisberichte von dem stets etwa 2 Monate zurück liegenden Clubtreffen anlässlich unserer General- / Jahreshauptversammlung? Es wäre eine fast leere Hülle, oder? Liebe Kolleginnen und Kollegen Teilnehmer an unseren Treffen, wir müssen mit etwas Sorge feststellen, dass es seit Jahren mehr oder weniger immer dieselben Clubmitglieder sind, die sich zur Autorenschaft von Erlebnisberichten fürs NFS entschließen. Wir möchten aber das NFS nicht als Plattform nur dieser wenigen Autoren sehen, sondern diese emsigen Berichtverfasser auch mal entlasten und andere Kollegen zu Wort kommen lassen. Letztlich können und mögen wir aber niemanden verpflichten, einen Beitrag zu verfassen; Freiwilligkeit und Freude an der Sache ist hier ein oberster Grundsatz. Dieses Jahr sind wir an einen Punkt gekommen, den wir immer tunlichst vermeiden wollten – ein Bericht stammt aus der Feder (wohl eher: Tastatur) des Organisators und Reiseleiters vom betreffenden Ausflug selbst. Das hat natürlich auch einen „technischen“ Vorteil: Er hat die Fakten und Hintergründe des Erlebten aus erster Hand, größtenteils aus der direkten Erinnerung und von der Vorbereitung seiner Veranstaltung; in dieser vorteilhaften Position ist ein gewöhnlicher Teilnehmer natürlich nicht. Also nicht wundern – wer den vom OK Berlin stammenden Autor identifiziert, behält es am besten für sich ...

Stammtischtradition diesmal für den ganzen Club / von Frieder Jehring

Der Stammtisch Berlin praktiziert es seit Jahrzehnten: Am Abend vor dem jährlichen Stammtischtreffen begrüßt man sich im Stammhaus Siemensstadt bei einem Boulettenessen. In den letzten Jahren, nach Inhaberwechseln, wurden die Bouletten tendenziell kleiner und der Vorrat an Kartoffelsalat auch geringer. Doch bei dieser Auflage des Boulettenessens anlässlich der Anreise zur GV/JHV Berlin gab es große Erleichterung: Es gibt jetzt eine neue Geschäftsführung, und die begehrten Speisen kamen wieder in der von frü-



her gewohnten Menge und Qualität! Hartmut Moldenhauer (StTL Berlin) begrüßt die Anwesenden. Collage: ©HR

Von Siemens zum Deutschen Kaiser / von Klaus Wehmeyer

Der zweite Höhepunkt der diesjährigen JHV war die Busfahrt nach Potsdam. Diese Fahrt konnte natürlich nicht ohne einen Bezug zur Eisenbahn beginnen. So ging es vom Hotel Holiday Inn mit unserem VIP-Bus zunächst zum Endbahnhof Gartenfeld der Siemensbahn (dem Autor auch als „Wernerwerkstatt“ geläufig).



Bahnsteig Gartenfeld (Foto: KW)



Poster vor dem Bf Gartenfeld. Der QR-Code führt auf bauprojekte.deutschebahn.com/p/siemensbahn-reaktivierung (Foto: KW)

Diese Bahnanlage, die unmittelbar hinter dem Holiday Inn verläuft, befindet sich dank des Berliner Denkmalschutzes noch im Dornröschenschlaf.

union. Die Reichsbahn sollte lediglich den Betrieb mit der S-Bahn sicherstellen. Carl Friedrich von Siemens war damals nicht nur Konzern-Chef der gleichnamigen Firma, sondern auch Präsident des Verwal-

tungsrates der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). So entstand ausgehend von der Ringbahn am Bahnhof Jungfernheide die zweigleisige Hochbahnstrecke mit viereinhalb Kilometer Länge und drei Stationen.



Das letzte Stück der Bahnstrecke verläuft auf einem Erddamm. Das Holiday Inn liegt verkehrsgünstig direkt am Haltepunkt Siemensstadt, nach derzeitigem Stand der Planungen ab 2029 wieder mit der S-Bahn erreichbar. Allerdings werden aktuell – nicht nur in Berlin – Fertigstellungstermine großer Vorhaben um Jahre verzögert. Als das Vorhaben zur Wiederinbetriebnahme Ende der 2010er Jahre Gestalt annahm, lautete die kühne Prognose noch 2027 ... Interessante Lektüre dazu ist zum Einen bspw. mhv-buecher.de/rettet-die-siemensbahn und zum Anderen unser [NFS 2/21](#) mit einem fundierten Beitrag von Jürgen Drömmen, unserem inzwischen verstorbenen Ehrenmitglied.

Dank einer Sperrung der Auffahrt zur Stadtautobahn konnten wir auf unserer Umfahrung auch noch einen Blick auf die Hochbahnstrecke ergattern. Der Betrieb wurde übrigens 1980 von der Reichsbahn eingestellt. Bereits vorher schon wurde die Trasse von der Reichsbahn nicht mehr gepflegt. So konnte sich die letzten Jahre der Rost ausbreiten.

Weiter ging es nun vorbei am immer noch futurisch erscheinenden Internationalen Congress-Centrum (ICC) und einem Wahrzeichen Berlins, dem Funkturm. Der Funkturm ist wie die Hochbahnstrecke der Siemensbahn aus heiß vernieteten Stahlelementen aufgebaut. Im Gegensatz zu den aktuell beklagten desolaten Brücken in Deutschland, die meist in Spannbeton ausgeführt sind, haben die genannten Stahlkonstruktionen eine Jahrhunderte lange Lebenserwartung – vorausgesetzt, dass sie regelmäßig gegen Korrosion geschützt werden. Übrigens ist wohl an der Hochstrecke der Siemensbahn die Standfestigkeit trotz des fortgeschrittenen Rostes immer noch gegeben.

Das nächste Ziel unserer Busfahrt war nun Potsdam. Potsdam erreichten wir über die berühmte Glienicker Brücke. Sie ist als Wahrzeichen für die Spionage im Kalten Krieg in die Geschichtsbücher und die Spielfilmwelt eingegangen. Dabei gab es lediglich drei Agentenaustausche. Außer beim ersten Mal wurden dabei mehrere Agenten sowie der sowjetische

Bürgerrechtler Anatoli Schtschranski, der ja kein Spion war, ausgetauscht.



Fahrerperspektive (Foto: K. Wehmeyer)

Die Glienicker Brücke wurde 1907 als Fachwerkbrücke mit Heißnieten gebaut. Das hatten wir gerade zur Siemensbahn und zum Funkturm besprochen – hält ewig!

Potsdam begrüßt seine Besucher mit der Berliner Vorstadt, die von repräsentativen Villen geprägt ist. Und es gibt eine Aldi-Filiale mit Bootsanleger für Sportboote. Hier wohnen auch die Herren Günter Jauch und Wolfgang Joop mit Blick auf den Heiligen See. Gleich dahinter beginnt der Neue Garten, ein 100 Hektar (1 km²) großes Parkgelände. Friedrich Wilhelm II. ließ ab 1787 hier einen neuen Garten anlegen, der sich vom barocken Park Sanssouci (Friedrich der Große) abheben sollte. Dem Zeitgeist entsprechend sollte ein gartenarchitektonisch modernes Bild entstehen, daher der Begriff „Neuer Garten“. 1816 gestaltete Peter Joseph Lenné den Garten so wie er heute gepflegt wird – ein englischer Landschaftspark mit weiten Gartenräumen, Wiesenflächen und breiten Wegen, vor allem aber Sichtachsen zur Pfaueninsel, Glienicker, Babelsberg.



Partie von der seltener gezeigten Nordseite des Schlosses Cecilienhof im Neuen Garten mit Buchsbaum-Skulpturen hinter der Mauer (Foto: F. Jehring)

Zu dem Neuen Garten gehören auch die „Meierei“, in der wir zum Mittag

einkehrten, und das Schloss Cecilienhof, das gerade renoviert wird – gerne hätten wir dort den Konferenzraum der alliierten Siegermächte besucht. Zunächst ging unsere Bustour aber am Neuen Garten vorbei weiter.

Nach der Potsdamer Konferenz im August 1945 wurden etwa 100 Häuser der Nauener Vorstadt, die an den Neuen Garten grenzt, von der sowjetischen Besatzungsmacht abgeriegelt und in „Militärstädtchen Nr. 7“ umbenannt. In der Geheimdienststadt befand sich das Hauptquartier der Militärspionageabwehr, die später zum KGB gehörte. Eines der 100 Häuser in der Leistikowstraße 1 wurde als zentrales Durchgangs- und Untersuchungsgefängnis ausgebaut. Unzählige Menschen wurden hier gefoltert und später umgebracht – ein grauenvoller Ort!

Mit unserem Bus fuhren wir dann zum „Holländischen Viertel“. Das Viertel besteht aus 134 Ziegelstein-Häusern, die in vier Karrees angeordnet sind. Sie sind typisch holländisch: unverputzt, mit weißen Fugen, Fensterläden und zum Teil geschwungenen Giebeln gebaut. Und sie wurden auch von Zuwanderern aus Holland bewohnt. Vor der Errichtung der Häuser wurde der sumpfige Grund des Holländischen Viertels trocken gelegt. Mittels eines geschachten Bassins wurde das aus dem Sumpf abfließende Wasser gesammelt, bevor es in den Heiligen See weitergeleitet wurde. Das konnten nur die Holländer! Drei Stadttore des Viertels sind noch erhalten. Besonders ist hier das Brandenburger Tor (das gibt es nicht nur in Berlin!) zu sehen. Es ist von zwei Architekten – einer für die Außenseite, einer für die Stadtseite zuständig – gebaut worden.



Außenseite des Brandenburger Tors in Potsdam (Foto: Klaus Wehmeyer)

Ein anderes bemerkenswertes Gebäude ist das Dampfmaschinenhaus Pumpwerk. Die „Moschee“ von Potsdam wurde 1843 im Auftrage Friedrich Wilhelm IV., dem „Romantiker auf dem Thron“, im maurischen Stil errichtet. Damals war es noch in Sichtweite vom Schloss Sanssouci.



Pumpwerk Potsdam (Foto: K. Wehmeyer)

Das Pumpwerk wird von einer 80 PS starken Dampfmaschine angetrieben. Damit konnte die große Fontäne vor dem Schloss Sanssouci auf imposante 38 Meter betrieben werden.

Für uns Eisenbahner ist wichtig, dass diese Maschine vom noch jungen Unternehmer August Borsig entwickelt und gebaut wurde. Später hatten seine Maschinen dann Räder und fuhren auf Schienen. Die Maschine im Pumpwerk war damals die stärkste Maschine, die in Preußen gebaut worden war, und König Friedrich Wilhelm IV. konnte sich gegenüber der technischen Vormachtstellung Englands behaupten.

Nach einem kleinen Umweg über den Filmpark Babelsberg ging es zur Stärkung in die „Meierei“. Wir konnten die regionale Küche der 70er und 80er Jahre genießen. Es gab Soljanka. Und es gab Bier aus der hauseigenen Brauerei. **(Foto: FJ)**



Frisch gestärkt stand nun der Hauptpunkt des Tages auf dem Programm – das Neue Palais im Park Sanssouci.

Vor dem Start der Führung mussten wir jedoch warten. Einige von uns machten kurz entschlossen noch einen Abstecher zum alten Kaiserbahnhof (ursprünglich „Hofstation im Wildpark“ genannt). Im Jahr 1909 wurde er für Kaiser Wilhelm II. eröffnet, um getrennt vom Volk mit seinem eigenen Zug zu reisen. Heute dient er als Akademie für Führungs Kräfte der Deutschen Bahn. Leider ließ sich keine Innen-Besichtigung organisieren. Kollege Wolfgang Stahlberg hatte 2018 als Mitglied des Fahrgast-Beirates VAG Nürnberg im Rahmen einer Tagung die Gelegenheit dazu ([NFS 1/19](#), S.19-20). Heute heißt die Station „Hp Park Sanssouci“.

Das Neue Palais wurde 1763 - 1769 nach Beendigung des Siebenjährigen Krieges unter Friedrich II. dem Großen gebaut. Es gilt als letzte bedeutende Schlossanlage des Barock in Preußen und als eines der Hauptwerke des Friderizianischen Rokokos. Wir konnten einige der 200 Räume und Festsäle bestaunen.



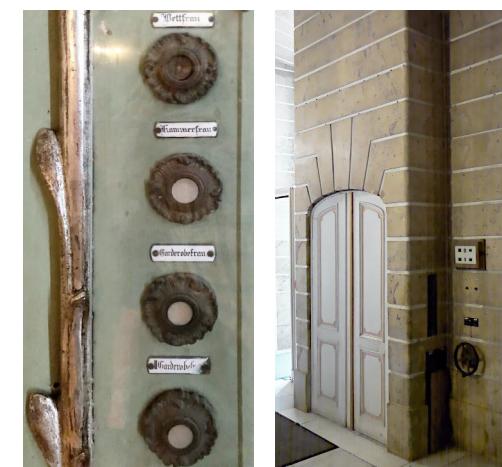
Prunk wohin man schaute (Foto: KW)

Friedrich hatte es damals nicht als königliche Residenz geplant, sondern als Schloss für Gäste seines Hofes. Es sollte denen Preußens neue Rolle unter den Mächtigen Europas verkünden. Erst Kaiser Wilhelm II. machte

das Neue Palais von 1888 bis 1918 zu seinem Hauptwohnsitz. **(Foto: FJ)**



Für die technisch Interessierten und die Innenarchitekten unter uns gab es Einblicke in die damalige fortschrittliche Badkultur (Dank an die Holländer aus Delft!), den handgekurbelten Aufzug für die Kaiserin und die Kommunikationsschnittstelle zum Personal.



