



News Facts & Stories

NFS

Infoblatt des
CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER
Ausgabe 1/26 02.03.2026

dr-ehrenlokfuehrer.de

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

Kaum war Weihnachten vorbei ...



... ging in Mitteleuropa der Winter erst richtig los. Seine Auswirkungen auf den Verkehr in Deutschland bekamen viele Clubfreunde direkt oder indirekt zu spüren, vor allem das Berliner Stammtischtreffen war betroffen (siehe Seite 6). Es soll noch Länder geben, wo die Eisenbahn auch bei höherer Schneedecke weitgehend pünktlich unterwegs ist. Unser Titelfoto (Peter Brühwiler, CH 2008) sieht eben *nicht* nach dem sog. „Chaos“ aus.

Liebe Clubfreunde, ihr wartet bestimmt schon ungeduldig darauf, endlich die detaillierten Unterlagen zur anstehenden General- / Jahreshauptversammlung in Göppingen zu erhalten. Dieses Warten hat nun ein Ende. Das präzisierte Programm und die Hotel-Informationen findet ihr auf Seite 18, den Anmeldebogen als Beilage. Beides ist auch von der [Homepage des Clubs](#) abrufbar. Bitte beachtet, dass es im Detail Änderungen gegenüber der Vorankündigung des Programms anlässlich der vorigen JHV und dem Abdruck im NFS 4/25 gibt! Bei aller Vorfreude auf dort aufzufindende Überraschungen gilt jedoch – wie eigentlich immer schon – „Änderungen vorbehalten“. Langfristige Planungen in Abstimmung mit zahlreichen, oft rein ehrenamtlich agierenden Partnern sind und bleiben schwierig. Hochachtung vor den Organisatoren unserer jährlichen Clubtreffen! Sie müssen mit dieser Situation umgehen, und euer Verständnis für vom OK nicht vermeidbare, notwendige „Richtungswechsel“ sollte selbstverständlich sein.

Und im März beginnt der Frühling! Winter ade! Etwas ganz tolles konnte Anfang März vermeldet werden: Der seit 2019 in Aufarbeitung befindliche SVT Bauart Görlitz, ursprünglich als DR VT 18.16, bezeichnet, hat seine erste Werkstattfahrt auf öffentlichen Gleisen aus eigener Kraft absolviert. Das nebenstehende Motiv symbolisiert die zugehörigen „Frühlingsgefühle“ der Macher, Unterstützer und Fans dieses Projekts und dient gleichzeitig als diesmal passender bildlicher Ostergruß. Dem SVT und seinem Team „allweil gut Diesel“ und allzeit gute Fahrt! (siehe auch Seite 28) (Foto: Frieder Jehring)



Redaktion und Vorstand des Clubs DR Ehrenlokfuehrer wünschen allen Lesern
Frohe Ostern und eine Saison mit tollen Eisenbahn-Erlebnissen!

In diesem Heft

Lesermeldungen	2
Dampflok-Seminar 2026 beim Ziegeleipark Mildenberg	2
Clubvorstands-Ecke	2
Kontakte / Impressum	2
Der VT 92 501 - eine Lebensaufgabe!	3
ELF auf Zeitreise	4
Das Beste daraus gemacht!	6
Drei 80-jährige	9
Clubreise 2025, ARSMS Italien, Gotthard-Bahntage und Gotthard- Modell von Giorgio Hoenig	10
+++ Zwischenstopp +++	17
Aufschub für NFS-Berichte	17
„EDV“ – Geheimnis geleakt!	17
Programm zur General- / Jahreshauptversammlung	18
Stammtische	20
Ein zweites Leben mit 90?!	20
Zwei 100-jährige im Gespann	22
Heizhausfest in Bratislava	23
Reise in die Noch-DDR	27
Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein dürfte	27
Wieder eine Dampflok gerettet!	27
150-jährige ELFE	28
Zufällig entdeckt	28
Nach 2.542 Tagen	28
Museum bleibt in Betrieb	28
Ersteigerungsgelegenheiten	28
Mediale Tipps	28
Letzte Meldungen	28

Lesermeldungen

Auf die seitens des Vorstands an Bahnen, Vereine und Institutionen übermittelten Grüße zum Jahreswechsel gab es ein paar freundliche Erwidierungen. Als Beispiel sei hier die Reaktion vom Ziegeleipark Mildenberg zitiert: „Gerne möchte ich die Gelegenheit nutzen, Ihnen und Ihrem Verein alles Gute für die neue Saison zu wünschen ... Kerstin Hoffmann, Besucherzentrum“.

Der amtierende NFS-Redakteur wurde inzwischen mehrfach darauf angesprochen, warum immer wieder solche Worte wie „Quästor(in)“, „Beifrau“ „GV“ in unserer Publikation benutzt werden. Sie könnten von manchem deutschen Zeitgenossen als verdachtsweise anstößig empfunden werden? Liebe Leser, diese Worte gehen auf Schweizer Sprachgebrauch, gekoppelt mit dem Schweiz-typischen Humor zurück. Sie wurden in den Anfangsjahren unsers Clubs unter Vorsitz der Schweizer Gründer eingeführt. „GV“: offizielle Abkürzung für „Generalversammlung“ • „Quästor“: Der Kassierer, welcher das Geld von den Mitgliedern einfordert (verwandt: engl. „to request sth.“) • „Beifrau“: abgeleitet v. Beimann auf der Lok, war bis zur Ausrüstung mit SiFa auf E- und Diesel-Loks ohne Heizer nötig – treue Begleiterin des ELF!

Dampflok-Seminar 2026 beim Ziegeleipark Mildenberg

von **Frieder Jehring**, NFS-Redakteur

Die angekündigte Neuauflage des 3-Tage-Seminars für 4 Ehren-Dampflokführer auf der Lok „LOWA“ des Ziegeleiparks wird am **09.-11. September 2026** stattfinden.

Bei mir trafen mehrere Anfragen zur Teilnahme ein, sogar von einem NFS lesenden Ehrenlokführer, den wir aus unseren Mitglieder-Kreisen noch nicht kennen. Die kostendeckende Teilnahme von 4 zahlenden Kollegen gilt damit als erreicht.

Sollte bei jemandem jetzt noch das Interesse an dieser tatsächlich **exklusiven Ausbildungsgelegenheit mit dem Lokführer, der quasi alles zur LOWA weiß und erklären kann**, aufflackern, dann nehme ich den Interessenten sehr gern in die Nachrücker-Liste auf. Man wünscht es niemandem, aber manchmal treten Umstände ein, die dann kurzfristig die individuelle, geplante Teilnahme verhindern. Für diesen Fall wäre es gut, wenn Ersatzteilnehmer einspringen könnten, denn das Seminar hat einen fixen Preis. Den können wir nicht auf weniger als 4 Kollegen verteilen – ohne Nachrücker wäre dann eine Absage des Seminars unausweichlich.

Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr Interesse habt! Zu Details siehe [NFS 4/25](#).

Clubvorstands-Ecke

(KHK) Im Nachgang zum traditionellen Eisbeinessen in Berlin sollte am 11. Januar 2026 die erste Vorstandssitzung des Clubjahres im Hotel Holiday Inn City West in Berlin-Siemensstadt stattfinden. Am 9. Januar erreichte das Tief „Elli“ den Norden und überzog diesen mit einer dichten Schneedecke. Der Verkehr kam zum Erliegen. Infolgedessen mussten der Präsident (RS) und die Quästorin (IS) ihre Teilnahme an der Vorstandssitzung kurzfristig absagen. Darauf hin sagte der Sekretär (KHK) per Mail die Sitzung komplett ab. Die nächste Vorstandssitzung findet, wie im Veranstaltungskalender vermerkt, im Zeitraum 12.-14. Juni 2026 im RiKu Hotel in Göppingen statt.

(KHK) Der Veranstaltungskalender des Clubjahres 2025 / 2026, wie er im Protokoll der JHV (siehe [NFS 4/25](#) S. 16) notiert ist, bekam inzwischen 2 Ergänzungen:

- **28.05. - 01.06.: Besuch des Stammtischs Südwest beim Bw Arnstadt**
- **im Sommer: Fahrt des Stammtischs Niedersachsen mit der Museumseisenbahn Bruchhausen (Präzisierung im April)**

Näheres in der Stammtisch-Rubrik S.20!

(FJ) Wer noch oder wieder Bedarf an **Clublogo-Ansteckpins** (Metall, Größe ca. 2 x 2 cm) hat, kann diese als Dankeschön für eine angemessene Spende in die Clubkasse erhalten.

Die Übergabe erfolgt vorzugsweise bei Clubveranstaltungen, ist aber nach Abstimmung über die Portokosten auch per Postversand möglich.

Anfragen können an Inge Schüler (Quästorin), Frieder Jehring (NFS-Redakteur) oder Karl-Heinz Kaschade (Sekretär) gerichtet werden.

Die Pins empfehlen sich z.B. für Reisebegleiter bei Eisenbahn-Erlebnissen, Club- oder Stammtischtreffen, auch als Andenken zum Verschenken an Eisenbahnfreunde bei besuchten Vereinen / Veranstaltungen, oder zum Schmücken des persönlichen Foto-Koffers etc.!

(IS) Wichtiger Hinweis: Die **Mitglieds-karten** unseres Clubs werden grundsätzlich erst nach Eingang der Beitragszahlung übergeben. **Ein separater Post-versand erfolgt nicht mehr.** Ihr erhaltet eure Mitgliedskarte mit dem jeweils nächsten Clubmagazin „NFS“.

(FJ) **Redaktionsschluss** für die nächste NFS-Ausgabe ist, abweichend zum Planungsstand Ende 2025, der **17. Juni**.

Kontakte / Impressum

Club DR Ehrenlokführer

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



Präsident: Reinhard Schüler (RS)

Sitz: Postfach 11 04,
21741 Hemmoor, Deutschland

Sekretariat: Karl-Heinz Kaschade (KHK)

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

NFS-Redaktion: Frieder Jehring (FJ)

Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
E-Mail: elf-nfs-redaktion(at)t-online.de
Fax: +49-(0)3501-528422
Tel: +49-(0)3501-528421
Mobil: +49-(0)151-20970564

Internet-Redaktion: Reinhard Schüler (RS)

E-Mail: reinhard.schueler1(at)t-online.de
Mobil: +49-(0)151-74414830

Bankverbindung: Begünstigter:

Club DR Ehrenlokfuehrer,
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 Ehrenlokfuehrer beziehen, erfolgen ohne jede Gewähr. Der Herausgeber schließt jegliche Verantwortung für etwaige Fehler und eintretende Änderungen aus.