Fotos: Bad + Ruftasten KW / Aufzug FJ



Collage: ©HR

Das offizielle „Willkommen“ / von Frieder Jehring

(FJ) Aus den Anfangszeiten unseres Clubs stammt die über viele Jahre gepflegte Tradition, am Abend des ersten Hauptprogramm-Tages zur GV/JHV eine „Welcome-Party“ abzuhalten. Ich meine, dass diese Bezeichnung von unserem ersten Clubsekretär Heini Billeter (†) etabliert wurde. Unsere Berliner Organisatoren meinten vielleicht, dass „Party“ zu sehr nach Stimmungsmusik und Tanz klingt, und dies erfahrungsgemäß keine Schwerpunkte unseres Clublebens sind? Wir trafen uns diesmal zum „Welcome-Abend“ im Stammhaus. Aber zum Glück – die Grundstimmung hat sich nicht von der bei den bisherigen „Partys“ unterschieden!



Anmerkung zum ovalen Bildchen rechts oben in der Collage: OK-Berlin-Mitglied Gerd Schattinger dankt Frieder Jehring

offiziell für die Unterstützung bei der Gestaltung und Beschaffung der JHV-Bu-

tons mit einem gewidmeten Standmodell des Schweizer Krokodils.

©HR

Bewundernswertes Engagement in der Prignitz / von Frieder Jehring

Der für alle Clubtreffen-Fahrten angemietete „VIP“-Bus brachte uns bequem und sicher ins 130 km entfernte Mesendorf (bei Pritzwalk, übrigens gar nicht weit weg von Wittenberge, dessen **musealen Lokschuppen** wir anlässlich des Eisbeinessens 2017 kennenlernen konnten).



In Mesendorf befindet sich der nördliche Endpunkt und Betriebsmittelpunkt des „Pollo“, der **Museumsbahn in der Prignitz** auf Schmalspur 750 mm. Das nach Abbau des einst weitläufigen Kleinbahn-Netzes wieder aufgebaute, fast 9 km lange Teilstück nach dem früher bedeutenden Knotenbahnhof Lindenbergs wollten wir nun per Zugfahrt kennenlernen.

Zunächst hatten wir aber Aufenthaltszeit, um das Gelände, ab- bzw. ausgestellte Fahrzeuge, Lokschuppen und die Fliesenabteilung zu inspizieren. Wir wurden

von Philipp Dreidax, dem Vorsitzenden, und weiteren Museumsbahnern herzlich begrüßt. Sie stellten uns den „Pollo“ vor, beantworteten spontane Fragen und zeigten uns natürlich auch den Rahmen der 99 4644, an dem fleißig für den Abschluss der laufenden HU gearbeitet wird.

Der schon bereitgestellte Sonderzug für unsere Fahrt glänzt in der Sonne – unser OK hatte perfektes Wetter bestellt!



Auf dem Rungenwagen lagern die Wasserkästen der demontierten Dampflok.



Ein blendend weißer Milchkühlwagen aus Nahdistanz – Herausforderung für Fotoapparat und Nachbearbeitung



Packwg. mit Dachaufbau und Seilrollen

„Empfangs“-Bereich in Mesendorf – links das Gebäude mit den Vereinsräumen und anderen nützlichen Abteilen, hinten der „Lokschuppen“, in dem gerade auch ein Wagen aufgearbeitet wird.

Aufmerksame Gäste



Hier lagert noch ein kleiner Vorrat echter Kohle für die Dampflokomotiven und Ofenheizungen der Wagen – Es bedarf aber auch noch anderer „Kohle“, um die 99 4644 wieder in Betrieb zu nehmen. Die Spendenaktion (mit Tagebuch!) läuft noch!

Kurz vor ELF Uhr nahmen wir in den authentischen Wagen des Zuges Platz, und alsbald zog die V10 102 aus der LKM-Schmiede Babelsberg (siehe auch Bericht auf S. 5) unsere Garnitur in Richtung Lindenberg.



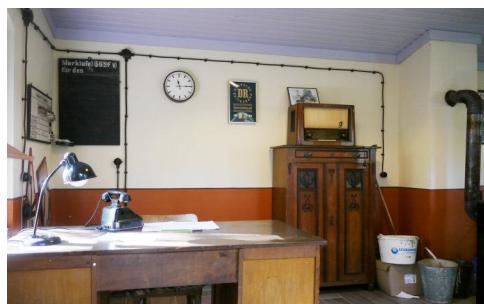
Draußen war es trotz des Sonnenscheins sehr frisch. Doch die Öfen in den Wagen waren gut geheizt.

Am Bahnhof Brünkendorf, etwa auf halber Strecke, legte unser Zug eine Viertelstunde Aufenthalt ein. Uns wurde ein fantastisch rekonstruiertes Stationsgebäude mit historisch ausgestattetem Dienstzimmer gezeigt und er-

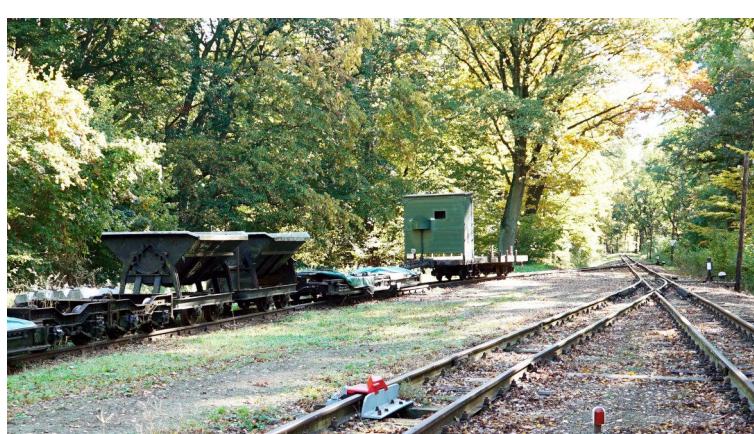
klärt, dann konnten wir die Gleisanlagen des Bahnhofs abschreiten, und schließlich entdeckten Interessierte auch noch die Seilbrems-Ausrüstung im Packwagen am Zugschluss. Hierzu mehr im anschließenden Bericht.



Halt in Brünkendorf



Dienstraum Brünkendorf, Einrichtung und Installation im Stil der 50er / 60er Jahre



Am Stationsgebäude prangte ein Schild, das eine gewisse Weitsicht in puncto heutige DB-Realität zeigt ...

(„gez. Reichsbahndirektion Schwerin“)

Achtung Reisende!
1/2 Std. vor bzw. nach
der angekündigten
Abfahrtszeit gilt
als pünktlich!
© Reichsbahndirektion Schwerin



Ein Blick in den aufgeräumten Führerstand unserer Zuglok durfte natürlich auch nicht fehlen!

Weiter ging die Fahrt durch die ländliche Idylle der Prignitz mit grünen Wiesen, lila Feldern, Laubwäldchen.

Der Zug stoppte nach 25 Minuten Fahrt an einem Bahnsteig mit Stationstafel „Lindenberg“. Endstation! Aber keine Baulichkeiten des früheren Knotenbahnhofs in Sicht ... Der übliche Weg des Fotografen vor zur Lok, aha, Lokführer ausgestiegen, eine Weiche zum Umfahren des Zugs ist hier auch nicht. Also erst mal gibt es kein Manöver zu beobachten. Die Fahrgäste trotteten den Bahnsteig entlang in Fortsetzung der bisherigen Fahrtrichtung. Da stand jemand, der auf uns wartete – nein, nicht Lindenberg Personal, sondern unser Ehrenmitglied Helmut Neumann, hoch geschätzter Dampflok-Ausbilder im Ruhestand! Das „Hallo“ vor allem seitens unserer besonders langjährigen Mitglieder war groß. Helmut schüttelte vielen Kollegen die Hand, und herzliche Worte wurden ausgetauscht.

In Brünkendorf sind verschiedene Güterwagen und Dienstfahrzeuge abgestellt. ELF stehen vor aufgerollten 2-Achsern, dahinter ein Sächsischer KB4 als Begleitwagen, Blick Richtung Mesendorf. In Richtung Lindenberg schmalspurige Fahrzeuge. (F.: FJ / KJ)



Unser Zug wurde in den Bereich des Umfahrgleises zurück gedrückt.

Der **hellere Wagen** ist ein Nachbau des 970-855 KB4tr, ehem. Schwarzbachbahn.

Am Zugschluss lief bisher der **Packwagen** 975-312 KDw, auf den der nächste Beitrag noch näher eingeht. (Fotos: RS)

Der Bf Lindenberg selbst ist zwar ein Kleinbahnmuseum, hat aber (noch?) keinen Gleisanschluss zur befahrbaren Strecke. Wäre dieser da, hätte die Strecke genau 9,0 km Länge. Derzeit beginnen und enden die Zugfahrten am Prellbock bei Kilometer 0,1 – „über die Straße“ entfernt vom Museumsgebäude. Bemerkenswert dabei ist, dass das Gleis- und Bahnsteigniveau dort deutlich höher liegt als das historische Bahnhofsgelände. Hier hat es seinerzeit einen Gefälle-Abschnitt gegeben, und das Gleis wurde zum Aufbau des heutigen „Betriebs“-Bahnhofs Lindenberg höher gelegt. Der [Preß-Kurier 86](#) Okt. / Nov. 2005 teilte dazu mit: „Dort wo die Züge aus Richtung Mesendorf / Vettin einst einen kleinen Einschnitt passierten, neben dem das Einfahrsignal stand, entsteht derzeit ein Stumpfgleis und ein Prellbock. Das Umsetzgleis soll hingegen eine Zuglänge weiter in Richtung Vettin auf dem Feld verlegt werden. Das historische Bahnhofsbereich ist heute komplett asphaltiert und wird als Straße genutzt. Sie zu Gunsten der Gleisanlagen aufzugeben, kann sich die Gemeinde Lindenberg derzeit nicht vorstellen.“

Während der Pulk sich – schon hungrig auf die anstehende Verpflegung vom Grill – zielstrebig zum Kleinbahnmuseum begab, harrete Reinhard an den Gleisen aus, um seine Foto- serie anzufertigen. Einige Bilder daraus haben es nun auch ins NFS geschafft, weitere gibt es auf unserer Homepage unter ► Bildberichte ► Themen aus dem Jahr 2025 ► Jahreshauptversammlung ...

Zu den abgebildeten Wagen ist anzumerken, dass diese in mühevoller Arbeit des Vereins aus zweckentfrem-



deten Nachnutzungen zurück geholt und wieder aufgebaut wurden.



Nach dem Umsetzen steht der Zug, für die Rückfahrt bereit, wieder am Bahnsteig. Die Schlusstafel trägt jetzt der Wagen **970-864** KB4, gebaut in Werdau, und schon immer beim Pollo stationiert.



Die Treppe zum Bahnsteig verdeutlicht den Niveau-Unterschied.

Die Straße vor dem Kleinbahnmuseum gehörte früher zu den Bahnhofsanlagen. Im Hintergrund ein zugehöriger Spielplatz mit Feldbahn-Oval.



Entlang der erwähnten Straße sind allerlei Informationsträger und Anschauungsstücke zum Pollo installiert. Ein früherer Lagerschuppen des Lindeberger Bahnhofs beherbergt den Besucherempfang und die Ausstellungsräume; davor war die Grillstation aufgebaut, und die Eisenbahnfreunde vom Pollo hatten auch Biertischgarnituren aufgestellt. Der ersehnten Verköstigung stand nun nichts mehr im Wege. (Foto: ©HR)



Nur ein Clubkollege hatte keine Zeit zum gemütlichen Essen: Er sorgte da-

für, dass auch dieses Jahr eine Lok unter Dampf zu bestaunen war! Vor der Hütte am Rand des Spielplatzes baute er ein eigenes Gleisoval auf und hantierte mit Wasser und Brennstoff an seinem als Überraschung mitgebrachten Echtdampf-Modell Spur 0.



Nach der dritten Befeuerung und ohne Schlepptender lief die, einer 2B nachempfundene, 2A1-Lok dann!

Danke unserem ELF-Kollegen, der sich als eingefleischter Maschinenbau-Ingenieur mutig an diese Vorführung ohne Vorabinbetriebnahme heran gewagt hat. Habt ihr ihn erkannt?

Nun war Zeit, sich die Ausstellung im Kleinbahnmuseum anzusehen, während der Modell-Lokführer nach einigen weiteren Runden alle Hände voll mit Abrüsten der Lok und Abbau der Strecke zu tun hatte.

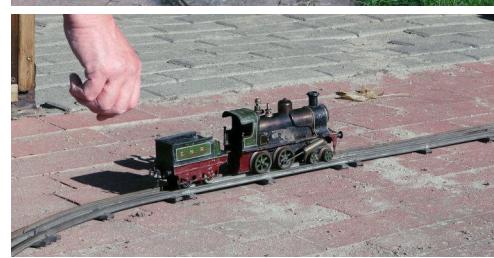
Auf kleinstem Raum gab es eine Fülle an Information und viele, auch originelle Exponate.

Gleich im Eingangsbereich zu sehen ist ein detailliertes Modell des früheren Bahnhofs Lindenbergs. Der Güterschuppen links ist das heutige Museumsgebäude; hinter dem Bü liegt der Einschnitt, wo sich heute der Bahnsteig befindet.



Eine Szene der Ausstellung

Von meinem Beruf als Nachrichtentechniker geprägt, interessieren mich immer auch die Geräte und Anlagen der Fernmeldetechnik besonders. Dafür finde ich es auch sehr loblich, dass der Pollo-Verein die Telefon-Freileitungen entlang der Strecke wieder aufbaut und auch aktiv nach altem Brauch für den Eisenbahnbetrieb nutzt, anstatt es sich mit Mobiltelefonen „bequem zu machen“! In der Ausstellung steht ein atypisch bunt blinkender alter Telefonapparat, der natürlich Aufmerksamkeit erregen soll.



Mit Schlepptender kam das Modell auf den noch patinaruhen Gleisen nur recht langsam in Fahrt. Die Lok verlangte erst einmal nach mehr Wärme in den zudem altersbedingt schwergängigen Zylindern und nach Öl, wo nötig.

Gut, dass die meisten Reiseteilnehmer noch am Essen waren. Nur einige Freaks verfolgten das Geschehen – sie konnten dafür aber um so genauer hinschauen. So gelang es dem Meister, sich mit der nötigen Ruhe noch dem einen oder anderen Zipperlein der kleinen Lok zu widmen.



Etwa 10 Zuschauer verfolgten die Aktion



Der Meister mühete sich redlich ...

Dieses Bahnhofs-Modell lässt Zweifel an der letzten Bemerkung im [Zitat vom Preß-Kurier 86](#) aufkommen. An Hand von Luftbildern kann man vergleichend erkennen, dass die frühere Ladestraße der heutigen öffentlichen Asphalt-Straße entspricht; hier lagen keine Gleise. Die im Bild rechts verlaufende Trasse ist die damalige Strecke über Kreuzweg nach Glöwen und jetzt die Zufahrtsstraße zu den Häusern am rechten Rand, von denen eines einst die Bahnmeisterei war. Im Bereich des Bahnsteiggleises und der Warte- und Postenhäuschen steht derzeit ein Zweckbau mit betonierter Vorfläche in Richtung Straße.

Ansicht des „stören-den“ Gebäudes – Groß-Garagen.



Daneben ein erklärendes Schild:

Hören Sie hier die Rede des Lindenberger Gastwirts Kiekbach zur Betriebseinstellung am 01. Juni 1969

Und in Anlehnung an „Zappelduster“ kommt auch hier zum Schluss ein besonderes Geräusch.

Aufnahme: Günter Meyer

Wir danken Manfred Meyer und Ton Pruisen für die Bereitstellung dieser historischen Tonaufnahmen.

Also hob ich den Hörer ab und lauschte. Ich war beeindruckt – eine kurzweilige Darstellung der Geschichte des Pollo, mit den teils kuriosen Besonderheiten der jeweiligen Zeit.

Schon, um hinter einige von mir nicht verstandene Angaben zu kommen, aber auch gleich mit dem NFS im Hinterkopf, erbat ich die Erlaubnis, eine Kopie der Aufnahme zu erhalten – und ich bekam auch die Genehmigung, mein eigenes Transkript davon hier zu veröffentlichen. Ihr findet es abgedruckt auf Seite 28.

Nun rückte die Abfahrtzeit unseres Sonderzugs näher. Ein Feldbahnbetrieb war für unseren Besuch nicht geplant.



500 mm Feldbahn-„Bw“ am Museum



Letzte Fachsimpelei mit Vereinsfreunden vom Kleinbahnmuseum Lindenberg

Vor der Treppe zum Bahnsteig stellten wir uns für ein Gruppenfoto auf, und ein Pollo-Kollege drückte auf den Auslöser von Reinhards Kamera. Der Zug in Abfahrts-Position war natürlich schon vorher abgelichtet worden. Reinhard hat auch den Führerstands-Blick auf die Strecke nach Mesendorf festgehalten.



Aber auch auf der Rückfahrt hatten die Eisenbahnfreunde vom Pollo noch einen Programmpunkt im Angebot! Am aktuellen Bauprojekt des Vereins, der wieder als Bahnhof entstandenen Betriebsstelle Klenzenhof, hielten wir an und bekamen umfassende Erläuterungen von Philipp Dreidax.

Reinhard fand wieder einen Foto-standort fürs Postkarten-Motiv. Wir erfuhren, dass hier lange keine Weiche lag, jetzt aber der ursprüngliche Gleisplan mit Ausweiche wieder Realität ist. Dazu musste das Hauptgleis verschwenkt werden.

Das neue Gleis wird noch mit einer Ladestraße nach historischem Vorbild ausgestattet. Man hat hier gleisbau-



technisch ein Anschauungsobjekt zu den verschiedenen Varianten früherer Schienenprofilhöhen und Kleineisen erstellt. An einer Weiche mit Stahlschwellen fiel mir die spezielle Laschung der Schienenstöße auf.



Blick vom Bahnsteig zur Ausweiche. Man achte auf die authentische Fernsprecher-Bude mit Anschluss an die Freileitung. Gepflastert ist nicht der Bahnsteig, sondern der Anfang der Ladestraße.

Gegen 14.30 Uhr waren wir zurück in Mesendorf. Vorstand und Organisatoren bedankten sich bei Philipp Dreidax mit Übergabe kleiner Anden-

ken und dem Versprechen, hier bestimmt einmal wieder vorbei zu kommen. Nächster Anlass wäre ja, die 99 4464 wieder in Betrieb zu erleben.



Bis zur Rückfahrt mit unserem „VIP-Liner“ war nochmals ein bisschen Zeit, sich hier umzutun und letzte Auskünfte zu erfragen. Zurück im Hotel blieb eine ausreichende Pause bis zum Aufbruch zur „Eierschale“.

Weil es so schön war, weil diese Collage liebevoll angefertigt wurde und weil die Redaktion Zusendungen aus dem Kreise unserer Veranstaltungsteilnehmer sehr wertschätzt, kommen wir auf das kleine Dampf-Event nochmals zurück. Leider kann uns der stolze Eigner die Herkunft seines Life-Steam-Modells nicht verraten. Es fehlt einfach das Typschild des vermutlich britischen Herstellers. Er recherchiert aber dazu.



Die historische Seilbremse beim „Pollo“ / von Bernd Bahnmüller mit Ergänzungen von FJ

Man kennt von den populären Sächsischen Schmalspurbahnen eine vor den Vakuum- oder Druckluftbremsen weit verbreitete Seilbremse unter dem Namen „Heberleinbremse“, man sagte zum Bremsseil auch umgangssprachlich „die Heberleine“ – die Leine hebt ja Gewichte an – der Name stammt jedoch vom Konstrukteur Jacob Heberlein, Patent 1856. Genau wie beim Pollo ist das auffälligste Merkmal, dass auf den Dächern der Wagen, oder bei Fahrzeugen ohne Dächer auf extra hoch ragenden Gestellen, Seilrollen angebracht sind (bei Rollwagen führte man das Seil unten entlang). Aber diese Erfindung wurde für Gebirgsstrecken mit starken Gefällen und für relativ lange Züge entwickelt.

Beim Pollo und anderen Kleinbahnen in eher flachen Gegenden und mit vorwiegend kurzen Zügen handelte es sich oft um ein anderes System:

– Die Görlitzer Gewichtsbremse –

Bei den Waggons der Pollo Museumseisenbahn ist diese Bremsbauart noch zu sehen.

Sie wurde ca. 1893 entwickelt – darin sind sich die vorgefundenen Quellen einig – aber zum Unternehmen, das die Entwicklung durchführte, gibt es unterschiedliche Angaben. Auch der Versuch einer etwas tiefer gehenden Recherche inklusive Befragung von Eisenbahnhern konnte diesen anscheinenden Widerspruch nicht auflösen.

Vom Namen her ist es naheliegend, dass die Firma „[AG zur Fabrikation für Eisenbahnmaterial zu Görlitz](#)“ der Entwickler ist. So wird es in einem Fachbeitrag von Wolfram Bäumer in der Zeitschrift „Die Museums-Eisenbahn“, [Heft 1/1989](#) angegeben.

Diese Firma war 1869 aus einer 1828 gegründeten Görlitzer Sattler- und Lackiererwerkstatt hervorgegangen, die über zunächst allgemeinen Waggonbau später zur Herstellung von Güterwagen gelangte. Nach Fusionen wurde 1921 daraus die Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG), bei der u.a. die bis heute weit verbreiteten „[Drehgestelle der Bauart Görlitz](#)“ entwickelt wurden. Hier haben auch prägende Fahrzeuge wie der „Fliegende Hamburger“ und die Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn ihre Herkunft.

Nach 1945 wurde aus dieser AG der „[VEB Waggonbau Görlitz](#)“ abgespalten, in dem die Doppelstockeinheiten der DR und später der Schnelltriebwagen VT 18.16 – späterer SVT 175 – entstanden. Die Firma war auch unter dem Dach der „LOWA“ eingebunden.

Nach 1998 gehörte das Unternehmen als „Deutsche Waggonbau“ zum Bombardier-Konzern, bzw. ab 2021 zu Alstom und lieferte z.B. große Stückzahlen von Doppelstockwagen an die DB und ins Ausland.

Im Jahr 2026 wird dort leider die Produktion von Eisenbahnfahrzeugen

eingestellt werden und eine Transformation in ein Rüstungsunternehmen stattfinden.

Andere Quellen nennen die „[Vulcan Werft Stettin](#)“ als Entwickler.

Die [Aktiengesellschaft Vulcan](#) wurde 1857 im Ortsteil Bredow von Stettin gegründet. Der Firmensitz war bis 1911 in Stettin. Das Unternehmen war im Bereich Schiffbau und Maschinenbau tätig. Im Bereich Schiffbau war es eins der führenden Unternehmen in Deutschland.

Der Name leitet sich von dem römischen Gott für Feuer und Schmiedekunst, Vulcanus, ab. Die Werften bauten die größten und schnellsten Passagierschiffe der Welt.

Nach einer finanziellen Schieflage suchte man den Ausweg im Lokomotivbau. 1859 verließ die erste Lokomotive das Werk. 1909 gründete das Unternehmen die [Hamburger Vulkan-Werft](#).

Eine Schmalspurlok mit Fabriknummer 2951 wurde 1914 ausgeliefert, trug dann das Schild 99 4632 und ist heute noch bei der Rügenschen Bäderbahn in Betrieb.

1926 übernahm die Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG ([Deschimag](#)) mit Sitz in Bremen beide Standorte der Vulkan-Werft. 1928 übernahm [Borsig](#) aus Berlin die Sparte Lokomotivbau. Nach dem Bau von 4002 Lokomotiven wurde der Standort noch im gleichen Jahr geschlossen.



In diesen Packwagen konnten wir hier am Bahnhof Brünkendorf einsteigen und uns eine kurze Erklärung der Görlitzer Gewichtsbremse geben lassen. (Foto: KJ)

Die Görlitzer Gewichtsbremse ist eine mechanische Schwerkraftbremse. Die Kraft auf die Bremsklötze wird mit dem Drehmoment eines Gewichtsstückes auf einen Hebel eingeleitet. Mit Hilfe eines Seiles werden von einer zentralen Stelle aus die Bremshebel aller Waggons bedient.

Die Auslösevorrichtung befindet sich meist in einem Gepäckwagen. Die Bremshebelgewichte werden durch das Straffen des Seils mithilfe einer Winde angehoben. Dadurch werden die Bremsklötze von den Radreifen gelöst. Bei gerissenem oder losem Seil werden alle angeschlossenen Waggons abgebremst. Bei Störfällen ist sie eine selbsttätig wirkende Bremse. Durch die Gewichtskraft kann sie auch als Feststellbremse genutzt werden. Der Bremshebel, welcher über Stangen, Hebel und das Bremsgestänge auf die Bremsklötze wirkt, befindet sich meist an einer Stirnseite des Waggons. Das Bremsseil läuft über die Wagendächer und festen Umlenkrollen an den Dachkanten und die losen Umlenkrollen der Gewichtshebel.



Gewichtshebel in oberer (gelöster) Stellung. Bei betriebsbereiter Seilbremse würde das zwischen beiden Zug-Enden gespannte Seil ihn anheben, welches über die feste Doppel-Rolle umgelenkt durch die hier sichtbare lose Rolle laufen würde.

Die einzelnen Seilstücke der Wagen werden zusammengehängt, so dass

das Seil vom ersten bis zum letzten Wagen reicht. Das Seil wird mittels fester Rollen über die Längsmittelachse der Waggons geführt. In Gleisbögen wird dadurch das Seil möglichst wenig gekürzt oder verlängert. Der Gewichtshebel wird angehoben und die Bremse gelöst. Der Bremshebel hat einen Handgriff, mit welchem er auch hochgehoben und dann mittels Haken am Plattformgeländer eingehängt werden kann.



Während zur Führung des Seils über die Dächer einfache feste Rollen dienen, muss am Bremsende jedes Wagens eine doppelte feste Rolle vorhanden sein – eine führt das Seil nach vorne, und die andere nach hinten; dazwischen hängt die lose Rolle des Bremshebelgewichts in einer Schlaufe. Das gleiche Prinzip wird oberhalb der Seilwinde angewandt – sie zieht eine lose Rolle nach unten, wickelt also nicht das Bremsseil selbst auf.

Bei Übergängen an Plattformen wird der Bremshebel seitlich versetzt und über weitere Umlenkrollen verbunden.

Im Gepäckwagen (selten auf der Lokomotive) befindet sich eine Seilwinde, mit der das Seil gespannt wird. Die Haspel hat ein Rastgesperre, mit dem ein ungewolltes Zurückdrehen verhindert wird. Das Gesperre ist schnell lösbar, so dass das Bremsen unverzögert erfolgen kann. Auf Signal des Lokführers erfolgte die Betätigung der Bremsen des Zuges.