Datenschutz: Für NFS-Leser, die über die hier veröffentlichten Kontaktmöglichkeiten Verbindung zu Verantwortlichen des Clubs aufnehmen, gilt unsere Datenschutzerklärung, die 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)

Das Rahmenprogramm des diesjährigen Braunkohlessens begann mit dem Besuch der Freunde des VT 92 501. Deren Unikat steht auf einem privaten Gleis des alten Güterbahnhofs in Bockenem (wichtig: Mit langem Oooh aussprechen!). Im Jahre 2005 kamen acht Unerschrockene zusammen und kauften von der DB AG die traurigen Überreste des VT 92 501, des ersten Versuchstriebwagens der Deutschen Bundesbahn. Dieses Fahrzeug entstand in den Jahren 1949 - 1951 auf dem Rahmen des 1932 von der Waggonfabrik Wismar gebauten VT 872, der als erster Triebwagen dieselelektrisch angetrieben war. Über viele Jahre wurden auf dem VT 92 501 Motoren, Getriebe und äußere Geometrievarianten entwickelt. Letzten Endes entstand die heute erhaltene Fahrzeugform, die sich dann bei nachfolgenden Bauserien durchsetzte. Die markante Kopfform bescherte dem Triebwagen die Spitznamen „Kartoffelkäfer“ und „Ur-Eierkopf“. Der Vergleich mit dem Kartoffelkäfer *Leptinotarsa decemlineata* ist dabei für den Biologen unpräzise, denn in seiner roten Farbgebung erinnert er eher an die Larve des Kartoffelkäfers.

Leider stehen dem Autor nur Schwarzweiß-Bilder des originalen VT 92 501 zur Verfügung. Aber da wurde doch bei Märklin ein originalgetreues Modell in Größe H0 geschaffen, das nun wiederum als Vorlage für den Wiederaufbau dienen kann.



Der VT 92 501 als kleines H0-Original ganz groß (Werkbild Märklin, Abbildung mit freundlicher Genehmigung der Gebr. Märklin & Cie. GmbH wiedergegeben)

An dieser Stelle sei auf den Besuch des Hauses Märklin am 9. Oktober 2026 anlässlich unserer nächsten JHV hingewiesen. Vielleicht können wir ja in der dortigen Aus-

stellung das Original vom Original besichtigen. Der Autor wird seine Augen offenhalten.

Die Versuchsphase des in der seitlichen Beschriftung als „Versuchs VT“ gekennzeichneten Fahrzeuges endete 1957. Der ursprünglich geplante Bau eines VT 92 502 kam letztendlich nicht zustande. In den 1960er und -70er Jahren wurde er als Schlepptriebwagen unter anderem zur Bergung liegengebliebener Fahrzeuge und zu deren Transport in Werkstätten genutzt. 1978 erfolgte die Stilllegung im Aw Nürnberg und der Beginn des Verfalls. Vandalismus tat sein Übriges. Zwischenzeitlich wurde er ins Eisenbahnmuseum Nördlingen und später nach Lübeck verlegt. Dort erwarben die genannten acht Unerschrockenen das Fahrzeug vollgetankt mit 25 Jahre altem und nicht mehr brauchbarem Diesel und mussten es umgehend an einen eigenen Standort verbringen.

Um auf sein heutiges Gleis zu gelangen, sollte der VT 92 501 dabei eine mühsame Odyssee über vier Zwischenstationen durchlaufen. Glücklicherweise war er rollfähig und die neuen Eigentümer fanden viel Unterstützer.

Um das Projekt in einem eingetragenen gemeinnützigen Verein, der dann auch Spenden bescheinigen kann, voranzutreiben, erfolgte eine entsprechende Anmeldung beim Amtsgericht und beim Finanzamt. Das Finanzamt witterte daraufhin für sich die zukünftige gewerbliche Nutzbarkeit eines vollständig aufbereiteten Fahrzeuges mit entsprechend erwirtschafteten zu versteuernden Erträgen und schloss damit die Gemeinnützigkeit aus. Es gab also unzählige große Steine, die der Restaurierung des VT 92 501 in den Weg gelegt wurden. Die weiteren Arbeiten müssen nun rein privat durchgeführt werden (spenden kann man aber auch ohne Spendenbescheinigung!).

Zwischenzeitlich hat sich das Häufchen Elend in ersten Schritten in seinen ursprünglichen stolzen Zustand gewandelt. Das Kartoffelkäfer(larven)gesicht ist in seiner original roten Farbe wiederhergestellt, dem Rostfraß ist inne geboten und erste Teile des Interieurs liegen aufbereitet zum Einbau bereit. Bei den Karosseriearbeiten fiel die problematische Schweißbarkeit des verwendeten Stahles auf. Analysen ergaben, dass es sich um ein heute nicht mehr verwendetes Material mit einem hohen Phosphor-Anteil handelt – zum Glück, da tat sich der Rost schwer und die Grundstruktur ist bis heute erhalten.



Foto: Peter Brühwiler



**Foto:
Peter Brühwiler**

Zur Einführung bei unserem Besuch berichtete Arne von Knebel, der Kopf der acht Unerschrockenen, in einer Bildpräsentation anschaulich über den

Werdegang des Projektes. Wir saßen dabei vor vielen noch aufzubereitenden Baugruppen.



Blick aus dem Führerstand bei unserem Besuch (Foto: KW)

Beeindruckend war der große Antrieb des VT, ein Mercedes-Benz 820 BB, der für die V 100 entwickelt wurde. Wie berichtet führte er in dem VT 92 501 zu einem erheblichen Lärmpegel. Lärmschutz am Arbeitsplatz war damals halt noch kein Thema.

Beeindruckt von dem Projekt stehen die Besucher vor dem VT 92 501.



Gruppenbild (Foto: Arne von Knebel, Kamera Peter Brühwiler)

Wir alle sind gespannt, wie dieses anspruchsvolle Projekt wohl weitergeht.



Anprobe des aufbereiteten Bedienpultes an seinem späteren Arbeitsplatz (Foto: Arne von Knebel)

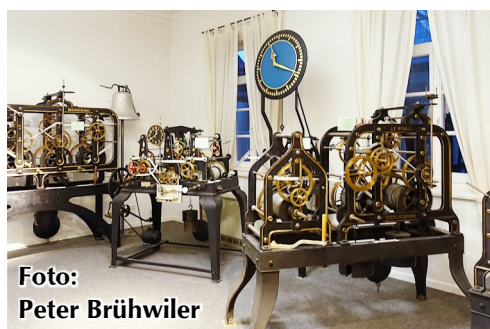
Erklärtes Ziel der Gruppe der Unerschrockenen ist, dass das Fahrzeug in einen weiterhin rollfähigen, äußerlich originalgetreuen Zustand mit betriebsfähigen Bremsen und möglichst vielen internen Details gebracht wird – halt eine Lebensaufgabe! Die Teilnehmer des Clubs DR ELF sagen noch einmal herzlichen Dank für die tolle Präsentation und möchten den Fortgang der Arbeiten gerne verfolgen.

ELF auf Zeitreise / von Klaus Wehmeyer

Der zweite Höhepunkt anlässlich des Braunkohlessens war der Besuch des Turmuhrenmuseums in Bockenem (nicht vergessen: Mit langem Oooh aussprechen!).

Ursprünglich war der Schwerpunkt des Museums die Heimatkunde, die konnten wir in den oberen Etagen besichtigen. Später kam dann die Sammlung von Turmuhren der Turmuhrenfabrik J.F. Weule, Bockenem, hinzu. Das war für uns das eigentliche Highlight. Bei Weule wurden von 1811 bis 1954 in drei Familiengenerationen Turmuhren entwickelt und weltweit vertrieben. 1954 übernahm die Bornumer Wilhelmshütte in der Nähe von Bockenem die Geschäfte, musste dann aber im Jahre 1965 Konkurs anmelden.

In einer bemerkenswert großen Sammlung hat das Museum Turmuhren aus aller Herren Länder zusammengetragen.



Die meisten stammen aus dem Hause Weule.

Zunächst lernten wir die Geschichte der Turmuhren kennen.

Die alten Turmuhren hatten noch

nicht die Zeit angezeigt, sondern sie mittels Glockenschlägen über das Land getragen. Daher stammt auch der Ausspruch „Du weißt doch, was die Stunde geschlagen hat“. Die Zifferblätter kamen erst später dazu – zuerst nur mit einem einzelnen Stundenzeiger.

Gestellt wurden die Uhren nach dem Stand der Sonne. Im Zenit war es 12.00 Uhr. Und der Zenit war an jedem Ort zu einer anderen Zeit, es gab da noch keine Zeitzonen.

Erst dank der Eisenbahn mit ihren Fahrplänen musste die Zeit synchronisiert werden. 1880 eröffnete der Anhalter Bahnhof in Berlin und stellte einen weitreichenden Zeitknotenpunkt dar. Alle anderen Bahnhöfe mussten sich nach dieser Uhr richten. Das Foto zeigt eine funktionstüchtig erhaltene Bahnhofszentraluhr.

Die älteste Uhr im Museum ist eine Turmuhr von 1563, der Erbauer ist unbekannt. Die Uhr hatte nur ein Stundenschlag-



Foto: Peter Brühwiler

Foto: Peter Brühwiler

werk und noch kein Zifferblatt. Sie war ursprünglich mit einer Waagbal-
 kenhemmung (was auch immer das
 ist) ausgestattet und wurde 1812 mit
 einer Pendelhemmung (das ist was
 für Uhr-Historiker!) nachgerüstet.
 Erst die Erfindung der heute noch ge-
 bräuchlichen Ankerhemmung (jetzt
 ist aber genug gehemmt) im 17. Jh.
 ermöglichte eine immer höhere
 Ganggenauigkeit der Uhren.

Nach und nach wurden die Uhren
 komplexer und steuerten immer mehr
 Glocken an. So gab es einstellbare
 Schlagwerke für separate Gebetster-
 mine. Auch liefen sie länger als 24 h,
 bevor sie wieder aufgezogen werden
 mussten.

Ein bemerkenswertes Exemplar stellt
 die unten abgebildete Uhr aus dem
 Jahr 1911 mit drei Werken dar. Sie verfügt neben der
 Ziffernsteuerung über ein Viertel- und ein Vollstunden-
 schlagwerk. Diese Uhr war in dem Film „Das kleine Ge-
 spenst“ nach dem Kinderbuch von Otfried Preußler eine
 wichtige Requisite. Das kleine Gespenst wurde immer
 um Mitternacht von dieser Uhr geweckt und spukte dann.
 Nach einer Reparatur lief die Uhr um 12 Stunden ver-
 schoben, sodass das Gespenst plötzlich mittags geweckt
 wurde – eine entzückende Geschichte!

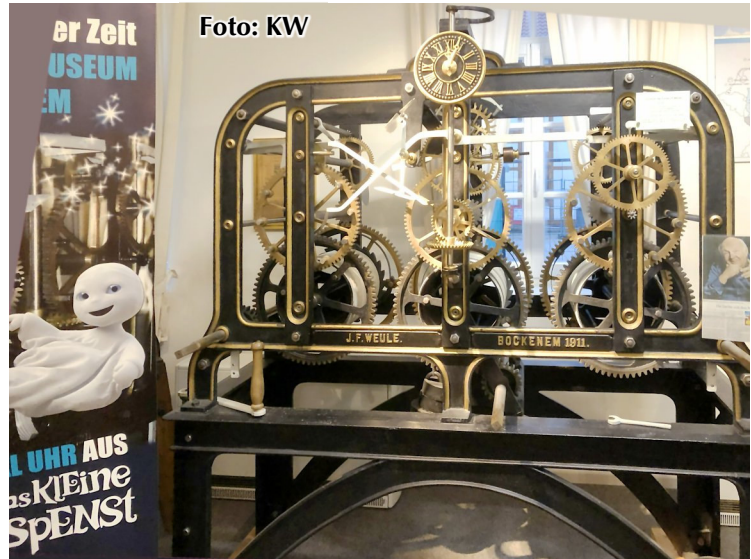


Foto: KW

Und noch etwas lernten wir über Turmuhren: Die römi-
 sche Vier wird seit dem Mittelalter in 80% der Fälle mit
 vier Strichen, also „IIII“ statt „IV“ dargestellt.



Foto: KW



Foto: KW

nalen Zahlen zu suchen hat. Andere
 vermuten, dass die Schreibweise zur
 besseren Lesbarkeit beitrage oder
 auch nur ästhetische Gründe hat.
 Vielleicht war sie auch unter Hand-
 werkern eher verbreitet als die klassi-
 sche Schreibweise. Auch könnte sie
 auf den französischen Sonnenkönig
 Ludwig XIV zurückgehen, der die
 vier Striche bei der Vier bevorzugte –
 wer weiß.

In der heimatkundlichen Sammlung
 gab es überwiegend allgemein be-
 kannte Gegenstände zu besichtigen.

Etwas fiel dem Autor jedoch beson-
 ders in den Blick – das kannte er so
 noch nicht! Dort stand ein mit Holz
 beheizbarer Küchenherd mit einge-
 gossenen Teigrezepten in den Herd-
 platten. Sehr schön erhalten war das

klassische Eierkuchen-Rezept mit Hefe aber ohne
 Zucker. Die wussten damals schon, dass eines Tages in
 Deutschland über die Einführung einer Zuckersteuer
 gesprochen werden wird.



Fotos: KW



Und dann waren wir in der heutigen Zeit zurück und
 konnten uns an dem üppigen Mahl – Braunkohl mit Bre-
 genwurst – laben.

Der Braunkohl heißt nur noch so und wird heute als
 Grünkohl serviert, die Bregenwurst enthält heute auch
 kein Bregen mehr. Alternativ gab es Kassler und Schwe-
 nebauch in üppigen Mengen.



Foto: KW

Die Teilnehmer danken dem Stammtischleiter Gerhard
 Höttcher für die gelungene Veranstaltung und die tollen
 Erinnerungen.

Total-Absagen des Berliner Stammtischtreffens „Eisbeinessen“ gab es schon mal, auf Grund behördlicher Reglements zu Pandemie-Zeiten, doch das war im Januar 2026 keine Option. Ein unerwarteter Winter-Einbruch mitten im Winter legte weite Teile des Verkehrs in Deutschland lahm, auf der Schiene wie auf der Straße. Viele der angemeldeten Teilnehmer, vor allem aus den weiter entfernten Gebieten, hatten real keine Chance oder wollten das Risiko zu stranden nicht eingehen, und sagten ihre Teilnahme kurzfristig ab. Selbst Berliner Stammgäste mieden das Fußweg-Risiko oder waren schlicht erkrankt. Eine Clubkollegin aus Hamburg wagte den Start einer Fernzugfahrt, musste aber wegen Ausichtslosigkeit auf eine sinnvolle Ankunftszeit wieder umkehren. Teilnehmer aus Göttingen kamen, wenn auch mit Schwierigkeiten und signifikant erhöhter Reisezeit, noch rechtzeitig per Bahn zum Boulettenessen an. Teilnehmer aus dem Raum Dresden hingegen hatten gar keine Schwierigkeiten auf der Zugreise – hier hatte der Winter nicht so heftig „zuge schlagen“.

So kamen zum Termin des Boulettenessens am Freitag Abend 4 Berliner und 4 auswärtige Gäste zusammen. Bouletten gab es nicht, denn diese zu beschaffen und zuzubereiten, erfordert für das Stammhaus eine gewisse Mindestbestellmenge, die wir nun nicht mehr erreichten. Aber für so eine Kleingruppe ist hingegen das Essen nach Speisekarte gar kein Problem. Wir ließen es uns schmecken und hatten angeregte Gespräche.

Stammtischleiter Hartmut Moldenhauer war angesichts der schwierigen Lage hoch erfreut, dass nun doch noch so „viele“, und dazu gut gelaunt, zum Treffen gekommen waren. Das Ersatz-„Vorprogramm“ zum Eisbeinessen am Sonnabend wurde beraten, denn die geplante Fahrt auf der Schiene nach Brandenburg / Havel hatte Hartmut aus mehreren Gründen streichen müssen, die sowohl in der Witterung, als auch in anders zu begründenden chaotischen Zuständen des SPNV auf dieser Relation lagen.

Mit der höchstmöglichen Sorgfalt hatte er diese Tour wenige Tage zuvor im Selbstversuch erprobt ... Hartmuts großes Interesse an Geschichte und die Vermittlung entsprechender Kenntnisse ist uns schon länger geläufig. Man erinnere sich

an die Führung durch die Polizeihistorischen Sammlungen im Januar 2023 (siehe Bericht im [NFS 1/23](#) vom „Eisbeinessen“), deren Existenz wesentlich auf sein persönliches Engagement zurück geht. So fand er auch schnell eine Idee auf diesem Gebiet: Wir einigten uns, gemeinsam das [Museum Berlin-Karlshorst](#) zu besuchen, den Ort der deutschen Kapitulation im 2. Weltkrieg. Nachdem wir schon 2025 unser Eisbein mit belastenden geschichtlichen Informationen zu „verdienen“ hatten (siehe [NFS 1/25](#)), war das nun auch diesmal wieder unsere Wahl. Denn, uns ist allen klar, dass an solchen Stätten Informationen prägnant vermittelt werden, deren Kenntnis für deutsche Bürger wichtig ist – doch wann entschließt sich der Durchschnitts-ELF schon mal aus eigenem Antrieb, so eine Ausstellung aufzusuchen – außer wenn Geschichte halt sein direktes eigenes Interessengebiet ist? Eher „irgendwann“ mal, was sich beliebig hinausschieben lässt. Hartmut bot uns diese Gelegenheiten, also nutzten wir sie! Der Rahmen des Stammtischtreffens ist für die Verarbeitung der Eindrücke auch gut, denn man kann sich anschließend in der Gruppe dazu austauschen.

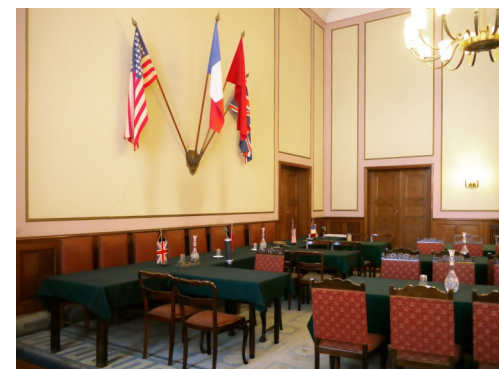
Am Samstag Morgen trafen sich 6 von uns, aus verschiedenen Quartieren ankommend, an einem zentralen Umsteigepunkt und fuhren mit der S-Bahn nach Karlshorst. Vom Bahnhof gelangten wir zu Fuß an das ca. 2 km entfernte Museum, wo die zwei mit dem PKW angekommenen Clubfreunde auf uns trafen. Die winterlichen Bedingungen forderten unsere



Vorsicht auf dem Fußweg, stellten aber kein größeres Problem dar.



Der historische Ort innerhalb des Museumsgebäudes ist der große Konferenzsaal, so möbliert und eingedeckt, wie es auf den Fotos von der Kapitulationsunterzeichnung festgehalten ist.



In den Ausstellungsräumen wird das gesamte Themenfeld behandelt, das mit der Vorgeschichte des 2. Weltkriegs beginnt und mit der Rezeption der Geschichte im Nachgang, aus verschiedenen Blickwinkeln von Ost / West, in Deutschland und auch auf

dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion, endet. Auch der aktuell aufgebrochene tiefe Graben zwischen Russland und der Ukraine bildet einen Aspekt der Rezeptions- und Deutungsproblematik und wird als Anregung zur schrittweisen Umgestaltung auch dieser Ausstellung thematisiert.

Den Rundgang machten wir mehr oder weniger individuell. Die Dauerausstellung ist auf das historische Teilgebiet „Deutschland und die Sowjetunion im Zweiten Weltkrieg“ fokussiert. Auch im Außengelände sind



Von der Roten Armee gefertigtes Modell Berlins für die Vorbereitung des Artilleriebeschlusses, März / April 1945, angefertigt unter Marschall Shukow



Exponate zu besichtigen – zum Einen eine chronologische Reihe von Merktafeln über die Ereignisse, die das Ende des Krieges besiegelten, und zum Anderen mehrere sowjetische Militärfahrzeuge aus jener Zeit.

Nach zweieinhalb Stunden traten wir den Weg zum Stammhaus an und tauschten unsere Gedanken über das Gesehene und teils vom Audio-Guide Gehörte aus. Am Umsteigepunkt zur U-Bahn nach Siemensstadt wartete schon eine 9. Teilnehmerin aus Berlin, die wir herzlich begrüßten.

Die Eisbein-Portionen mit allem Drum und Dran erhielten wir wie vorbestellt, und es war lecker wie immer. Die Leser mögen dem Autor verzeihen, dass dieses Jahr einmal kein Foto der Speise abgebildet wird. Hartmut hatte auch wie immer die Spenden-Lok mit, welche er vom früheren Stammtischleiter, unserem Ehrenmitglied Jürgen Drömmert, übernommen hatte. Doch heute diente sie nur zur Erinnerung – er gab bekannt, dass dieses Mal keine Spenden für die Stammtischkasse angenommen würden, da sie ausreichend gut gefüllt wäre, und das Geld auch mal einer Nutzung zugeführt werden sollte. Konkret wurden von ihm, aus eigener Freude und zur Freude aller Anwesenden, zwei Willkommens-Runden geistiger Getränke bezahlt.



Im Gespräch stellte sich heraus, dass alle Auswärtigen auch die Übernachtung zum Sonntag gebucht hatten – unser Altpräsident aus Göttingen hatte sich schon im Vorfeld mit Klaus Wehmeyer aus Berlin über einen privaten Kurzbesuch verständigt, und der Autor hatte ja die ursprünglich für Sonntag geplante Vorstandssitzung als Anlass, die nun aber abgesagt war.

So machte Klaus den Vorschlag, die Einladung zum kurzen Privatbesuch auf die ganze Runde der Anwesenden auszuweiten, denn es ging dabei hauptsächlich um seine Fortschritte mit der kleinen Spur-0-Echtdampflokomotive, die bei der zurück liegenden JHV unser einziges „Dampfspektakel“ bildete und zu dem Anlass leider ein paar Schwierigkeiten bereitet hatte (nachzulesen im [NFS 4/25](#), Seite 24). Die Einladung wurde von allen anwesenden Eisenbahn-Fans ohne Zögern angenommen, Treffzeitpunkt und Anfahrt wurden sogleich geklärt.

Das Personal des Stammhauses gewährte uns freundlicherweise ein Überziehen der vorbestellten Sitzungszeit – sicher dadurch begünstigt, dass wir nicht so viele Personen waren wie sonst. So konnten wir bei einem zusätzlich geordneten Getränk noch weiter „höcken“, bis uns die Anstrengungen des Tages bettschwer machten.