Die Görlitzer Gewichtsbremse war relativ einfach und kostengünstiger als die Heberleinbremse. Im Gegensatz zu ihr kann die Bremsprobe am stehenden Zug durchgeführt werden. Nachteil der Görlitzer Bremse ist, dass nach Herstellerangaben je nach Größe der Waggons nur 3 bis 6 Wagen gekuppelt werden können. Bei geringeren Streckengeschwindigkeiten können mehr Wagen angehängt werden, weil das notwendige Bremsvermögen mit leichteren Bremshebelgewichten erreicht wird.

Beim Bremsen ist Erfahrung und Kraft des Personals notwendig. Auch muss die Dehnung des elastischen Seiles beachtet werden.

Beim Rangieren in Bahnhöfen wurden die Wagen möglichst in geschlossener Gruppe bewegt oder gebremst stehen gelassen und die anderen Wagen an die Gruppe herangefahren.



Windenbock im Packwagen. Dahinter links sieht man den innen montierten Gewichtshebel der Bremse des Packwagens, wobei das Gewicht vom Bock verdeckt ist und sich in der oberen (gelösten) Stellung eingehängt befindet. Die Seile sind „aufgeräumt“, nicht für den Betrieb eingefädelt. Sie würden dann nach oben, zu den Rollen im Dachaufbau über dem Windenbock, führen. Auch vom Bremshebelgewicht würde das Seil nochmals nach oben hin und zurück laufen.



Hier sind ein paar Details besser zu erkennen. Das Gesperre befindet sich links der Haspel an der Kurbelwelle.

Die Wagen der Pollo Museumseisenbahn haben heute Druckluftbremsen. Sie besitzen aber noch alle die Ausrüstungssteile der Görlitzer Gewichtsbremse.

Abschied von unserm „Pollo“

von Hermann Kiekbach, Wirt des Gasthofs „Zur Eisenbahn“ in Lindenbergs, vorgetragen am 30. Mai 1969

Tonband-Mitschnitt, transkribiert von Frieder Jehring, Club DR Ehrenloksführer mit frdl. Unterstützung durch Philipp Dreidax, [Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenber](#)g e.V.

Der Augenblick ist leider jetzt gekommen,
wo vom „Pollo“ Abschied wird genommen!

Seit 1897 dampfte er durch's schöne Prignitzland
vorbei an Dörfern, Städtchen, Feldern, Stepenitz, Karthanestrand.
Von Kyritz nach Breddin und Perleberg
fuhr schnell und langsam unser Zwerg,
von Perleberg über Viesecke nach Glöwen,
meist auf den Schienen, doch des öfter'n auch daneben.

Die Loks fuhr'n mit zwei Achsen nur,
die Schienen hatten 75er Spur.
An Klassen gab es 2 und 3,
Toiletten waren noch nicht dabei,
die Fahrgäste mußten wider Willen
bei Mutter Grün die Notdurft stillen.
Die Güterwagen, offen und auch zu,
gefrachtet wurden Rüben, Kartoffeln, auch mal 'ne Kuh.
Auch Kleinvieh, Bier und Limonaden,
fast alles konnt' der „Kleene“ laden.
Mit dem Wasservorrat bei der Lok war's nicht weit her.
Wenn's alle wurd', half unterwegs die Feuerwehr!

Was für die Lok das Wasser war,
das war der Durst beim Personal!
Wohl in jedem Gasthauszimmer
schmeckten Bier und Schnaps fast immer.
Beim Trinken wurde über Arbeit viel gequasselt
und oftmals einer über'n Durst geschnasselt.
Die Fahrgäste trugen das Ihrige dazu,
denn bei vielen ging's ja schon per du.

Beim Trinken dachte man an keinen Fahrplan mehr,
ob voll der Zug, oder ob er leer.
Wenn mit Verspätung er fuhr ab,
ging's unterwegs dann zweimal trab.
Beim Fröhlichsein war'n auch mit dabei
die Männer von der Streckenmeisterei.
Bei der Hitze hörte man sie lautstark fluchen,
aber nie beim Wildfang oder Pilze suchen.

Wie die Zeit uns dann gelehrt,
hat die Kleinbahn sich noch vermehrt.
Es zählte 1907 das Jahr,
eine neue Strecke fertig war.
Von Pritzwalk bis nach Lindenberg
fuhr dann schon ein moderner Zwerg.
Im Jahre 1911 war es dann so weit,
die letzte Strecke wurde eingeweiht.
Von Kreuzweg bis nach Lindenberg
wurde vollbracht das letzte Werk.

Beim Gleisbau wurd' auf Fortschritt hier geachtet
und alle Güter schon in Reichsbahnwagen verfrachtet.
In viele Länder ging die Fracht.
Das war doch prima ausgedacht!
Und Lindenbergs im Prignitzland
wurde fast in aller Welt bekannt

Unser Bahnhof, wenn auch Kleinbahnhspur,
zählt zu den größten hier in nächster Flur.
Von seinem Bahnhof mit den vielen Gleisen
konnt' man in alle Richtungen reisen.
Und wer noch Durst hatte obendrein,
der kehrte schnell bei Kiekbach ein.

Zwei Kriege hat die Bimmelbohn
so eingeräßen överston!
Im letzten Krieg, man konnt's kaum fassen,
mußt' sie auch ord'ntlich Federn lassen.
Doch mit Elan, fast Tag und Nacht,
wurd' „Pollo“ wieder fit gemacht!
Zuerst konnt' dann die lütte Bahn
in der Woche nur drei Tage fahr'n.
Die Einnahm' stiegen dann sehr toll,
mit Hamst'rern war er gerammelt voll.

Ein neuer Abschnitt für die Kleinbahn kam:
Die Reichsbahn übernahm den ganzen Kram.
Vorbei war's mit der Gemütlichkeit,
die RBD Schwerin sah auf Pünktlichkeit!
Parole war: Kampf der Müdigkeit und dem Alkohol!
Der Fahrgast soll sich fühlen wohl.
Der Fahrplan jetzt Gestalt annahm,
Die Vorsteher 'ne rote Mütz' bekam'.
Viel Altes von unserm Pollo wich,
die Besuche der „Goldfasanen“ mehrten sich.

An Schneefall wurde auch gedacht,
die Strecken schnellstens flott gemacht.
Größer wurden die Loks und Personenwagen.
Wer einen Unfall baute, dem ging's an'n Kragen.
Und so änderte sich noch vieles mehr
was hier aufzuführen wär'.

Doch, vor kam's auch noch dann und wann,
auf freier Strecke hielt das Züglein an.
Im Gelände sah man Bahner hopsen,
die für Kaninchen taten Futter mopsen.
Ein andermal war's ein Hase oder Reh,
was, angefahren, ihnen tat sehr weh.

Da nun die Zeit nicht rückwärts geht,
es mit den Einnahmen sehr schlechte steht,
weil die Schienen morsch und knapp das Personal,
pfeift unser „Pöhl“ bald zum letzten Mal!
Wir werden dich noch oftmals suchen,
auch wenn wir taten öfters fluchen.
Du warst uns ein guter Gesell',
wenn auch manchmal nicht prompt zur Stell'.
Wir werden immer an dich denken
wenn unsre Schritt' zum Bus wir lenken.
Lieber „Pöhl“, zum Schluß ein Dankeschön - Lebewohl, Ade!
Dein Scheiden tut uns doch sehr weh.

Nachsatz eines unbekannten Reimers im Jahr 2009:

Wie die Zeit nun jedoch lehrt,
der Pollo heute doch verkehrt!

Zitat aus der Festschrift „625 Jahre Lindenbergs“

Hinweis: Das Transkript belegt einen vom Abdruck in dieser Festschrift abweichenden Wortlaut des aufgezeichneten Abschiedsgedichts.

Zum Abschluss das Maskottchen der Prignitzer Kleinbahn. Auch die Namensgeschichte kann man sich im Museum anhören. ©HR



Am Tag nach der Welcome-Party besagt die Club-Tradition, dass wir uns zu einem Gesellschaftsabend zusammenfinden, in ansprechendem Ambiente ausgiebig miteinander sprechen, gut speisen und vielleicht sogar etwas ortstypische Kultur erleben können. Unsere Berliner Organisatoren hatten bei der Wahl des Lokals mit Namen „Eierschale“ diesen Ansatz auch theoretisch verfolgt. In der erlebten Praxis verkehrte sich die Theorie – für alle überraschend – so weit ins Gegenteil, dass ein Erlebnis der besonderen Art daraus wurde, worüber es sich zu berichten lohnt.

Die Berliner Kollegen kennen diese Gaststätte in Dahlem von mehreren Gelegenheiten, sowohl von Feiern als auch einfach als Essensgäste, und sie waren immer zufrieden. Falls jemand nach „Eierschale“ googelt sei der Hinweis gegeben, dass es vor Jahrzehnten einmal ein gleichnamiges Lokal gab, das der angesagteste Jazz-Club in West-Berlin war. Mit dessen Tradition hat aber das heutige Dahlemer Lokal nichts mehr zu tun. Nur der Name stimmt überein.

Nun, wer mit realen Eiern zu tun hat, der weiß auch, dass das Innere eines Eies unangenehme Überraschungen bereithalten kann. So war das bei dieser Eierschale auch ...

Bereits die Anbahnung unseres Aufenthalts dort war schwierig. Auf eine Bestätigung der Reservierung musste der Organisator trotz häufiger Nachfragen Ewigkeiten warten. Wochenlang liefen zahlreiche Abstimmungen des Organisators mit dem Lokal über die Details der Durchführung des Abends, z.B. zum Ablauf des Essen-Servierens und der Zusicherung eines separaten Raumes. Eine Besichtigung dieses Raumes platzte dann aber wegen Ignorierung des Termins seitens des dortigen Personals. Unser wirklich sehr engagierter Organisator bezog das ganze OK in die Entscheidung ein, ob es bei der Eierschale bleiben oder besser eine Ausweichlösung genutzt werden sollte – und alle schätzten ein, dass es gut werden würde. Schließlich wurde die Buchung – sehr kurzfristig vor unserem Clubtreffen – nur unter der Bedingung aner-

kannt, dass 50% der bestellten Speisen angezahlt werden. Dank der langfristigen Essen-Vorauswahl und Teilnehmerbeitrags-Einzahlungen unserer JHV-Gäste war das machbar. Die entsprechende Rechnung wurde per Überweisung vom Veranstaltungskonto beglichen. Aber weder unser Organisator noch die Kontoinhaberin erhielten einen Bestätigung über den Eingang der Anzahlung.

Organisator und OK haben jedenfalls das Ihnen mögliche getan, um uns einen schönen Abend zu organisieren.

Nun aber Vorsicht! Der nachfolgende Text kann Spuren von Ironie und Sarkasmus enthalten ...

Der VIP-Bus brachte uns pünktlich nach Berlin-Dahlem zur Eierschale. Wir betraten das Lokal über einen Nebeneingang mit der Treppe zum Obergeschoss, wo unsere reservierten Tische standen. Eine zweite Gesellschaft war in dieser Etage auch zu Gast, was an sich nicht störte. Aber: Im Gegensatz zum gemütlichen Ambiente des Welcome-Abends war hier tatsächlich eine Party mit lauter musikalischer Bedröhnnung im Gange. Es war *nicht unsere* Party, sondern im Erdgeschoss lief ein Disco-Tanzabend – in Sachsen nennen wir das einen „Hubbelbumms“. Damit die Gesellschaften im Obergeschoss nichts vom Szene-Geschehen unten verpassen, ist extra ein riesiges Loch in der Zwischendecke vorhanden. So konnten wir parallel zum Führen unserer Gespräche gleich die Lungen und Stimmbänder trainieren und unsere Hirn-Areale für verstehendes Hören schulen. Musik zu hören ist ja grundsätzlich angenehm, aber wenn einem dies auf akustisch niedrigstem Niveau aufgedrängt wird – es wummerten vorwiegend dumpfe Trommelschläge von Musiktiteln, die eher ungemütlich sind nach oben – dann nervt es einfach nur noch.

Für die Bedienung der beiden Gesellschaften war exakt ein (1) Kellner vorhanden, und offenbar hatte er weitere Aufgaben. Er nahm zunächst die Getränkebestellung aller Tische geschlossen auf und brachte dann ein Tablett mit verschiedenen Getränken, die er laut, aber wegen der Geräusch-

kulisse kaum zu verstehen, ausrief. Neben teils falschen Bezeichnungen des Inhalts – es war kein deutscher Muttersprachler – servierte er auch falsche Getränke wie z.B. Radler statt Pilsner. Er bat um Entschuldigung und erklärte, dass der Barkeeper (für die Disco) nicht da sei und er dessen Arbeit mit übernehmen müsse. Er war überlastet und gab sich alle Mühe. Bei der zweiten Gesellschaft versuchte er eine Pizza zu servieren, die jedoch niemand haben wollte. Diese stand dann stundenlang auf einem Seitentisch.

Das abgeräumte Geschirr anderer Gäste wurde vor dem Essenslift gestapelt. Dann kam unsere Vorsuppe – der Lift war in mehreren Etagen bestückt. Wenigstens jetzt kam ein zweiter Kellner kurzzeitig zu Hilfe. Zuerst wurde das Geschirr umgestapelt. Dann konnten die Suppentassen ausgeräumt werden. In die oberen hinteren Ecken des Lifts reichten die Arme des Kellners nicht, er musste dazu auf den Tisch klettern.

Kaum hatten wir die Suppe, sagte der Kellner, dass er auch gleich den Hauptgang servieren möchte. Das wurde jedoch von uns abgelehnt. Um dem gestressten Personal etwas unter die Arme zu greifen, fanden sich spontan einige ELF-Kollegen bereit und räumten die Tische ab.

Das dann servierte Essen war an sich schmackhaft, aber auch sicher – man konnte sich nicht den Mund daran verbrennen. Bei der Portionierung hatte die Küche einige Schwierigkeiten; oder nahm man vielleicht an, dass wir ja ein paar mehr und ein paar weniger hungrige Personen in der Gruppe hätten, die sich dann die größeren und kleineren Portionen eigenverantwortlich zuweisen würden?

Obwohl nach vorgerückter Stunde die Dröhnnung aus dem Erdgeschoss schwächer wurde und etwas angenehmere Klänge herauf schallten, entschieden sich die ersten Gäste, gleich nach dem Nachtisch aufzubrechen, darunter der Organisator des Abends, nicht, ohne sich von unserem Präsidenten zu verabschieden. Schließlich hatte dieser die Zeichnungsberechtigung zur Bezahlung des

verbleibenden Rechnungsbetrags vom Veranstaltungskonto für die vorbestellten Speisen.



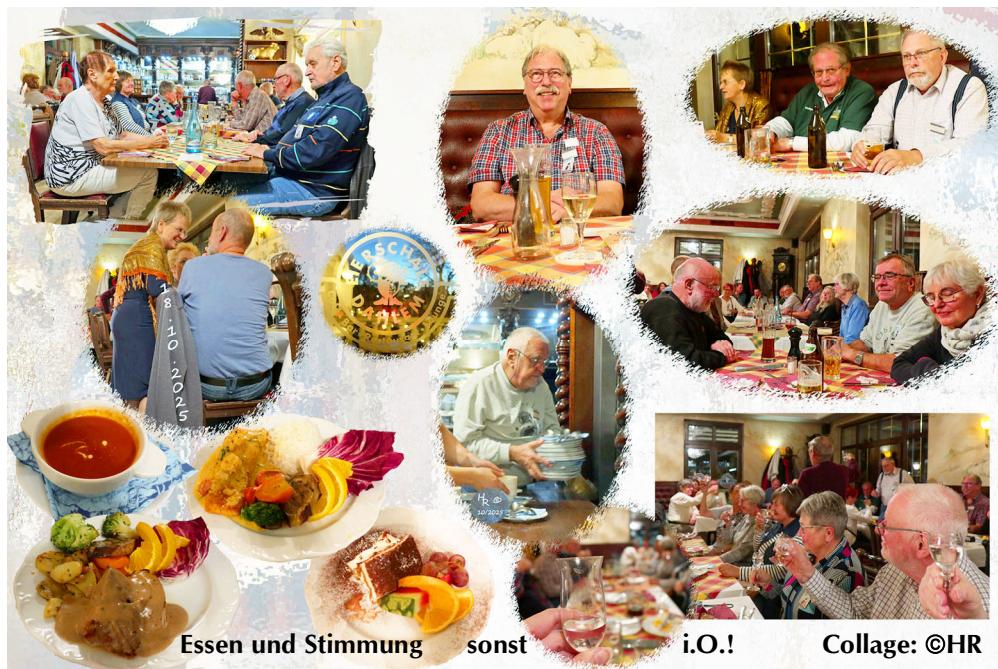
Jacqueline Flohr war von dieser Mini-Portion Bratkartoffel(n) so angetan, dass sie ein Dokumentationsfoto aufnahm.

Bis dahin empfanden wir Autoren und auch mehrere Clubfreunde den Abend noch als vorwiegend amüsant.

Unser Präsident schritt dann alsbald zum Bezahlvorgang. Nun begann die „Ei“-gentliche Posse, welche über eine Stunde lang dauerte.

Der Kellner präsentierte eine Abrechnung ohne Abzug der bereits geleisteten Anzahlung. Auf den Einwand von Präsident und OK-Kollegen, dass bereits eine Anzahlung geleistet wurde, verständigte sich dieser im Büro mit einer weiteren Person, welche sich als Wirt des Ladens zu verstehen gab. Er kam zurück mit dem vermeintlichen Wirt, der dann unserem Präsidenten ins Gesicht sagte, dass er mit so einer Betrugsmasche nicht durchkommen würde. Der Präsident zeigte Kellner und Wirt die von der Eierschale verfasste Abschlagsrechnung mit Rechnungsnummer. Der Wirt hätte sofort den Eingang der Anzahlung prüfen und bestätigen können. Wollte er aber nicht, stattdessen der Vorwurf des Betrugs. Der Präsident telefonierte im Beisein des Personals mit der Quästorin. Sie bestätigte, dass die Anzahlung zeitig am 06.10. überwiesen wurde. Der Streit eskalierte und im weiteren Verlauf verzichtete unser Präsident auf die ihm sonst eigene Höflichkeit und verschärfte seinerseits den Ton!

Unsere Seite unterbreitete Vorschläge, um zunächst die unstrittige Summe zu bezahlen, damit betreffs des



Essen und Stimmung sonst

i.O.!

Collage: ©HR

Betrags der strittigen Anzahlung ein separater Vorgang erfolgen könnte. Der Kellner ließ sich darauf ein, doch es war „technisch“ schwierig. Eine tischweise Abrechnung funktionierte an der Kasse nicht, da Gesamt-Personenzahl nicht durch 4 teilbar war. Schließlich kam es zu einer plausiblen Verrechnung der Summe der Speisen minus Anzahlung plus 35 privat vom Präsidenten ausgegebene Schnäpse. Nach Kartenzahlung dieses Betrags bestanden wir natürlich auf einem Beleg dafür. Der Keller suchte wieder seinen Chef auf, welcher diese Zahlung nicht anerkannte und sogleich die Polizei rief – nun waren unsere Kollegen auch noch daran gebunden, das Erscheinen der Ordnungshüter abzuwarten.

Was der Wirt nicht wusste: Unsere Kollegen sind in dieser Beziehung sattelfest – er konnte sie damit nicht einschüchtern. Der anwesende OK-Kollege war vor seinem (Un-) Ruhestand ein leitender Mitarbeiter der Berliner Polizeibehörde und nun schon gespannt, ob er heute Abend noch gut bekannte Kollegen begrüßen könnte ...

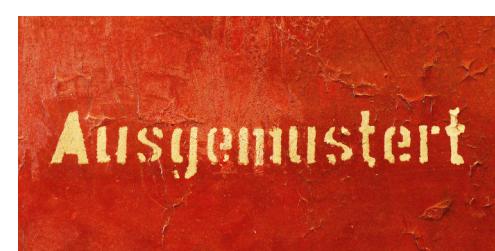
Unser über diese unsägliche Behandlung empörter Präsident verlangte ein persönliches Gespräch mit dem Gastwirt, um gegen den Vorwurf des Betrugs zu argumentieren, denn die Befugnisse des Kellners reichten zur Klärung des Falls definitiv nicht aus. Er ließ dem Wirt zudem ausrichten, dass morgen Zoll, Gewerbeamt und

Gesundheitsamt in diesem Lokal auftauchen könnten.

Der Inhaber zeigte sich nicht. Nach vielleicht einer halben Stunde erfuhren wir davon, dass die Polizei dem Ruf des Wirts nicht nachkommen, also auch nicht hier erscheinen würde. Sie hat nämlich Wichtigeres zu tun, wie unser OK-Kollege weiß. Nun konnten wir letzten Verbliebenen endlich auch zur U-Bahn gehen, um ins Hotel zurückzukehren.

Das entschlossene und beherzte Vorgehen von Präsident und OK mit rechtlicher und Management-Kompetenz ließ dem anmaßenden Eierschale-Chef keine Chance. Sie wendeten souverän jeglichen Schaden für Finanzen und Personen unseres Clubs ab. Danke & Hut ab!

Übrigens: Es gab und gibt bis heute keine Bestätigung über erhaltene Zahlungen oder eine Entschuldigung seitens des Lokals „Eierschale“.



Mit so einem Lauf der Dinge konnte wirklich niemand vorab rechnen. Unseren Berliner Organisatoren ist diesbezüglich absolut kein Vorwurf zu machen! Neudeutsch: Shit happens.

Freie Wahl zur Grüppchenbildung / von Frieder Jehring

Am Nachmittag nach unserer Mitgliederversammlung stand ein Besuch im **Deutschen Technikmuseum Berlin** auf dem Programm. Mit der U-Bahn kamen wir problemlos hin und zurück, auch das Management der Fahrkarten (mit / ohne Deutschlandticket, Gruppenfahrtkarten = zusammenbleiben / Einzelfahrtkarten) und das Ein- / Aus- / Umsteigen mit Aufzügen etc. hat tadellos geklappt.

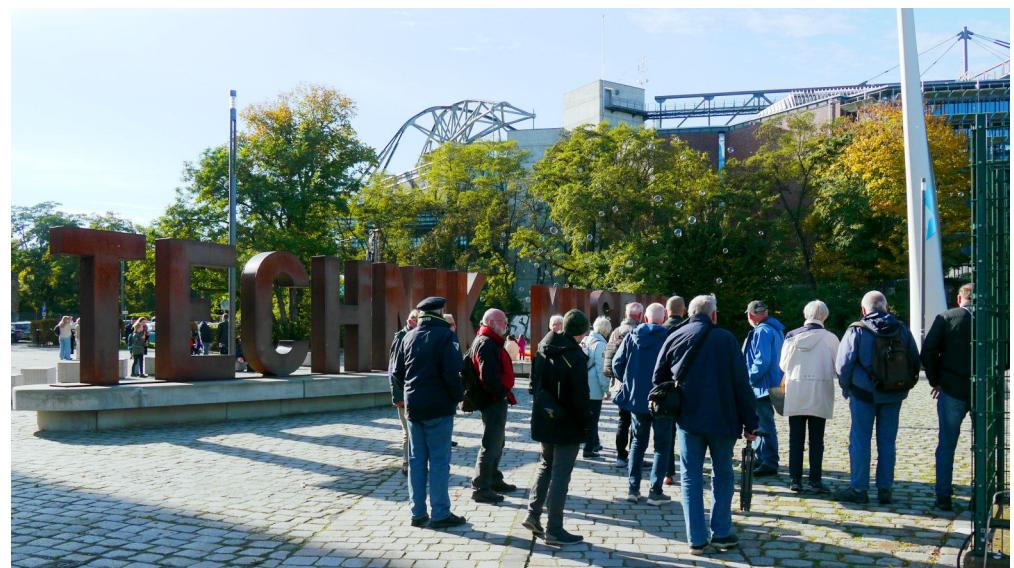
Aus bereits vor der JHV bekanntgegebenen Gründen gab es keine sinnvolle Möglichkeit einer für uns speziell interessanten Gruppenführung. Daher konnte sich jeder seinen Rundgang individuell gestalten. Die meisten machten das, mehr oder weniger ausgedehnt, in kleinen Gruppen, die sich spontan zusammenfanden. Das OK gab auch Kopien des Gruppen-Tickets aus, so dass man bei Bedarf / Interesse auch zwischenzeitlich die Ausstellungen verlassen und wieder betreten konnte, auch in den anderen Geländeteilen.

Viele Clubfreunde inspizierten natürlich zuerst den zugänglichen, neu gestalteten Lokschuppen zur älteren Eisenbahngeschichte, bevor sie sich für andere Themen oder zum Aufenthalt im Museums-Café entschieden. Auch im Außengelände bei den Drehscheiben des Bahnbetriebswerks des ehemaligen Anhalter Bahnhofs konnte man einige Entdeckungen machen. Ohne Anschluss an eine Gruppe wartete dort Reinhard Schüller auf eine besondere Gelegenheit ...

Wir 3 Jehrings nahmen uns die relativ weitläufige Variante mit Verlassen des Hauptgeländes und Besichtigung der Ausstellungen in den Gebäuden der Ladestraße des ehemaligen Güterbahnhofs vom Anhalter Bahnhof vor und fanden dazu auch noch einen jungen Begleiter.

Zu den weiteren Abläufen gibt es nichts weiter zu berichten, nur ... Reinhard bekam (s)eine besondere Gelegenheit – er durfte in Absprache mit Museumspersonal für ein paar Fotos den derzeit öffentlich nicht zugänglichen zweiten Lokschuppen betreten – Feeling wie „Nachts im Museum“ ...

Nun lassen wir zu diesem Ausflug nur noch Bilder sprechen.



Auf dem Weg zum Haupteingang. Dies war früher Gelände des Anhalter Bahnhofs.

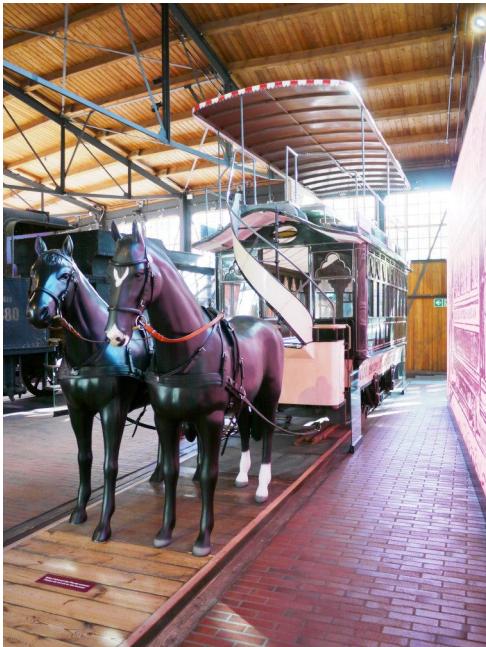


Bildbetrachtung im neu gestalteten Lokschuppen



Realitätsbetrachtung im neu gestalteten Lokschuppen - Lichttonung durch Bildflächen

4 Fotos rechts „Nachts im Museum“: RS



Die vorangekündigte Pferdebahn ist vom benachbarten Leuchtbild in farblich völlig unwirkliches Licht getaucht ...