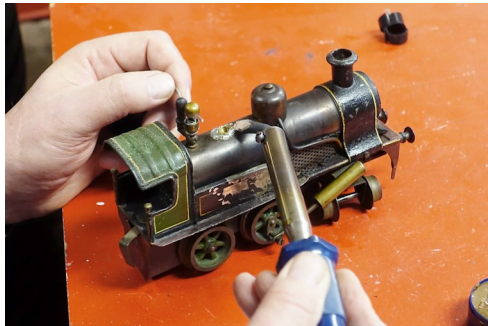
Am Sonntag Vormittag trafen wir uns vor dem Wohnhaus unseres Kollegen wieder. Klaus und Doris empfingen uns herzlich, zeigten uns ihr Anwesen, natürlich auch mit speziellem Blick auf Technik-Bereiche und Hobby-Accessoires. Wir wurden prima mit Getränken und kleinen Snacks bewirtet. Klaus erklärte uns noch, dass er seinen Enkeln versprochen hatte, nach „Abnahme“ der Dampflok-Wartung durch uns, eine Dampflok-Spielrunde mit ihm zu machen.

Im Keller, war schon das Teststrecken-Gleis-Oval verlegt. Die bewusste „C. N. R.“-Dampflok ohne Typschild sollte nun, nach den von Klaus vorgenommenen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, vor unser aller Augen erneut Probefahrten absolvieren.



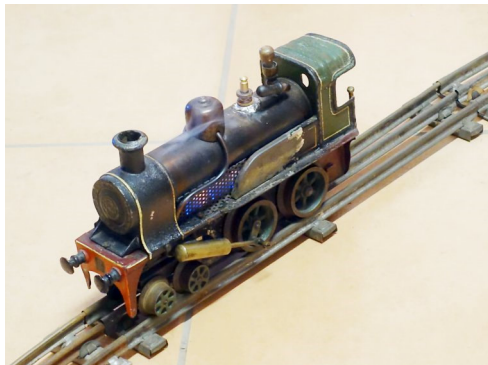
(Alle Fotos bei Klaus von Peter Brühwiler)

Klaus hatte vorab schon die Kolben leichtgängiger gemacht.



Jetzt arbeitete er noch in unserer Gegenwart die Lötnaht der Schraubfassung für das Sicherheitsventil nach, weil er an ihr bereits eine Undichtigkeit festgestellt hatte. Zur Erklärung: Das originale Sicherheitsventil war nicht mehr reparabel, weshalb Klaus schon vor längerer Zeit ein neues besorgt hatte. Es war ihm aber nicht möglich, eine Ausführung zu finden, die zum Gewinde des originalen Sockels passte. Deswegen entschied er sich, auch den Sockel zu erneuern, und da her rührt die Eigeninitiative zum Einlöten des Sockels.

Vor Antritt der Probefahrt bekamen die Achslager noch etwas Ölung. Wie schon erlebt, brauchte die Lok erst ein wenig Zeit zum Durchwärmen der Zylinder, dann lief sie recht gut, machte aber nicht den Eindruck, dass sie Anhängelast befördern könnte.



Um die nächste Teststufe anzugehen, wurde sie gestoppt, entfeuert, Wasser und Brennstoff nachgefüllt.



Der Schlepptender sowie Wagen zum Anhängen bekamen ebenfalls ihre Lager geschmiert. Außerdem hatten jetzt

Überlegungen ergeben, dass man die Leistung am Zughaken durch größeres Feuer erhöhen könnte. Also wurden die Dochte des Spiritusbrenners etwas länger eingestellt, damit während der Fahrt mehr Verdampfungsleistung zur Verfügung steht.

Die Dochte sind übrigens auch „Neuware“, mit der Eigenschaft, dass sie sich durch die Spiritus-Flamme nicht verzehren. Ob das bei der Original-Bestückung dieses Modells auch schon so war? Das ist eher nicht anzunehmen, sonst wären die Original-Dochte ja vielleicht noch gut gewesen.

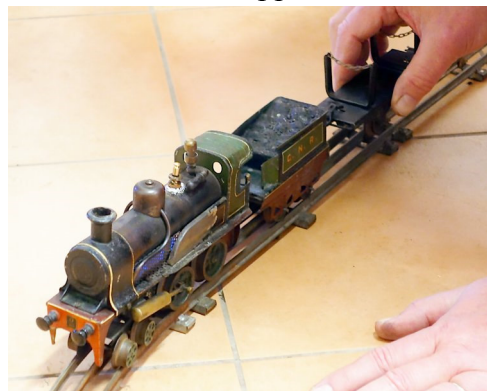
Die Befeuerung muss bei diesem Modell vor dem Aufgleisen erfolgen (der Spiritusbrenner wird außerhalb der Lok angezündet und brennend unter dem Kessel eingesetzt).



Das Kuppeln mit dem Tender gestaltete sich mit der befeuerten, heißen Lok etwas hakelig.



Auch das Anhängen eines Wagens war schwierig, wegen unterschiedlicher Kupplungsbauarten, die nur mittels Provisorium kuppelbar sind.



Es gelang, und der Zug kam tatsächlich in Fahrt. Aber die Freude währte nur kurz – alsbald trat Nebendampf aus und die Zugkraft fiel ab. Klaus erkannte sofort das Dilemma: Das Lötzinn am vorab eingelöteten Ventilsockel war geschmolzen und dadurch wieder ein Leck am Kessel entstanden. Die Testfahrten mussten leider abgebrochen werden.



Nun wurde ausgiebig über das Lötproblem gefachsimpelt. Schnell bestand Einigkeit darüber, dass das niedrig schmelzende Lötzinn, welches sich gut verarbeiten lässt und bei Klaus zur Hand war, offenbar für Dampfkessel ungeeignet ist. Höher schmelzende Lote sind bekannt, z.B. bleifreies Elektronik-Lötzinn, Silberlot, Hartlot ... Die Verarbeitung wird dabei immer schwieriger, und Klaus fragt sich, inwiefern er das selber als Löt-Laie beherrschen mag, zumal die geringe Wandstärke des Kesselblechs Bedenken über die mechanische Standhaftigkeit bei unqualifizierten Behandlungen auslöst. Vielleicht ist es doch besser, für die betriebsfähige Bewahrung des Modells, einen Feinmechanik-Spezialisten hinzuzuziehen – das war das Fazit dieses kleinen Dampf-Workshops.

Nach einer kurzen Sitzung am „Runden Tisch“ zur Auswertung des Geschehenen kamen wir dann zum Ende dieses langen, völlig anders als geplant verlaufenen Stammtischtreffens, und traten unsere Heimwege in die verschiedenen Richtungen an.

Danke Hartmut und Klaus, und auch euren „Beifrauen“ Katja und Doris, es war ein ganz prima Wochenende unter Clubfreunden geworden, trotz aller Widrigkeiten!

Ob Klaus es am selben Tag wohl noch geschafft hat, die kleine Lok für seine Enkel nochmals in Gang zu setzen? Ihr könnt ihn ja bei der nächsten Begegnung, oder auch einfach so aus der Ferne, mal fragen.

Es geht natürlich um Lokomotiven, genauer um Dampfloks der **Baureihe 52.80** aus dem ostsächsischen Raum.

Unter der Obhut des Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. (**OSEF**) sind drei Exemplare dieser DR-Reko-Baureihe bewahrt worden, von denen hier anlässlich ihres Jubiläums – vor einigen Jahren – etwas berichtet werden soll. *Dieser lokale Fokus soll nicht die Leistungen anderer Eigner / Körperschaften in den Schatten stellen, die weitere Loks dieser Baureihe in Schuss halten!*

Gebaut wurden diese Loks als BR 52 massenweise in verschiedenen Werken, weithin bekannt als „Kriegslok“, zu diesem Zweck unter äußerster Vereinfachung gegenüber den DR-Einheitslokpriinzipien. Wegen ihrer schiereren Menge und gewisser Robustheit bildete diese Baureihe nach dem 2. Weltkrieg das Rückgrat des Güterverkehrs, aber viele Exemplare wurden nach und nach auf Grund der betrieblichen Erfordernisse mit wichtigen Elementen ziviler Loks nachgerüstet. Schließlich kam es bei der DR ab 1960 zur planmäßigen, umfangreichen Rekonstruktion von 200 Exemplaren zu vollwertigen Tzf auf dem damaligen Stand der Technik.

52 8056-5 wurde 1943 als 52 6778 in Dienst gestellt und 1986 mit defektem Kessel abgestellt. Enthusiasten schafften es 1988, sie ohne Zuhilfenahme eines Krans auf einen „Denkmalsockel“ vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Bautzen zu bringen, von dem sie jedoch 2017 weichen musste, weil das Gebäude samt dem Grundstück von der DB verkauft wurde. Unter großem Engagement u.a. der OSEF, die neuer Eigentümer der Lok wurden, wurde ein neuer Standort gesucht und jenseits des breiten Gleisfelds, auf der Laderampe des früheren Güterbahnhofs, gefunden.



Erscheinungsbild Anfang 2025 (F.: KH)

Zum Umzug dort hin musste ein aufwändiger Transport auf der Straße organisiert und finanziert bzw. gesponsert werden. 2002 wurde sie provisorisch neu angestrichen, aber der Korrosionsprozess hatte 20 Jahre später schon wieder die Oberhand gewonnen.

Am 14.09.2025 (Tag des offenen Denkmals) veranstalteten die OSEF ein kleines Fest rund um die Denkmallok. Vereinsfreunde luden auf den Führerstand ein, an der Laderampe stand der geöffnete BDghw-„**Barwagen**“ mit Ausstellung und Souvenirverkauf, es gab Grillerchen und die Rangierlok **105 015-2** pendelte zu Führerstandsmittfahrten. Die 52er zeigte sich zum Zweck der erneuten frischen Farbgebung halbseitig eingerüstet.



Blick aus dem V 60-Führerstand auf die Szenerie an der Laderampe (Foto: FJ)

52 8080-5 wurde 1944 als 52 5015 gebaut und 1989 völlig verschlissen abgestellt. Nach langer Odyssee konnten die OSEF 1993 die Betreuung übernehmen, mit der Aufarbeitung beginnen, und die Lok 2001 schließlich auch erwerben. Nach der HU 2002 war sie bis 2013 betriebsfähiges „Zugpferd“ des Vereins, wobei eine sehr aufwändige Zwischen-Aufarbeitung des Fahrwerks nochmals große Anstrengungen erforderte.



Ein Jahr vor Ablauf ihrer Fristen nahm sie noch am Dresdner Dampfloktreffen teil.

Seither ist sie wieder in langfristiger Aufarbeitung. Ihren Platz als dampfendes Zugpferd der OSEF hat nun

die nachfolgend beschriebene Lok eingenommen. Hier noch die Frontpartie:



Am Kohlebansen neben Haus 1 des BW Dresden-Altstadt, eine Woche vor Ostern Ende März 2012 (Fotos: FJ)

52 8141-5 ist die derzeitige „Leistungsträgerin“ der OSEF. **NFS 4/20** berichtete über ihre ersten Publikumsfahrten nach Abschluss der HU 2020 inklusive problematischer Fahrwerks-Nacharbeiten (übrigens ist sie auf dem Foto dort zusammen mit der Denkmalsockellok zu sehen).