„Berner Schlüssel“ – siehe Überlegungen zum „French Key“ in NFS 3/25 ...



Vor -zig Jahren ungünstig beiseite gestellt – oder Diebstahlschutz?



Weg zu den Ausstellungen der Ladestraße





Straßenfahrzeug mit 1 PS



Straßenfahrzeuge mit mehreren PS



Glaslose Kraftfahrerbrille



Halbiertes Hi-Tech-BMW | rechts: ©HR

Abschied in rustikaler Atmosphäre / von Frieder Jehrung

Im Brauhaus Spandau fand unser Berliner Treffen einen angenehmen Abschluss. Die reservierten Tische standen in einem tatsächlich separaten, großen Raum, den sogar die Stirnseite eines originalen Zweiflammrohr-Dampfkessels zierte.



Auch mit der gut gelaunten Bedienung waren wir vollauf zufrieden.

Danke OK Berlin, für eure Leistung!



Collage: ©HR

Club DR Ehrenloksführer



Einladung zur General-/Jahreshauptversammlung im Ländle, Oktober 2026



**Göppingen, Stuttgart, Geislinger Steige,
Gerstetten und Ulm**

dr-ehrenlokuehrer.de



Freitag, 09.10., Märklin - Fabrik der Träume ...

Im Jahre 1859 gründete der Schlossermeister Wilhelm Märklin in Göppingen eine Werkstatt für Blechspielzeug. Die Söhne Eugen und Carl Märklin lösten 1891 auf der Leipziger Messe eine Sensation aus – eine Spielzeugeisenbahn aus Blech, die von einem Uhrwerk angetrieben wurde. Das war der Durchbruch der Firma Märklin. Heute ist das Unternehmen mit den Marken Märklin, Trix und LGB die größte Modellbahnschmiede der Welt. Wir blicken den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Fertigung, Lackiererei und Montage ein wenig über die Schultern. Im Anschluss können wir entweder das Märklineum besichtigen, ins Bistro einkehren oder im Shop einkaufen ...



... und Stuttgart 21 - oder die Miniaturwelten von Wolfgang Frey

Mit dem Projekt Stuttgart 21 soll im kommenden Jahr ein kompletter Hauptbahnhof neu ans Netz gehen. Dafür muss die neu gebaute Station mit den bestehenden Zulaufstrecken verbunden und der alte Hauptbahnhof außer Betrieb genommen werden. Eine komplett neue Generation der Leit- und Sicherheitstechnik im gesamten Bahnknoten muss schrittweise fertiggestellt und abgenommen werden. Ergänzt werden die technischen Schritte mit der Sanierung und Umgestaltung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes. Alternativ zum Besuch des Originals laden wir die Modellbahner unter uns zum Besuch der Miniaturwelten Stuttgart, Stellwerk S ein. Hier können wir die legendäre Spur N Anlage von Wolfgang Frey (†) besichtigen.



Gastgeber und Organisation: Ulrich Kumpf,
Wolfgang Kapferer,

E-Mail: [uli.bierexpedition\(at\)web.de](mailto:uli.bierexpedition(at)web.de)
E-Mail: [wolfgang.kapferer.mos\(at\)gmail.com](mailto:wolfgang.kapferer.mos(at)gmail.com)

Samstag 10.10., Fahrt über die Geislinger Steige ...

Im Jahre 1850 wurde die „Geislinger Steige“ als Eisenbahn – Albaufstieg eröffnet. Mit unserer Fahrt von Göppingen nach Amstetten am oberen Ende der Steilstrecke erleben wir dieses epochale Bahn–Bauwerk hautnah. Bereits nach dem an der Strecke gelegenen Bahnhof Süssen beginnt die Rampe. Im Verlauf der Fahrt werden 112 Meter Höhenunterschied überwunden mit teilweisen engen Kurvenradien von 278 Metern. Befahren wird die Strecke von allen Zügen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 70 km/h. Schwere Züge werden ab Geislingen – West mit einer Schublok auf den Berg befördert.



... und weiter nach Gerstetten

Am 2. März 1903 schlossen die Anliegergemeinden mit der Württembergischen Eisenbahn–Gesellschaft einen Vertrag zum Bau einer regelspurigen Nebenbahn von Amstetten nach Gerstetten. Damit schaffte es die abseits der Hauptverkehrsachsen Stuttgart–Ulm und Ulm–Aalen liegende Albgemeinde Gerstetten den wirtschaftlichen Niedergang aufzuhalten. Auf dieser Strecke, die ursprünglich bis Herbrechtingen an der Brenzbahn weitergeführt werden sollte, erreichen wir den Lokschuppen in Gerstetten. Dort erwartet uns ein Frühschoppen mit Imbiss an dem sich die diesjährige General- / Jahreshauptversammlung anschließen wird. Auf der Rückfahrt nach Amstetten legen wir in Schalkstetten einen Halt ein und besuchen das „Museum zum Erhalt Ländlichen Brauchtums“.





Sonntag, 11.10., In Ulm, um Ulm und um Ulm herum ...

Am Sonntag fahren wir durch das Filstal und über die Geislinger Steige nach Ulm. Unsere Stadtführerin zeigt uns das Fischerviertel und erläutert Wissenswertes zur Geschichte der Donauschwaben und zu den Ulmer Schachteln. Sofern das Ulmer Münster nicht wegen eines Gottesdienstes unzugänglich ist, besteht die Möglichkeit zu einem kurzen Blick in die imposante Kirche. Nach der Mittagspause genießen wir das Ambiente der Stadt während einer Rundfahrt mit einem historischen Triebwagen der Ulmer Straßenbahn. Das Netz der Ulmer Straßenbahn wurde in den letzten Jahren ständig erweitert und modernisiert.



... und mit 160 Sachen über die Schwäbische Alb

Nach zehn Jahren Bauzeit wurde am 9. Dezember 2022 die neue Schnellfahrstrecke von Ulm nach Wendlingen am Neckar eröffnet. Als Teil des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm ist dieser Abschnitt ein wichtiger Baustein im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn. Nach endgültiger Fertigstellung des Projekts wird die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm voraussichtlich nur noch 30 Minuten betragen.

Für die Rückfahrt nutzen wir einen schnellen Regionalexpress und erleben auf dem Teilstück von Ulm nach Wendlingen die moderne Zeit im Vergleich zur Reise über die altehrwürdige Geislinger Steige.



Beschreibungen: Ulrich Kumpf, Wolfgang Kapferer

Fotos:

© Ulrich Kumpf / Korbinian Fischer

© Mythenwandler, CCO, Wikimedia Commons

© Miniaturwelten Stuttgart, Stellwerk S, Bildergalerie, Stuttgart leuchtet

© Reinhard Schüler



RiKu Hotel Göppingen

Adresse: Geislinger Straße 34, 73033 Göppingen

Telefon: +49 (0)7161 988 6538

E-Mail: goeppingen@riku-hotel.de

Internet: www.riku-hotel.de

Das im Jahr 2022 neu eröffnete Hotel befindet sich nördlich des Göppinger Bahnhofes. Das Haus ist fußläufig in nur wenigen Minuten bequem zu erreichen. Über die Marktstraße erreicht der Gast schnell den Marktplatz mit dem Göppinger Rathaus und die Hauptstraße, die „Einkaufsmeile“ Göppings.

Das Hotel ist ein Angebot für Geschäftsreisende und Stadtbesucher. Die Zimmer sind modern und in einem ein wenig exotischen Design gehalten. Seitlich der Betten gibt es offene Ablagen für die Kleidung. WLAN und ein großer Flachbildschirm sind selbstverständlich. Der Gast findet den Frühstücksraum im ersten Stock mit Innen- und Außenbereich.

Gegenüber der Rezeption befindet sich der direkte Zugang zur „Barfüßer“-Hausbrauerei mit Schwäbischer Küche.

Eure Gastgeber Ulrich Kumpf und Wolfgang Kapferer haben ein Zimmer-Kontingent zu vergünstigten Konditionen vereinbart. Buchungen erfolgen wie gewohnt individuell unter dem Stichwort „Club DR Ehrenloksführer“ und müssen bis spätestens zum 15. August 2026 erfolgen.

Wichtiger Hinweis: Im RiKu Hotel kann ausschließlich nur mit EC-Karte oder Kreditkarte bezahlt werden. Überzeugte Barzahler wenden sich bitte vor Abreise an eine Clubkollegin oder einen Clubkollegen ihres Vertrauens!



Gastgeber und Organisation: Ulrich Kumpf,

Wolfgang Kapferer,

E-Mail: [uli.bierexpedition\(at\)web.de](mailto:uli.bierexpedition(at)web.de)

Gestaltung:

Reinhard Schüler, Revision 0. 10. Oktober 2025

NFS-Integration:

Frieder Jehring, Redakteur



Herzlich Willkommen in der Hohenstaufstadt Göppingen!

Termin (bitte vormerken):

Von Freitag, den 09. Oktober bis einschließlich Sonntag, den 11. Oktober. Die Anreise sollte am 08. Oktober bis 17.00h erfolgen, die Rückreise am 12. Oktober. Die Jahreshauptversammlung findet am Samstag, den 10. Oktober 2026 statt. Die Kassenprüfer und Vorstandsmitglieder reisen bitte bereits am 07. Oktober an.

Unser Programm im Überblick (Änderungen vorbehalten):

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

- Welcome-Abend im Restaurant „Barfüßer“ im Gebäude des RiKu-Hotels;
- Traumfabrik Märklin – Wir nehmen an einer exklusiven Werksführung durch Produktion, Lackiererei und Montage teil, im Anschluss besuchen wir das Märklineum, mit der Möglichkeit zur Pause im Bistro, oder eigener Rundgang durch die Ausstellungsräume oder zum Einkauf im „Märklin Outlet Store“, am Nachmittag Fahrt in die Landeshauptstadt Stuttgart zum Besuch der Baustelle „Stuttgart 21“ oder zur Besichtigung der einzigartigen Modellbahnanlage „Stuttgart Hauptbahnhof“ von Wolfgang Frey, Welcome Party im Stuttgarter „Schönbuch-Brauhaus“, individuelle Rückfahrt mit dem Zug nach Göppingen;
- Bahnfahrt über die jedem Eisenbahner wohl bekannte Geislinger Steige nach Amstetten und weiter auf der Lokalbahn nach Gerstetten, wir besichtigen die Betriebseinrichtungen der Ulmer Eisenbahnfreunde und genießen einen Mittagsimbiss, **General- / Jahreshauptversammlung im Lokschuppen Gerstetten**, Rückreise nach Göppingen und Abendausklang im Gasthaus „Andechser“;
- Fahrt über die Geislinger Steige nach Ulm, Stadtrundgang durch das Fischerviertel, Besuch des Ulmer Münsters, Rundfahrt mit der historischen Straßenbahn, Rückfahrt über die Neubaustrecke nach Göppingen und gemütlicher Abschlussabend im „Barfüßer“.

Abendessen:

Wir haben für Euch Restaurants mit einer breiten Auswahl schwäbischer Gerichte ausgesucht. Wir essen à la carte. Speisen und Getränke sind nicht im Preis für unser Programm eingeschlossen.

Wichtige Hinweise:

Unser Ausfahrten und Besichtigungen sind für Teilnehmer mit Mobilitätseinschränkungen nur bedingt möglich.

Anmeldeschluss:

Anmeldeschluss zur Teilnahme am oben beschriebenen Programm ist der 15. August 2026.

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 Thailand

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

Stammtisch Berlin

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

Traditionelles Eisbeinessen in Berlin im Stammhaus Siemensstadt am **Sonnabend, 10.01.2026 ab ca. 16 Uhr**; am Vorabend 18 Uhr **Boulettenessen**. Vorprogramm am Sonnabend: Besuch des **Industriemuseums in Brandenburg / Havel** mit sachkundiger Führung. Bitte beim Stammtischleiter anmelden. Er hat auch weitere Details mitzuteilen.

Stammtisch Südwest

Andreas Walter, Damaschkestraße 79, 67065 Ludwigshafen,
Tel.: **0621-532121**, E-Mail: **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.

Besuch des Bw Arnstadt und Stadtührung in Erfurt an einem dieser Termine im Jahr 2026: **24.04. bis 27.04. oder 29.05. bis 01.06.** Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Die Entscheidung zum Termin wird Anfang 2026 getroffen.

Von der Leidenschaft und der Begeisterung für kleine und große Eisenbahnen

Prolog - Last Christmas

Anfang November. Ein Tag, der kaum Tageslicht kennt, eingehüllt in dichten Nebel und feinen Nieselregen – so trist, dass er kaum der Erwähnung wert scheint.

Im Fernsehen läuft eine Sendung über die bald eröffneten Weihnachtsmärkte, und natürlich erklingt „Last Christmas“. Wie könnte es anders sein? Schon wieder dieses Lied, das seit über vier Jahrzehnten die Radiosender beharrlich spielen und damit ihre Zuhörer quälen.

War da nicht mal etwas? Sollte „Last Christmas“ nicht verboten werden? Das wollte ich sofort überprüfen. Die künstliche Intelligenz bestätigt: Ein offizielles Verbot gibt es nicht. Doch eine Online-Kampagne sammelte Geld, um das Lied aus den Radioprogrammen zu verbannen. Und Carmen Geiss sagte einst: „Im Übrigen finde ich es nicht in Ordnung, an Weihnachten im Seniorenheim ‚Last Christmas‘ zu spielen.“ Genau das wollte ich wissen. Recht hat sie, die Carmen!

Warum interessiert mich das überhaupt? Nun ja, an solch trüben Tagen wie heute kommen einem Gedanken, die man sonst gern verdrängt. Ich weiß, ich werde alt. Nächstes Jahr werde ich siebzig! Mensch, bald bin ich wirklich alt – steinalt, könnte man sagen. Versteht ihr jetzt, warum ich „Last Christmas“ nun erst recht nicht mehr hören möchte?

Stammtisch Niedersachsen

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

Die an der JHV Berlin vorgetragene Idee einer Fahrt mit der Rübelandbahn im Frühling 2026 musste inzwischen leider verworfen werden. Stattdessen begann nun die Planung für eine Stammtischreise im Sommer – mehr im nächsten NFS.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

Besuch der **Intermodellbau** am Freitag den **10. April 2026** in Dortmund; **Sommerfahrt** bei der Selfkantbahn **2.-6. 8. 2026**

Stammtisch Zürich

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

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

Stammtisch Russische Föderation

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

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

Es ist Zeit, über das bisherige Leben nachzudenken. Irgendwo liegt noch ein Album mit Kinderbildern – ich werde es suchen. Keine Sorge, ihr müsst euch nicht alles ansehen. Ich möchte nur ein wenig von meiner Leidenschaft für große und kleine Eisenbahnen erzählen.

Und wenn ihr diesen Bericht lest, sind wir längst in der Adventszeit – und „Last Christmas“ wird sicher wieder auf allen Kanälen erklingen, immer und immer wieder.

Der Reihe nach

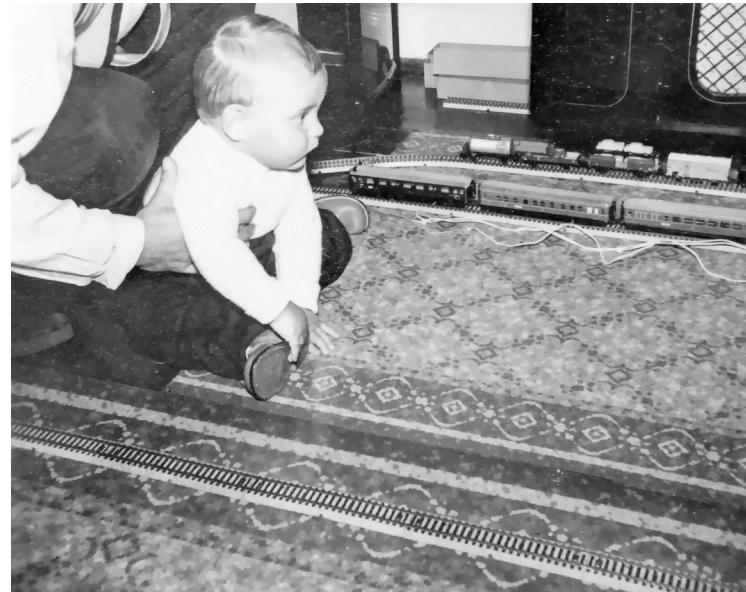
Den amtlichen Aufzeichnungen zufolge erblickte ich am zweiten Freitag im Oktober 1956 um 4.35 Uhr das Licht der Welt. Mit einem Geburtsgewicht von 3,1 Kilogramm und einer Körperlänge von 0,5 Metern begann meine Reise. Mein Gewicht hat sich im Laufe der Jahre stets harmonisch zu meinen äußeren Maßen verhalten. Nur meine Beine haben in jüngster Zeit einen kleinen Wachstumsschub nach hinten vollzogen – eine Veränderung, die mein Profil unverkennbar prägt. Doch an dieser Stelle möchte ich es bei diesen eigentlich vertraulichen Details belassen.

Der Ursprung meiner Leidenschaft

Der Überlieferung nach soll mein Vater nur wenige Stunden nach meiner Geburt vor lauter Freude eine elektrische Eisenbahn gekauft haben. Offiziell war sie natürlich für mich bestimmt.

Belegt ist die Existenz eines Schürzenwagen-Schnellzugs, der aus einer V200, einem Gepäckwagen, einem CIWL-Schlafwagen, einem CIWL-Speisewagen und einem Abteilwagen der 1. Klasse mit Schlussleuchten auf dem Dach bestand. Daneben gab es einen Übergabe-Güterzug mit einer Dampflok der Baureihe 89 – der Märklin 3000 beziehungsweise CM 800, die am häufigsten produzierte Lok von Märklin. Die Züge fuhren im Wohnzimmer auf einem großzügigen Oval mit Ausweichgleis, das auf dem Teppich zwischen Radiokommode und Tisch aufgebaut war. Unsere Wohnung lag direkt am westlichen Gleisdreieck, unweit eines bekannten großen Bahntriebwerks mit Doppeldrehscheibe.

Mit zehn Monaten durfte ich unter Aufsicht aus dem Inneren des Ovals den fahrenden Zügen mit den Augen folgen. Gefährliche Eingriffe in den Modellbahnverkehr wurden mir zu keiner Zeit vorgeworfen.



Vermutlich übten diese Züge eine magische Faszination auf mich aus. Man sagt, ich brauchte nur ein einziges Gleisstück, um mich stundenlang zu beschäftigen.

Für meine Eltern war das ein Glücksfall, denn sie mussten nicht ständig auf mich aufpassen. Ein Vorteil für meinen Vater, der trotz knapper finanzieller Mittel immer wieder etwas für die Eisenbahn kaufen konnte – offiziell für mich, weil ich die Bahn so sehr liebte.

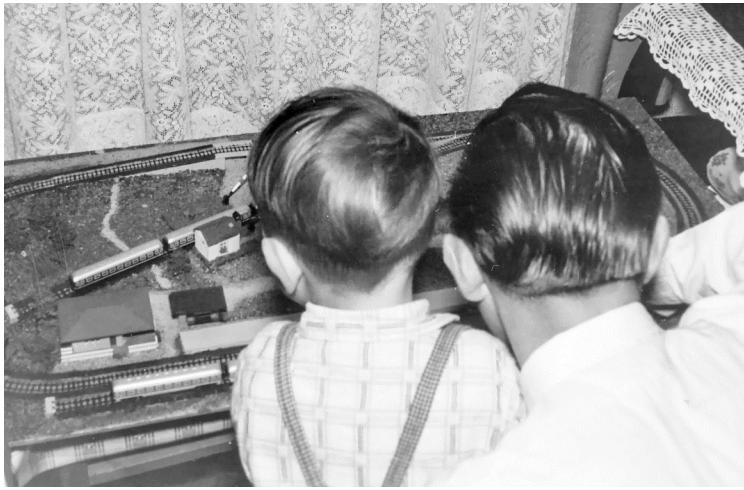
Da die Märklin nicht immer auf dem Teppich fahren konnte, bekam ich mit zwei Jahren ergänzend eine Blech-eisenbahn ohne Gleise zum Schieben – sozusagen Schienenersatzverkehr. Teile des Zuges sollen nachts immer wieder im Kinderbett gelegen haben.

Ein Jahr später, an Heiligabend, wurde ich stolzer Besitzer meiner ersten eigenen Eisenbahnanlage – natürlich voll analog. Es war eine kleine Platte mit einem Oval, zwei Abstellgleisen, einem Bahnhof und einer Schranke. Das Besondere daran: Die Gleise waren mühevoll aufgemalt, Loks und Wagen geführt von feinen seitlichen Holzleisten. Kleine bewegliche Bleche dienten als Handweichen.

Und die Züge? Von Trix im Maßstab 1:180! Ein D-Zug mit V 200 und drei grünen Wagen sowie eine 01 mit Touropa-Liegewagen.

Was für ein Weihnachtsfest! Diesen Moment würde ich nur zu gern noch einmal erleben. Schade, dass diese kleine Anlage irgendwann verschwand – ihr Schicksal lässt sich leider nicht mehr nachvollziehen.





Irgendwann zogen wir in einen anderen Stadtteil, ins Grüne westlich vom Flughafen.

Kurz darauf bekam ich einen Bruder, und mein Vater erhielt zur Belohnung die damals brandneue Märklin 3005, die Dampflok BR 23. Wenig später bekam ich zu Weihnachten eine kleine Tenderlok, die der T3 ähnelte, mit Personenwagen nach württembergischem Vorbild – vielleicht auch als Entschädigung für das nun zu teilende Kinderzimmer.

So vergingen die Jahre. Wir hatten zwei Märklin-Anlagen: die erste im Kinderzimmer, die zweite im Keller.

Letztere musste wegen Feuchtigkeit leider abgebaut werden. Deshalb kam es zum Spurwechsel. Wieder entstand eine Modellbahn, diesmal in Spur N.

Der Ernst des Lebens

Nach dem Schulabschluss begann ich meine Ausbildung und damit den ersten Schritt ins Berufsleben – eine Zeit voller Veränderungen und neuer Erfahrungen. In meiner eigenen Wohnung wurde ich zum leidenschaftlichen Schachtelbahner, der seine damals noch bescheidene Sammlung immer wieder mit neuen Modellen bereicherte.

Mit der Zeit wuchs mein Interesse an der Fachpresse und der einschlägigen Literatur. Die Welt der Modellbahnhersteller erlebte einen rasanten Wandel: Aus der einfachen elektrischen Eisenbahn entstand eine wahre Modellbahnkunst. Maßstäblichkeit, Technik und Detailverliebtheit erreichten eine Qualität, die ich zuvor nicht kannte. Programmierbare Steuerungen hielten Einzug, und schließlich kündigten erste Digitalsysteme eine Revolution im Hobby an. Ich fasste den Entschluss, möglichst viele die-

ser Neuerungen eines Tages in einem neuen Anlagenprojekt zu verwirklichen.

Leidenschaft und Begeisterung oder Die Befreiung der kleinen Züge

Ende der 1980er Jahre begegnete ich meiner Frau – eine Begegnung, die unser Leben fortan in einem ganz neuen Rhythmus pulsieren ließ. Anfangs lebten wir im zweiwöchigen Wechsel: mal in ihrer Wohnung, mal in meiner. Ein Pendeln mit Koffern, Töpfen und Pfannen, das bald selbst dem Bahnpersonal auffiel. „Wann zieht ihr denn endlich zusammen?“, fragten sie uns mit einem Schmunzeln, denn alle 14 Tage die halbe Wohnung durch die U-Bahn zu schleppen, sei doch wirklich ungewöhnlich. Und tatsächlich: Nur wenige Wochen später wagten wir den Schritt und bezogen ein gemeinsames Zuhause.

Doch das war nicht alles. Überraschenderweise bot sich die Gelegenheit, den längst vergessenen Heuboden im Haus meiner Schwiegereltern auszubauen – ein Raum, der fortan meiner Leidenschaft für die Modellbahn gewidmet sein sollte. Ein kleines Reich, in dem die Miniaturlwelten zum Leben erwachten.

Die Hochzeit rückte unaufhaltsam näher, doch kurz davor drohte ein unerwarteter Sturm unsere Pläne zu trüben. Die Modellbahnzeitschrift MIBA veröffentlichte einen Artikel, der die Eigenheiten von Modellbahnnern auf die Schippe nahm – und mich in ernsthafte Schwierigkeiten bringen konnte. Wie es der Zufall wollte, las meine Frau diesen Bericht, obwohl die MIBA eigentlich nicht zu ihren bevorzugten Lektüren gehörte. Doch das Schicksal hatte andere Pläne: Der Artikel geriet in ihre Hände, und für einen Moment schien alles zu zerbrechen ...

Der Titel lautete: „Modellbahnerologie“ – eine Betrachtung von Prof. Dr. mod. Horst Meier, MIBA-Redakteur im MIBA-Verlag. Ich zitiere:

„Der Modellbahner ist ein gar wunderlich‘ Wesen. „Normal können die doch nicht sein, spielen als Erwachsene mit der Eisenbahn ...“ solches wird der leidgeplagte Homo minibanicus sicher schon oft vernommen haben. Von Freunden und Kollegen stets mit einem schiefen Lächeln angesehen, von der Frau wegen zu oftem Abtauchen in die Gefilde seines Reiches gescholten, entwickelte er im Laufe der Evolution ausgewachsenen Exemplar immer mehr bestimmte Eigenarten. Das Bemerkenswerte daran ist aber, daß sich diese Verhaltensweisen beständig irgendwo wiederholen, was eine Klassifizierung ungemein erleichtert.“

Der Betriebsbahner - Homo tumultum

- *Hat seine Frau danach ausgewählt, wie groß der Keller oder Dachboden in ihrem Haus oder im Haus der Schwiegereltern ist.*
- *Baut einen möglichst komplizierten Bahnhof, um viele Sägefahrten machen zu können. Bei Rangieraufträgen sind Güterwagen von der Einfahrt der Bahnhofsseite auf Ausfahrt über mindestens 16 Gleise zu rangieren.*
- *Lässt hölzerne Grundgerüste der Anlage zunächst ohne Landschaft bauen, um die Strecken und Trassen überall einsehen zu können.*

- Erkennt Güterwagen nur als solche an, wenn sich auf dem Dach entsprechende Ladekärtchen befinden.
- Hängt den Kurswagen nicht an das Ende des Zuges, sondern mittendrin ().
- Sein Regelknopf am Fahrregler hat mindestens den Durchmesser eines Lenkrades, um feinfühliges Fahren im unteren Geschwindigkeitsbereich zu erlauben.
- Weist oft die gleichen Herkunftsmerkmale wie der Umbauer auf.“

Ja, in dieser Situation war Diplomatie gefragt. Doch ich kann mit Gewissheit sagen: Die Hochzeit hat stattgefunden. Eine Woche später lag der frischgebackene Ehemann im Krankenhaus – Opfer einer Lebensmittelvergiftung. Ein Zusammenhang mit dem Artikel der MIBA bestand jedoch nicht. Die Salmonellenvergiftung hatte er sich außerhalb zugezogen.