Sie entstand 1944 als 52 5315 und schied 1990 durch Verkauf aus dem Bestand der DR aus. 1998 lief die Kesselfrist ab. Sie war nie z-gestellt. Für die 2020 erreichte Wiederinbetriebnahme bekamen die OSEF einen Millionenbetrag an Fördergeld zugesprochen. Sie ist, als derzeit besonderes Merkmal, wieder mit einem Giesl-Ejektor ausgerüstet worden und trägt deswegen den Kosenamen „Giesl’a“. Eine solche effektivitätssteigernde „Quetschesse“ hatten bei der DR 290 Exemplare der BR 52 erhalten, verloren sie aber im Laufe der Jahre wieder. Download-Tipp: **DR-Richtlinie zum Giesl-Ejektor, VES-M Halle, 1967**



Oktober 2020, auf der Fahrt von Görlitz nach Bautzen kurz vor dem Ziel (F.: FJ)

Buchtip: Eigenverlag der OSEF 2020 – 80 Jahre 52 8080 und 52 8141 – 30 Jahre wieder Dampf in Löbau. Format A4, 145 Seiten, über 250 Fotos, 38,00 €; erhältlich bei Veranstaltungen der OSEF oder per **Versand** (+ 8,00 €).

Gemeinsam mit Ellen und Heiner Bruer, Hans Willemsen und Wolfgang Kapferer begaben wir uns im September auf eine Reise in die Schweiz und nach Italien – ein Erlebnis voller Eindrücke, das uns an unsere Jubiläums-Generalversammlung 2022 im Depot Erstfeld erinnerte. Unser herzlicher Dank gilt allen mitgereisten Clubkolleginnen und -kollegen für ihre Teilnahme sowie der ARSMS, dem Team Erstfeld und Giorgio Hoenig für die überaus gastfreundliche Aufnahme

– Inge und Reinhard Schüller

Schließlich waren wir sechs Teilnehmer, zwei weniger als ursprünglich geplant. Die Anreise erfolgte individuell: Ellen, Heiner und Wolfgang reisten mit dem Auto an, ebenso wie wir selbst, während Hans mutig die Deutsche Bahn wählte.

Eine kleine Anekdote für Zahlenliebhaber: Die tatsächliche Entfernung von Haustür zu Haustür – genauer von unserem Zuhause in Hemmoor bis zum Hotel über Hannover, Frankfurt und Basel – betrug exakt 1000 Kilometer.

Nach unserer Ankunft im modernen Hotel „54 Hochgenuss“ in Schattdorf trafen wir uns bald zum Abendessen im hauseigenen Restaurant. Dieses hielt, was es versprach: köstliche, regionale und frisch zubereitete hausgemachte Speisen, die von sorgfältig ausgewählten Weinen begleitet wurden. Küche und Service verwöhnten uns in jeder Hinsicht.

Das Hotel gehört zur Schweizer SISAG-Gruppe und befindet sich direkt im Verwaltungsgebäude der Firma. Die SISAG entwickelt Steuerungs- und Automationssysteme für Seilbahnen, den Stadtverkehr, Infrastruktur und Industrie – um nur einige Geschäftsfelder zu nennen.

Wir hatten das Hotel vor allem wegen seines Komforts gewählt, der zahlreichen freien Parkplätze, der Nähe zur Autobahn und natürlich wegen der kurzen Entfernung zum SBB Historic Depot in Erstfeld.

Am Freitag waren unsere Freunde vom Team Erstfeld und die Aussteller noch eifrig mit den letzten Vorbereitungen für die Gotthard-Bahntage beschäftigt. Aus Brugg traf die Dampflok C 5/6 2978 „Elefant“ mit einer Garnitur aus Leichtstahlwagen ein, ebenso die beeindruckende

Dampfschneesleuder Xrotd 100. Die Presse war vor Ort, das Festzelt wurde aufgebaut, und zahlreiche weitere Aufgaben warteten auf die fleißigen Aussteller und Gastgeber.

Das bot uns die Gelegenheit, noch etwas anderes zu unternehmen. Wenige Tage zuvor war die Idee gereift, unsere Freunde von der Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento zu besuchen.

Da alle Zugverbindungen jedoch ausgebucht und kurzfristige Buchungen sehr teuer waren, entschieden wir uns für zwei der verfügbaren Autos.

So reisten wir mit dem „Neckar Express“ und dem „Elbe Express“ durch den Gotthard-Straßentunnel und weiter über Chiasso und Como bis nach Mailand. Dabei nutzten wir die nördliche und östliche Tangente, um die Metropole weiträumig zu umfahren – bis fast an den Verschlebebahnhof in Smistamento.

Das Treffen in Mailand verlief zwanglos und herzlich. Luciano und Stefano nahmen sich viel Zeit für uns, zeigten neue Projekte und die inzwischen fertiggestellte H0m-Modul-Modellbahn „Bernina“.

Diese Modellbahn ist eine feste Größe auf dem Messestand der Fondazione FS Italiane, der Stiftung zur Bewahrung des historischen und technischen Erbes der italienischen Eisenbahn. Zu sehen etwa auf der jährlichen Modellbau- und Modellbahnausstellung „Hobby Model Expo“, die gleich nebenan zwischen dem Depot und dem Flughafen Milano Linate stattfindet. Vom Depot aus läuft man einfach links herum, vorbei am Krematorium, dann rechts, und schon steht man mitten im Modellbahnhimmel von Novegro.

Nach der Führung durch den Depotbereich der Associazione zog es uns in die bekannte Trattoria moderna „El Galet“ gegenüber. Wer bei der JHV 2022 dabei war, kennt diesen Ort und weiß, welche kulinarischen Genüsse uns dort erwarteten. Am Nachmittag hieß es dann Abschied nehmen. Unsere italienischen Freunde mussten zurück ins Büro, um zeitig ins wohlverdiente Wochenende zu starten.

Für uns gestaltete sich die Rückfahrt etwas komplizierter. In Mailand hatte der Berufsverkehr eingesetzt und an





diesem Freitag vielleicht noch stärker als sonst. Später in Airolo sorgte die Ampelschaltung vor dem Tunnelportal für einen langen Rückstau, der von den Heimreisenden gen Norden viel Geduld verlangte.

Am Abend ließen wir unseren italienischen Tag im Restaurant des Hotels gemütlich ausklingen. Für die Fahrer des „Neckar Express“ und des „Elbe Express“ war endlich Zeit für einen ordentlichen Kübel Bier oder einen guten Rotwein zum Essen. Nach dem Dessert präsentierte uns die aufmerksame Serviererin einige kleine, bauchige Flaschen, die fast wie aus einem geheimen Chemielabor wirkten. Es war Grappa! Verdammt guter Grappa! Auf den letzten folgte der allerletzte und der bekannte dann noch eine für den Heimweg ...

Am Samstagmorgen zog uns das große Fest mit seinen angekündigten Schweizer Loklegenden magisch an, so sehr, dass wir bereits vor Abfahrt des ersten Dampfsonderzugs mit dem Bus am Bahnhofsvorplatz in Erstfeld

eintrafen. Dort und im Bahnhof herrschte bereits reges Treiben. Nun galt es genau zu überlegen: Wo stelle ich mich mit meiner Kamera am besten auf? Wird der Zug zuerst an den Bahnsteig rangiert oder rollt die Lok allein an? Ist es heute überhaupt möglich, zwischen den vielen Eisenbahnfreunden und Besuchern die begehrten Motive einzufangen, möglichst ohne die anderen im Bild ...

Plötzlich regte sich etwas auf der anderen Seite. Drei Wagendächer schauten hinter der Schutzwand hervor, Dampf stieg auf! An Dach, Dom und Schornstein war der „Elefant“ schnell zu erkennen – kein Zweifel, es ging los.

Für mich war der ideale Aufnahmepunkt das nördliche Ende des mittleren Bahnsteigs. Die anderen erkannten das ebenfalls und stellten sich prompt dazu, sodass es am Set etwas gedrängelt zuing. Die Eisenbahner zeigten sich rücksichtsvoll, nur ein einzelner Zeitgenosse, der wohl zufällig dort war, verhielt sich unhöflich – leider keine Seltenheit.





Der „Elefant“ drückte seinen Zug zurück ins Ausziehgleis und erhielt rasch die Freigabe aus dem Stellwerk, um an den Hausbahnsteig zu rangieren. Mit meiner Kamera stand ich eigentlich perfekt, doch das Licht sorgte für Sorgenfalten: Die Berge blockierten noch die Sonne. Trotzdem gelang mir ein Foto, auf dem sogar die Kuppelstange in bester Bellingrodt-Position zu sehen war. Carl Bellingrodt, der einst berühmte und längst verstorbene Eisenbahnfotograf, hatte diese niedrige Position der Kuppelstange mit freier Sicht auf die Gegengewichte als Standard definiert – das sieht am schönsten aus, nicht wahr?

Dann kündigte die Anzeigetafel am Bahnsteig die Abfahrten an: Dampfzug um 09.33 Uhr von Gleis 1, die Südostbahn um 09.34 Uhr von Gleis 2, also eine Minute nach dem Dampfzug. Das versprach nichts Gutes!

Die Südostbahn rollte an und verdeckte die Sicht für viele andere Fotografen und Besucher.

Also eilte ich an das südliche Bahnsteigende. Dabei fotografierte ich noch schnell eine Gruppe „Kuhglockenspieler“, die aus der Südostbahn stiegen und die halbe Breite des Bahnsteigs beanspruchten.

Die meisten anderen schafften wohl nur einen Nachschuss mit zwei traurigen roten Lampen am Wagenende.

Von der fast leeren Südseite aus zeigte sich die Lok, nein, der ganze Zug in voller Pracht. Dampfahnen stiegen aus den Zylindern und dem Schornstein empor. Schnell stellte ich meine Kamera auf Serienaufnahme, hielt den Auslöser gedrückt und genoss einfach den Anblick.

Zugegeben, zwei Personen störten später etwas im Bild, doch dafür gibt es heute in Adobe Lightroom eine von künstlicher Intelligenz unterstützte Funktion, mit der Personen als störende Elemente erkannt und entfernt werden kön-

nen. Vielleicht hätte man dieses Feature freundlicher benennen können. Funktionieren tut es aber erstaunlich gut. Natürlich durfte auch der Nachschuss nicht fehlen. Ich hielt den Auslöser abermals einige Zeit gedrückt.

Fette Beute! Ich war rundum zufrieden und blickte dem Dampfzug nach, so lange es ging.

Wenn man so dasteht, kommen einem unweigerlich Wünsche in den Sinn. Kennt ihr das? Diesmal waren es die Leichtstahlwagen, die ich ins Visier nahm. Sollten diese nicht bald für meine Spur erhältlich sein?

Da fielen mir die Schweizer Firma Aare Valley Models und die deutsche Firma Werning Modell ein. Ein kurzer Blick ins Netz verriet: Da ist wohl etwas in Planung. Aber wie erkläre ich Inge den Bedarf? Sie kümmert sich bei uns ums Controlling und den Einkauf. Vielleicht sollte ich noch abwarten und erst, wenn wir selbst mit dem Dampfzug gefahren sind, demütig das Gespräch suchen ...

Mittlerweile hatte ich die Unterführung erreicht und verließ den Bahnhof, um über die enge Schlossbergstrasse und die Lindenstrasse zum Festgelände zu gelangen. Diesen Weg nennen die Eisenbahner vom Team Erstfeld scherzhaft den „Dorfrundgang“ oder auch „Verschieben“. Nun galt es, Inge, Wolfgang, Hans, Ellen und Heiner in der Menge ausfindig zu machen. Meine Crew war natürlich längst da – im Festzelt. Hier angekommen bestellte ich mir auch zunächst einen Kaffee und eine köstliche Bratwurst bei der Chefin de Cuisine, einer bekannten SBB-Lokführerin vom Team Erstfeld.

Nach diesem zweiten Frühstück galt meine Aufmerksamkeit zunächst der Arbeit von Stefan Landenberger, der bei einer Veranstaltung wie den Gotthard-Bahntagen natürlich nicht fehlen durfte. Eigentlich ist immer ein Lan-

denberger irgendwo dabei – sei es in Zürich oder Bauma, auf der Furka, am Katzenssee oder heute am Gotthard.

Stefan präsentierte die Normalspur-Dampf-Schneesleuder der Xrotd 100. Er öffnete die Klappen und zeigte den hin- und hergehenden Kreuzkopf sowie die arbeitenden Stangen, während die Schleuder langsam und fast geräuschlos rotierte. Die Besucher hielten freiwillig einen sicheren Abstand zum gewaltigen Schaufelrad, was beeindruckend wirkte – zwischen Wasserkran und der jungen Nachfolgerin, einer Xrotd-Hochleistungs-Schneesleuder der Firma Beilhack.

Dann überraschte mich, dass alle fahrfähigen Schweizer Loklegenden – der „Gigant“, die Doppellok Ae 8/14 11801, die mir gut bekannte „Schwalbe“, der Triebwagen Bde 4/4 1646, die Ae 6/6-Vorserienlok-Kantonslok 11402 „Uri“ und die Schwesterlok Ae 6/6 11411 „Zug“ – direkt vor der vollständig renovierten Remise in Pose standen.

Frei zugänglich, alles zum Anfassen. Interessanterweise trauten sich nicht alle Besucher auf die Gleise – mein Glück. Ich genoss die Freiheit bis zum Absperrband vor dem Ausziehgleis.

Allmählich wurde es Zeit, mich um meine Mitreisenden zu kümmern und sie auf die nahende Abfahrt unseres Dampfsonderzugs aufmerksam zu machen. Bitte rechtzeitig verschieben ...

Frühzeitiges Erscheinen sichert die besten Plätze. Wir hatten unsere Plätze im 1.-Klasse-Wagen direkt hinter der Lok, in Fahrtrichtung links. Hier sitzen die Freaks, die Touristen rechts.

Es war Zeit, Inge ein wenig über diese ab 1930 in großer Zahl gebauten Kultwagen zu informieren und langsam den Bogen zu den bald von MW und Aare Valley erhältlichen Modellen zu spannen. Wie gesagt, Inge kümmert sich bei uns ums Controlling, und wenn ich gut vor-



bereitet eine begründete Bedarfsmeldung behutsam vor, dann stimmt der Einkauf meistens zu.

Der „Elefant“ setzte sich in Bewegung: Unsere C5/6 2978, eine von insgesamt 26 von der SLM Winterthur für den Güterzugdienst auf Gebirgsbahnen gebaute 4-Zylinder-Heißdampf-Verbundlokomotive. Zwei weitere Lokomotiven wurden als 4-Zylinder-Heißdampf-Lokomotiven ohne Verbund konzipiert. Alle Loks waren kohlegefeuert, nur die C5/6 2976 wurde 1953 auf Ölfeuerung umgebaut.

Ungewöhnlich für deutsche Dampflokfreunde ist der schwarze, glänzende Grundanstrich, der auf Bildern bis auf die Rauchkammertür eher dunkelgrau wirkt. Rot fehlt, dafür gibt es viel Messing und blanken Stahl. Das mag ich; ich finde, das passt zu einem Elefanten.

Stefan Landenberger öffnete an dieser Maschine weiter den Regler, und los ging es die Steigung hinauf. Amstetten, Gurtellen und Wassen passierten wir ohne Halt. In den Kehrtunneln öffneten wir die Fenster, und der Qualm zog über die Dächer nach hinten. Hammer-Sound! Dann wurden wir langsamer, ganz langsam. Warum? Wegen Xaver, Xaver Andermatt, dem mittlerweile weltbekannten Fahnenschwenker von Wassen. Und da stand er, vor seinem Bahnwärterhaus. Doch was war das? Xaver war nicht allein – noch drei weitere mit einer Flagge und neun mit Kamera, die unseren Zug fotografierten. Hoffentlich haben sie den Xaver nicht vergessen. Zug und Fahne, das gehört hier einfach zusammen.

Göschenen wirkt zurzeit nicht besonders fotogen. Der Grund dafür ist die riesige Baustelle auf dem Gelände der früheren Autoverladung. Hier wird der Abraum aus der neuen Autobahn-Tunnelröhre gefördert, bearbeitet und in Güterzüge verladen. Eine Riesenbaustelle!

Für mich als Fotografen war der Lokumlauf spannend. Ich wollte den „Elefant“ unbedingt vor dem Portal des Eisenbahntunnels ablichten. Das gelang nicht ganz. Stefan Landenberger war zu schnell. Schön war jedoch, dass auch der Gotthard-Panorama-Express vorbeifuhr. Das ist der moderne Zug mit den einzigartigen SBB-Normalspur-Panoramawagen. Schön anzusehen und keine Gefahr fürs Budget – die Modelle habe ich nämlich schon.

Auf der Rückfahrt kamen wir erneut beim Xaver vorbei und setzten unsere Fahrt nach Erstfeld fort. Meine Mitreisenden stiegen in Schattdorf aus, während ich noch einen kurzen Abstecher ins Depot machte, denn die Dampflok musste Wasser nehmen. Das wollte ich auf keinen Fall verpassen.

Ein reizvoller, wenn auch anstrengender Tag neigte sich dem Ende zu. Hans, Ellen und Heiner machten sich auf den Weg ins Dorf, um dort zu speisen. Wolfgang, Inge und ich hingegen kämpften uns mit den letzten Kräften die Treppe zum Restaurant im Hotel hinauf und fanden dort Platz.

Am nächsten Morgen lag das untere Reusstal in einem dichten Schleier aus Wolken verborgen. Da kam mir die Idee, die Abfahrt des frühen Dampfsonderzugs nochmal festzuhalten. Also nahmen wir den nächsten Bus nach Erstfeld. Am zweiten Festtag war es hier längst nicht mehr so voll.

Der Zug stand bereits am Hausbahnsteig bereit. Ich wechselte auf den gegenüberliegenden Bahnsteig und warf einen kurzen Blick auf die Anzeigetafel, die die baldige Ankunft der Südostbahn anzeigte. Ich suchte mir eine Kameraposition, von der aus ich die Ausfahrt des Zuges unterhalb eines der massiven Quertragwerke der Oberleitung aufnehmen konnte.





Später sollte es so aussehen, als fahre die Lok durch ein Tor. Also näherte ich mich vorsichtig dem Zugende der Südostbahn, die bereits eingetroffen war – dicht dran, aber nicht zu nah. Über den Berghang zogen Wolken, die fast bis an die Dächer der Häuser an der Gotthardstraße reichten. Ich entschied mich für ein Weitwinkelobjektiv, um die Ausfahrt des Zuges als ganze Serie festzuhalten. Dampf vor Dampf, das sieht man schließlich nicht alle Tage.

Dann setzte sich die Südostbahn in Bewegung, doch die Dampflok blieb noch stehen – eigentlich hätte es anders herum sein sollen. Ich glaube, der Lokführer hatte heute ein wenig Mitleid mit den Fotografen und öffnete den Regler etwas später. Groß war die Freude bei uns allen. Ich hielt den Auslöser gedrückt, gefühlt bis zum Anschlag bis runter auf den Akku. Der Spiegel vor dem Verschluss schlug unermüdlich hin und her und kam erst zur Ruhe, als der letzte Wagen an mir vorbeigefahren war. Seht selbst, was daraus geworden ist.

Wenig später fuhren Inge, Ellen, Heiner, Hans, Wolfgang und ich mit dem „San Gottardo“ von Erstfeld rauf nach Göschenen, gezogen vom braunen „Krokodil“, der Ce 6/8 II 14253. Wir nahmen im Speisewagen Platz und ließen uns von Karin Mangold und Irene Infanger mit frisch gebrühtem Filterkaffee verwöhnen. Endlich war auch Zeit für ein angeregtes Gespräch mit den fleißigen Kolleginnen vom Team Erstfeld.

Irgendwie kam das „Krokodil“ auf dieser Reise etwas zu kurz, und ich hatte fast ein schlechtes Gewissen. Was tut man da als Fotograf? Natürlich: warten! Die Lok sollte

noch ein zweites Mal den Berg hinauf nach Göschenen ziehen. Auch vom Krokodil musste unbedingt noch eine Bilderserie bei der Ausfahrt entstehen. Wo die Fotos entstanden sind, brauche ich wohl nicht mehr zu beschreiben.

Vielleicht sollte ich noch die Alphornbläser erwähnen, die heute vor der Schiebebühne und in der hinteren Remise mehrmals spielten. Ihre Musik fügte sich wunderbar in das Festgeschehen ein. Alphörner hört und sieht man bei uns ja eher selten. Liebe Leute von der größten Containerreederei der Welt, der Schweizer Reederei MSC, das wäre doch mal eine schöne Idee für den Hamburger Hafengeburtstag, oder?

Nein, vergiss meine Idee wieder. Neun Musiker mit Alphörnern in der U-Bahn – das geht wohl doch nicht.

Montag, unser letzter Reisetag.

Modellbahnanlagen zum Thema Gotthard gibt es viele. Zum Beispiel im Verkehrshaus Luzern, bei den Urner Eisenbahnen oder in Göschenen. Im Jahr 1969 trafen sich sogar in der damaligen DDR in Markranstädt bei Leipzig Modellbahner, die im TT-Maßstab Fahrzeuge, Gleise und Landschaften nachbauten – obwohl sie bis zur Wende nie in die Schweiz reisen durften und das Vorbild nie mit eigenen Augen sehen konnten.

Heute jedoch durften wir eine ganz außergewöhnliche Anlage kennenlernen. In Spur N, Maßstab 1:160, existiert hier eine Modellbahn, die den Anspruch hat, einen Abschnitt der Nordrampe der Gotthardbahn so realitätsnah wie möglich darzustellen.



In den Abmessungen annähernd originalgetreu, in der Detailierung kompromisslos – man nennt das Fine Scale. Wir reisten nach Mühlau im Kanton Aargau und waren Gast bei Giorgio Hoenig vom Team Erstfeld.

Schon der Zugang zur Anlage verriet viel: Der Besitzer ist Sammler und Macher zugleich. In den Vitrinen standen zahlreiche Modelle, streng nach Schweizer Vorbild über Jahre gesammelt. Besonders offensichtlich wurde seine Vorliebe für die Re 6/6.

Und wenn man dann vor der Anlage steht, fühlt man sich wie auf dem Urschlau-Hang rechts der Reuss. Vor uns liegt der Bahnhof von Wassen. Am besten schaut ihr auf der Karte nach, um auch den Streckenverlauf seiner Anlage besser zu verstehen.

Wir nehmen an, dass unsere Reise in Erstfeld beginnt. Nach dem Pfaffensprung-Kehrtunnel erreicht unser als Lokzug verkehrendes, noch tannengrünes, aber bereits mit eckigen Frontlampen und Klimaanlage ausgestattetes KATO-Modell der Re 6/6 11662 mit dem Wappen „Reuchenette-Péry“ die Spur-N-Welt von Giorgio Hönig.