So blieben wir zusammen und verlegten Jahre später unseren Wohnsitz von der Stadt aufs flache Land. Vom neu errichteten Anbau waren es nur noch wenige Meter bis zum Dachboden, dem Reich der kleinen Züge. Doch dieser Umzug bedeutete fortan einen langen Weg zur Arbeit in die Stadt. Und dann gab es noch die Ausbildung zum Ehrenloksführer.

Alles begann im Harz, genauer gesagt im Restaurant eines Hotels in Drei Annen Hohne. Von dort aus konnte man am Abend wunderbar die Ankunft und Abfahrt des letzten Dampfzugs sowie des letzten Triebwagens beobachten. Danach wurde es still auf dem Bahnhof.

Hinter dem Wasserkran, im kleinen Bahnwärterhaus, saß noch immer ein alter Mann mit seinem treuen Hund. Jeden Abend goss er die Blumen, der Hund trank Wasser, und anschließend verließen beide gemeinsam den Bahnhof – dann war wirklich Feierabend.

Dieser stimmungsvolle Tagesausklang weckte in mir die Frage, ob es nicht möglich wäre, hier einmal auf einer Dampflok mitzufahren.

Ja, und was daraus wurde, verdanke ich meiner Frau. Sie überraschte mich mit einem Gutschein für eine Führerstandsmitfahrt auf der Harzquerbahn im Abschnitt zwischen Drei Annen und Benneckenstein.

Zum 50. Geburtstag folgte dann das Highlight: die Ausbildung zum Ehrenloksführer bei den Harzer Schmalspurbahnen unter der Anleitung von Ausbilder Holger Prochnau. In den folgenden Jahren absolvierte ich zahlreiche Wiederholerschichten und trat schließlich dem Club der DR-Ehrenloksführer bei.

Zurück zu den kleinen Bahnen. Seit gut 30 Jahren arbeite ich an meiner Modellbahn-Anlage. Es handelt sich um eine größere Anlage, die landschaftlich im Norden Deutschlands angesiedelt ist. Dort gibt es einen sanften Hügel, ansonsten keine Berge. Das zentrale Thema ist ein großer Kopfbahnhof mit zwölf Bahnhofsgleisen. Die Bahnsteiglängen erlauben den Halt von Reisezügen mit bis zu zehn Wagen.

In das Gleisvorfeld münden zwei elektrifizierte, doppelgleisige Strecken sowie eine Strecke, die mal eingleisig,

mal zweigleisig und nicht elektrifiziert ist. Außerdem führen von dort die Zufahrten zum Dampflok- und Diesellok-Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und Lokschuppen sowie zum Ellok-Bahnbetriebswerk mit Schiebebühne.

Die Anlage ist vorbildfrei, zeigt jedoch Ähnlichkeiten mit größeren Bahnhöfen aus der Zeit der Deutschen Bundesbahn. Unabhängig davon verkehren hier auch Züge der Deutschen Reichsbahn, der Österreichischen Bundesbahnen, der Schweizerischen Bundesbahnen und neuerdings auch ein Triebzug der Italienischen Staatsbahn. Mit einem solchen Triebzug sind wir einmal in Mailand vom Hauptbahnhof „Centrale“ nach „Smistamento“ gefahren. So kommt es, dass hier auch einige Krokodile unterschiedlicher Größen heimisch sind.

In den letzten Jahren verlagerte sich der Fahrbetrieb zunehmend auf Wartungen und Reparaturen. Der Ausfall der noch analogen Steuerung erforderte eine umfassende Sanierung der Elektrik und den Umstieg auf digitale Technik. Und wenn man erst einmal beim Thema Decoder, Rückmelder und Spezialmodule angekommen ist, dann gibt es kein Ende mehr.

Epilog

Erinnert ihr euch noch? Zehn Monate alt, nicht mal ein laufender Meter, aber erfahren genug, um aus dem Oval aus Märklin-Metallgleisen die Betriebssicherheit der vorbeieilenden Tin-Plate-Züge zu überwachen und Unregelmäßigkeiten zu erkennen und irgendwie melden zu können.

Und heute? Die Bilder davon gibt es später – der Umbau der Anlage ist noch längst nicht vollendet. Horst Meier von der MIBA hat einmal gesagt, dass ein Umbauer dieselbe Herkunft hat wie ein Betriebsbahner. Ich gestehe: Ich gehöre zu beiden Welten.

Draußen bleibt der Himmel bleiern, ein endloses Grau in Grau. Von den Erinnerungen führt der Weg direkt in die Gegenwart. Ich bin älter geworden, bald werde ich steinalt sein – das habe ich ja schon gesagt. Was hilft dagegen? Nichts, vielleicht ein Körn. Vergesst „Last Christmas“ – ich habe noch zu viel vor.



Dahinten ist mein Bahnhof – Erkennt du den Wasserturm?

Der Verfasser ist dem Redakteur bekannt. Euch auch?

Neuigkeiten aus dem Preßnitztal

Der diesjährige **Claus-Köpcke-Preis** der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen (SSB) wurde der **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V. (IGP)** zuerkannt. Damit fand ihr gesamtes Wirken seit den ersten Bemühungen um den musealen Erhalt von Zeitzeugen der Strecke Wolkenstein - Jöhstadt, über den mustergültigen Wiederaufbau einer Teilstrecke und von zahlreichen Fahrzeugen, die Etablierung des kommerziellen Unternehmens „PRESS“, die Übernahme des Betriebs bei der Rügenschen Bäderbahn bis hin zu umfassenden Leistungen im Zusammenhang mit der SSB-eigenen Dampflok IK №54 eine mehr als berechtigte Würdigung. Die Preisverleihung erfolgte (im Beisein des NFS-Redakteurs) am 30.10.2025 bezeichnenderweise in der Fahrzeughalle Jöhstadt, also beim Preisträger selbst. Die gesponserte Verköstigung dieser jährlichen Festveranstaltung erfolgte diesmal durch das Team des **Forellenhofs**, dessen Wirt sich noch mit Freude an unseren Aufenthalt während der JHV 2023 erinnert.

Info am Rande: Die Gasträume des Forellenhofs wurden inzwischen komplett umgebaut. Ein erneuter Besuch dort sollte sich schon deswegen lohnen.

Folgenutzung

Die historische Fahrzeughalle in Dresden-Altstadt, welche bislang als Unterstellung und Werkstatt für den SVT 175 der **SVT Görlitz gGmbH** diente und wegen Baufälligkeit geräumt werden musste (siehe auch **NFS 3/24**), wird nicht abgerissen. Sie soll in den Wirtschafts- und Forschungscampus „**Universelle Werke**“ mit Eisenbahnanschluss integriert werden. Hierzu gibt es auch ein **Youtube-Video**.

Erst einmal gerettet

Das Crowdfunding-Projekt zur Teilstrecke Zwotentral-Adorf der CA-Linie (letzte Meldung im **NFS 3/25**) erreichte zum Stichtag die nötige Einzahlungssumme. Damit sind die von den initiiierenden Vereinen vorgesehenen Instandhaltungsmaßnahmen am Oberbau erfolgreich finanziert, wodurch der Hauptgrund für die drohende Stilllegung der Stammstrecke des Fördervereins Obervogtländische Eisenbahn e.V. Zwotentral – Markneukirchen – Adorf (Vogtl) (OVEB) entfällt.

Dauerthema Schwellentausch

Auch auf 23 Kilometer der „Naumburger Bahn“ von Kassel-Wilhelmshöhe über Großritte (km 10) nach **Naumburg** (in Hessen) (km 33) werden dringend neue Schwellen benötigt, um einer Stilllegung zu entkommen. Auf ihr fährt der „**Hessencourier**“ des Vereins **Regionalmuseum Naumburger Kleinbahn (RMN)** tou-

ristischen Verkehr, aber die gebirgige Kleinbahn-Strecke ist auch von der Trassierung und den Kunstbauten her besonders und erhaltenswert. Eigner der Strecke ist das Land Hessen, welches die Investitionen in den Streckenerhalt bezuschusst; jedoch reichen die Mittel und die verfügbare Kapazität an Eigenleistungen, darunter die bislang ausschließlich ehrenamtliche Erhaltungsarbeit an der Strecke, perspektivisch nicht aus. In 2...3 Jahren zeichnet sich das Ende ab, wenn sich diese Situation nicht ändert. Die Problematik wurde im September 2025 vom Portal „**Die Hessische/Niedersächsische Allgemeine (HNA)**“ **publiziert**.

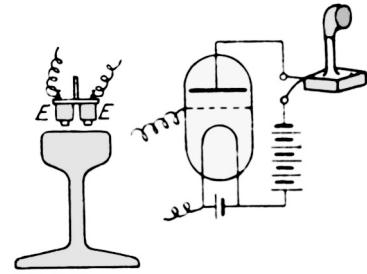
Der **Hessencourier e.V.** besitzt mehrere Dampflokomotiven und stilechtes Rollmaterial des lokalen Kleinbahnbetriebs. Die authentischste Lok HC 206 stammt von dieser Strecke. Sie ist eine Kleinbahn-Heißdampftenderlok mit Achsfolge E und Kohlefeuerung in ELNA-ähnlicher Bauart (ehemalige **KN 206**).

Sprechende Gleise

(FJ) Als ausgebildeter Nachrichtentechniker und Hobby-Tontechniker (ja, es gibt nicht nur die Eisenbahn ...) zog kürzlich ein Buch zur Historie der Magnettontechnik meine Aufmerksamkeit auf sich. Technisch etwas informierte Leser dürften sich daran erinnern, dass man Tonaufnahmen viele Jahrzehnte lang auf Magnetbändern aufgezeichnet hat; das gleiche Grundprinzip ist auch bei Videokassetten wirksam und auch bei Computer-Festplatten noch in der Gegenwart im breiten Einsatz – ein magnetisierbares Material wird an einem Magnetkopf vorbei bewegt, und „merkt“ sich die aufgesprochene Information; und umgekehrt kann diese Information auch wieder mit einem stehenden Magnetkopf abgelesen werden. Warum bringe ich das ins NFS? Weil sich das Schema auch mechanisch umkehren lässt: fest stehendes magnetisierbares Material und bewegter Magnetkopf.

In dem Buch „**ZEITSCHICHTEN: MAGNETBANDTECHNIK ERSTES BAND: Vordenker und Pioniere, Vierte Ausgabe: 2020**“ von Friedrich Engel u.a. wird von einem 1921 veröffentlichten Vorschlag des Autors A. Nasarischwily berichtet, die Schienen des Eisenbahngleises mit einem fahrenden Magnetkopf zu besprechen, um damit Befehle an die Lokomotivführer zu übermitteln. Natürlich muss dafür auf der Lokomotive ein Lese-Magnetkopf „mitlaufen“ und ein Verstärker die nötige Lautstärke ermöglichen. Kollegen mit etwas Gespür für die Tücken der Technik dürften sich zusammenreimen können, warum sich dieser Ansatz bis heute nicht durchgesetzt hat, obwohl man die Übermittlung von Infor-

mationen und Befehlen an fahrende Züge – inzwischen auf vielfältige Weise anders gelöst – zunehmend nutzt und auch wirklich braucht. Man kann also diesen Vorschlag als ein Puzzleteil zur Entwicklung der modernen Kommunikationssysteme im Eisenbahnwesen einstufen.



Mediale Tipps

Horst Reimers empfiehlt das Musikvideo des Titels „Stay Around“ von J. J. Cale, welches die Animation eines nostalgisch anmutenden Eisenbahnzugs zeigt. Die Lokomotive erinnert an eine pr. T 18, aber beim genauen Hinsehen erkennt man surreale Konstruktionselemente, auch an den Wagen. **Youtube-Link**

Passend zur Wintersaison seien zwei Videos mit der Dampfschneeschleuder R12 der DFB empfohlen. **Youtube-Suchbegriff „DFB Dampfschneeschleuder R12 2021“ (Video 1 / Video 2)**. Danke Bernd Bahnmüller, auch für das mit der Info mitgelieferte Foto! (siehe auch Beitrag in **NFS 4/20** + Ergänzung in **NFS 1/21**!)



Foto: Michaela Rapp

Allgemein Wissenswertes über die schönen Museums- und Touristikbahnen mit Schwerpunkt Sachsen, aber auch mehr zu Eisenbahnmuseen, Modellbahn etc. findet man in den Videos der professionellen Kamerafrau und Videojournalistin **Annika Taute (Homepage)** auf ihrem **Youtube-Kanal**. U.a. begleitet sie die Geschehnisse um und mit der IK №54 der SSB und der **DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen**. Andere Themenfelder ihrer Reportagen wie Wandern oder touristisch reizvolle Regionen sind aber nicht minder interessant.

Wer es lieber ohne Bewegtbild möchte, dem empfiehlt sich das Anhören von Podcast-Beiträgen. Zu allerlei Themen rund um die Eisenbahn wird man bei der Rubrik „**Abenteuer Eisenbahn – unglaubliche Reisen, erstaunliche Erlebnisse**“ des MDR Thüringen in der ARD-Mediathek mit bislang etwa 60 Beiträgen fündig.