Wir fahren bergwärts links der Reuss, unterhalb der Kirche von Wassen. Dabei sieht der Lokführer das „Chileli vo Wasse“ oben am Hang auf der rechten Seite in Fahrtrichtung. Nun erreichen wir die zweite Wendel – Entschuldigung – den Wattinger Kehrtunnel natürlich. Wir fahren auf einer echten Modellbahn! Wir gewinnen an Höhe und erreichen bald den Bahnhof von Wassen.

Die Kirche befindet sich wieder rechts in Fahrtrichtung. Hätte die Lok einen Kompass, würde die Nadel etwa in Richtung Nord-Nordost zeigen.

Das Empfangsgebäude ist ein originalgetreuer Eigenbau, einzig die Innenbeleuchtung macht etwas Probleme: Die Neonröhre flackert. Giorgio erklärt, das sei so gewollt und extra so programmiert. Außerdem entdecken wir einen kleinen SBB Tm II, einen Rangiertraktor von Arnold, der heute vom Fahrdienstleiter hin und her geschickt wird – wirklich schön anzusehen.

Unsere Fahrt geht weiter zur nächsten Wendel, dem oberen Mühltunnel, gefolgt vom Leggistein-Kehrtunnel und dem kurzen Maienkreuztunnel. Nun liegt die Kirche links unten in Fahrtrichtung. Doch wo ist Xaver Andermatt? In Modellbahnkreisen ist ein H0 Xaver von Modellbahn Hünnerbein in Aachen bekannt, N-Bahner müssen wohl noch warten. Schließlich sind wir in Göschenen angekommen und fahren in den altherwürdigen Gotthardtunnel ein.

Und plötzlich geschieht etwas Merkwürdiges: Giorgios Tunnel scheint ein Wurmloch zu sein – wir tauchen unvermittelt wieder aus dem Pfaffensprung-Kehrtunnel auf.

Ja, das war unsere Reise mit der kleinen Lok. Vielleicht könnt ihr nachvollziehen, was wir erlebt haben. Auf Giorgios Anlage ist längst noch nicht alles fertig – Fine Scale braucht eben Zeit. Das sieht man eindeutig. Schaut euch nur die filigranen Signale oder Signalbrücken an, die Integra-Signum-Gleismagnete, die Masten und Quertragwerke der Oberleitung und die Schaltposten. Das ist ein Traum.

Und betrachtet auch die elegant geschwungenen Gleisbögen, natürlich mit Überhöhung. Achtet auf die schlanken Peco-Weichen, die mit Servos angetrieben werden. Man muss sich Zeit nehmen, sonst könnte man endlos schwärmen und noch mehr Papier füllen ...

Ich möchte euch noch sagen, dass Giorgio im Vorstand vom Team Erstfeld sitzt, dem bahnhistorischen Verein am Gotthard. Natürlich weiß der Mann alles über das Vorbild – und das zeigt sich eindrucksvoll im Modell.

Jetzt wende ich mich noch damit an meine Leser: Bitte habt Verständnis dafür, dass ich in Giorgios Haus und auf seiner Anlage nicht selbst fotografiert habe. Ich denke, das ist nicht angebracht.

Aber ihr könnt das alles und noch viel mehr auf seiner Homepage www.gotthardmodell.ch entdecken. Klickt euch dort ruhig durch: Vorbild, Modell, Elektronik und Links zu weiterführenden Seiten. Es lohnt sich wirklich! Erstaunlich, wie viel Arbeit darin steckt.

Und nun ... Zum Schluss musste ich Giorgio dann doch noch fragen, ob er von der baldigen Auslieferung der neuen Leichtstahlwagen gehört habe. Das passte gerade, denn alle standen so schön beieinander, auch Inge war dabei. Er bestätigte es, erwähnte einen gewissen historischen Bestand und zauberte flink ein Modell des „Elefanten“ hervor – eine C 5/6 von Fulgurex, glaube ich. Und die fuhr dann mehrmals durch das kleine Wassen vor uns. Die kleine, feine C 5/6 von Fulgurex – schöner kann ein Bericht nicht enden.

Noch ein Satz: Ich verrate euch schnell, dass fünf der besagten Leichtstahlwagen wenige Wochen später den Weg in meine Vitrine fanden ...

Danke für euer Interesse.

+++ Zwischenstopp +++

Aufschub für NFS-Berichte

Inge und Reinhard Schüler informierten, dass der im letzten Heft angekündigte Bericht von ihrer Reise zum Gornergrat nicht erscheinen kann. Die gebuchte Winterreise im Februar 2026 mussten sie kurzfristig stornieren. Stürme, heftige Schneefälle und Lawinenabgänge hatten den Kanton Wallis und Zermatt schwer getroffen. Die BLS und MGB meldeten Entgleisungen. Der Betrieb auf der Gornergratbahn war tagelang unterbrochen. Force Majeure – auf ein Neues im kommenden Jahr!

Katrin und Frieder Jehring hatten es zwar nicht explizit für eine bestimmte NFS-Ausgabe angekündigt, wollen aber gerne in weiteren Fortsetzungen über ihre Reisen zu sehenswerten Eisenbahnen auf der Britischen Insel berichten. Zu Gunsten anderer, oft ja auch aktuellerer Beiträge bitten wir die Leser um Geduld. Nicht nur die Seitenzahl der NFS-Broschüre, sondern auch die limitierte personelle Kapazität im Redaktions-Büro setzen dem ehrgeizigen Vorhaben leider gewisse Grenzen.

In der „Schublade“ des Redakteurs liegen auch einige **weitere unveröffentlichte Zuarbeiten**, manche schon seit mehreren Jahren. Vereinbarungsgemäß sind diese als „Lückenfüller“ vorrätig, nicht dass wir mal leere Seiten „drucken“ lassen müssen, weil wir sie nicht „voll bekommen“ ... Die Autoren, welche diese Beiträge eingereicht hatten, bittet der Redakteur um Verständnis für diese Situation. Sollte jemand hierzu einen dringenden Wunsch haben, bitte bei der NFS-Redaktion anfragen!

„EDV“ – Geheimnis geleakt!

Experten aus der Hacker-Szene, die sich auch für Eisenbahngeschichte interessieren, ist es in einem mehrstufigen IT-Prozess gelungen, auf Daten eines sichergestellten **Robotron-Trommelspeichers** aus den 1960er Jahren nicht nur Zugriff zu erlangen, sondern eine rätsel-

haft erscheinende Partition als verschlüsselt zu erkennen und auch mittels einer **Brute-Force-Attacke** zu entschlüsseln. Da kein einsatzbereiter **R300**-kompatibler Großrechner mehr zur Verfügung steht, musste zunächst eine Adapterschaltung auf USB-Anschluss entwickelt und gebaut, und dann ein Treiberpaket für die Einbindung des Speichers unter Linux programmiert werden. Eine solche Brute-Force-Attacke (Durchprobieren aller möglichen Passwörter) hätte mit der damaligen Technik im Durchschnitt 1000 Jahre gedauert – mit heutigen Laptops dauert das (für die betreffenden, damals genutzten Dateigrößen, Codierungsmethoden und Ziffern-Passwörter) nur noch wenige Stunden.

Das Brisante an dem Fund ist der Inhalt der entschlüsselten Partition. Sie enthielt die Zeichenkette eines **Fernschreibens** (damaliges digitales Textübermittlungssystem „Telex“ mit 50 Bit je Sekunde, Speicherung üblicherweise auf Lochstreifen) des Ministers für Verkehrswesen der DDR, **Erwin Kramer** (*der mit der Mütze, die u.a. auch den V 180-Dieselloks mit Versuchs-GFK ihren Spitznamen gab, d. Red.*) an das Robotron-Forschungszentrum mit der Anweisung, bei der anstehenden Computerisierung der Fahrzeugverwaltung auf die Buchstaben E, D und V im **Triebfahrzeugnummernschlüssel** zu verzichten, und eine Begründung dazu. Bekanntlich unterschied man bislang Loks mit **Elektro-Antrieb** und Loks mit **Verbrennungsmotor-Antrieb** so von Loks mit **Dampfmaschine**. Kramer war bewusst, dass die Robotron-Ingenieure Wege finden würden, den Computern das bisherige Nummernsystem beizubringen, wobei man eventuell den Dampflokomotiven der Einheitlichkeit halber auch ein „D“ hätte voranstellen können. Aber, so die Argumentation, man sähe in der Zukunft auch die Option, mit dem Ziel der Rationalisierung von Betriebsabläufen Hybrid-Lokomotiven zu entwickeln, die dann mit Buchstabenkombinationen bezeichnet wer-

den müssten. So könnte es theoretisch auch zur Kombination „EDV“ kommen, was bereits als Abkürzung für „Elektronische Daten-Verarbeitung“ in Gebrauch war. Solche Bezeichner gelte es von vorn herein zu verhindern, aus zwei Gründen: Erstens könnte man solche Hybridloks dann nicht systematisch von rechnergesteuerten Loks (ebenfalls eine Zukunftsvision) unterscheiden, und zweitens könnten aus der BRD markenrechtliche Klagen erfolgen, weil dort bereits „EDV“, „DEV“, „VDE“ markenrechtlich geschützt waren. Das Fernschreiben war auf den 31. März 1965, 24.11 Uhr datiert. Es wies den Leiter der Robotron-Abteilung auch an, die Umsetzung ohne Weitergabe dieser Begründung durchzusetzen und das Schreiben zu vernichten, damit der Klassenfeind nichts von den strategischen Zukunftsplänen erführe.

Durch die offensichtliche, jedoch etwas überstürzte Befolgung dieser Weisung kam es 1970 bei der DR zur Hilfslösung mit führender „1“ für Verbrennungsantrieb, „2“ für Elektroloks und mit allen anderen führenden Ziffern für Dampfloks, weshalb die früher mit „1“ oder „2“ beginnenden Dampflok-Baureihen völlig neue Nummern bekommen mussten (z.B. wurde BR 23 zu BR 35). Man übersah jedoch, dass die DB parallel ein ähnliches System erfand, nur mit vertauschter Ziffernfestlegung ...

Es ist nicht bekannt, welcher Robotron-Mitarbeiter den Inhalt des Fernschreiber-Lochstreifens vor dessen Vernichtung auf den Trommelspeicher gesichert hatte. Dass er einen geheimen Code anwendete (von „Verschlüsselung“ spricht man erst in neuerer Zeit), und dass es wohl auch im Magnetband-Archiv keinen entsprechenden Datensatz gibt, zeigt, wie brisant die Speicherung an sich damals war. Möglicherweise wollte sich der Abteilungsleiter auch für den Fall rückversichern, dass man ihm eine misslungene Umsetzung der Computerisierung im Eisenbahnwesen der DDR ankreiden würde?



Donnerstag 08.10.

Anreise nach Göppingen ins RiKu-Hotel [Geislinger Straße 34, 73033 Göppingen](#), vom Bahnhof gerade aus über eine Straße, am nächsten Eck auf der rechten Seite, ca. 100 m.

Am Abend ab **19 Uhr** gemütliches Beisammensein im „Barfüßer“, direkt im Hotel.

Freitag 09.10.

Nach dem Frühstück Aufbruch zu Märklin ab **09.30 Uhr**, Fußweg ca. 15-20 min. (ÖPNV möglich).

10.00 Uhr geführte Werksbesichtigung bei Märklin und im Märklineum, [Reuschstraße 6, 73033 Göppingen](#), Mittagsimbiss in der dortigen Cafeteria. Besuch des Märklinshops möglich.

14.30 Uhr Aufbruch zum Göppinger Bahnhof (ca. 15-20 min.).

15.10 Uhr Bahnfahrt mit MEX 16 zum Hbf Stuttgart.

16.30 Uhr Besichtigung Stuttgart 21 (mit Führung) **oder**
Modell des Stuttgarter Hbf im Maßstab N 1:160 von Wolfgang Frey.

Ab **18.30 Uhr** Ausklang im „Brauhaus Schönbuch“, [Bolzstraße 10, 70173 Stuttgart](#), fußläufig in 15 min.

Rückkehr nach Göppingen in 5er Gruppen (BW-Ticket)

laut Fahrplan Abfahrtszeiten 20:04, 20:39, 20:42, 21:00, 21:36 oder später.

Samstag 10.10.

08.30 Uhr bis 10.30 Uhr pünktlich JHV im RiKu-Hotel.

11.07 Uhr Bahnfahrt über die Geislinger Steige (alt) nach Ulm mit MEX 16, ab Hbf Ulm Fußweg zur Mittagseinkuhr ca. 15 min „zum Haberfelder“, [Neue Str. 56, 89073 Ulm](#) um 12.30 Uhr.

14.30 Uhr Rückkehr zum Bahnhof Ulm, wo wir ab

15.00 Uhr mit einer historischen Straßenbahn Teilstrecken der Ulmer Linien befahren, inklusive Depotbesichtigung und Erklärung durch einen Insider.
zurück zum Bahnhof,

17.29 Uhr Bahnfahrt mit RE 200 über die Neubaustrecke nach Wendlingen, dort Umstieg in MEX 18 nach Plochingen und von dort weiter mit MEX 16 nach Göppingen, dort Ankunft 18.50 Uhr.

19.30 Uhr Tagesausklang im „Andechser“, [Schillerpl. 6, 73033 Göppingen](#), Fußweg ca. 10 min. vom Hotel.

Sonntag 11.10.

09.00 Uhr Abmarsch im Hotel zur Bahnfahrt

09.19 Uhr nach Amstetten, Württemberg

von dort Bahnfahrt mit dem [Albbähnle](#) nach Oppingen, Dampfzug 1000er Spur und Fahrt mit der [Lokalbahn](#) in reserviertem Wagen nach Gerstetten, dort Mittagsimbiss im Loksuppen.

Anschließend optional Gelegenheit der Besichtigung des [Riff-Museums](#) im Bahnhof und des Loksuppens der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF).

16.50 Uhr Rückfahrt im reservierten Wagen nach Amstetten.

18.08 Uhr Bahnfahrt mit MEX 16 nach Göppingen.

19.00 Uhr Ausklang im RiKu-Hotel / „Barfüßer“.

*P.S. Das Programm ist so geplant und größtenteils reserviert, **jedoch sind Änderungen möglich** (z.B. durch Fahrzeugausfall). Das Programm ist nicht barrierefrei. **Alle Uhrzeiten unverbindlich, Änderungen vorbehalten.***

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



RiKu Hotel Göppingen

Adresse: Geislinger Straße 34, 73033 Göppingen
 Telefon: +49 (0)7161 988 6538 (für Rückfragen)
 E-Mail: goeppingen@riku-hotel.de
 Internet: <https://www.riku-hotel.de/>

Das Hotel befindet sich fußläufig nur wenige Minuten entfernt nördlich des Göppinger Bahnhofes. Die Zimmer sind mit WLAN und großem Flachbildschirm ausgestattet. Der Frühstücksraum liegt im 1. Stock. Gegenüber der Rezeption befindet sich der Zugang zur „Barfüßer“-Hausbrauerei mit Schwäbischer Küche.

Hotelbuchung individuell bis zum 15.08.2026, nur per E-Mail. Buchungen sind nur gültig, wenn sie vom Hotel schriftlich bestätigt wurden.

Besondere Kondition für Teilnehmer der GV/JHV, Buchungs-Stichwort „Club DR Ehrenlokführer“, Preise je Zimmer:

07.10.-09.10.: 1 Pers. **89 €** / Nacht, 2 Pers. **104 €** / N.
 09.10.-12.10.: 1 Pers. **84 €** / Nacht, 2 Pers. **99 €** / N.
 reichhaltiges Frühstück: **15 €** je Pers. und Nacht **extra**.

Die Zimmer sind **ab 15.00 Uhr** bezugsfertig.
 Am Abreisetag ist der Check Out **bis 11.00 Uhr** möglich.

Parkgebühr in der hoteleigenen Tiefgarage: **10 €** je Fahrzeug und Nacht, begrenzte Anzahl von Stellplätzen, keine Reservierung möglich.

Bei **Anreise nach 18.00 Uhr** ist die rechtzeitige Kontaktaufnahme zur Übermittlung eines Codeworts nötig. Die Rezeption schließt 21.00 Uhr.

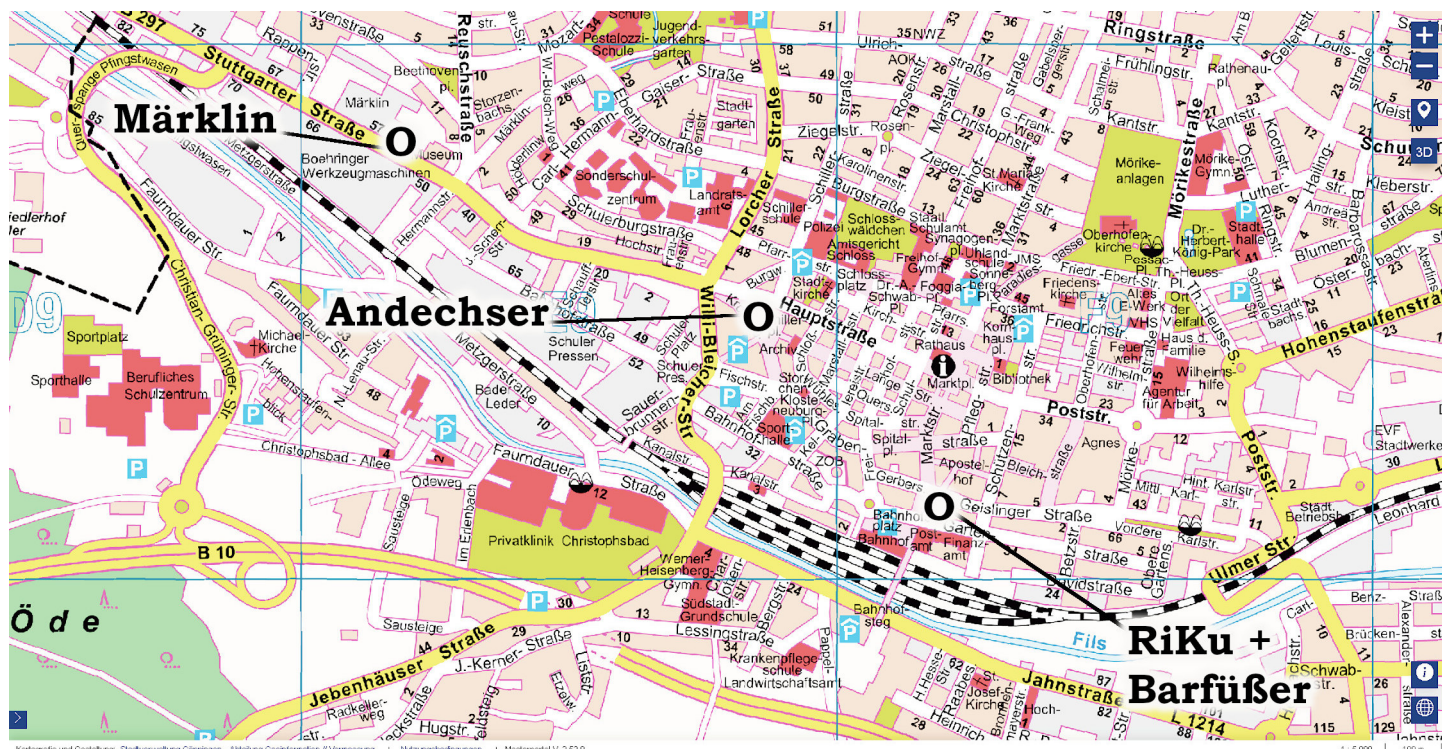
Stornierungen einzelner Zimmer sind nur bis 2 Wochen vor der Anreise kostenfrei möglich, danach ist mit bis zu 90% Stornokosten zu rechnen.

Bei der Buchung bitte direkt angeben:

Anreisetag	
Abreisetag	
Frühstück (15 € p.P.)	
Vor- & Nachname	
PLZ Ort	
Straße Hausnummer	
E-Mail-Adresse	
Mobilfunknummer	

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!

Unsere Anlaufpunkte in Göppingen



Geodaten © Stadt Göppingen, geoportal.goeppingen.de / Überlagerungen: NFS-Redaktion

Gastgeber und Organisation: Ulrich Kumpf, E-Mail: [uli.bierexpedition\(at\)web.de](mailto:uli.bierexpedition(at)web.de)
 Wolfgang Kapferer, E-Mail: [wolfgang.kapferer.mos\(at\)gmail.com](mailto:wolfgang.kapferer.mos(at)gmail.com)

Stammtische

Zwischen den jährlichen Treffen zur Hauptversammlung bieten unsere Stammtischtreffen Gelegenheiten für geselliges Beisammensein und interessante Erlebnisse. Hier findet ihr die Kontakte und die geplanten Aktivitäten, soweit sie zum Redaktionschluss bekannt waren. Alle Treffen finden auf privater Basis statt.

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

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



Stammtisch Zürich

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

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

Stammtisch Berlin

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

Das Traditionelle Eisbeissen in Berlin im Stammhaus Siemensstadt wird ab nächstem Jahr auf einen späteren Termin als den herkömmlichen Januar verlegt. Diese Entscheidung folgt aus dem Beinahe-Ausfall im Januar 2026.

Nach wie immer langfristiger und sorgfältiger Vorbereitung eines gemeinsamen Ausflugs und der Aufenthalte im Stammhaus durch den Stammtischleiter machten die deutschlandweiten heftigen winterlichen Wetterereignisse inklusive deren Folgen im Verkehrswesen, wie auch die saisonalen Erkrankungen, vielen angemeldeten Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Strich durch die Rechnung. Die kurzfristigen Absagen kamen Schlag auf Schlag. Hartmut stornierte deshalb den Besuch des Industriemuseums in Brandenburg / Havel. Dank dem Entgegenkommen vom Stammhaus war die Kürzung der Speisen-Vorbestellung unproblematisch, aber das war dann auch mit einem Verzicht auf die berühmten Bouletten am Vorabend verbunden. Es gab aber schmackhafte Alternativen à la carte. Statt um die 30 wie üblich, kamen nur 8 Teilnehmer zusammen, darunter 50% von auswärts. Es wurde trotzdem ein sehr gutes Treffen – siehe Bericht auf Seite 6.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

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

Besuch der Intermodellbau am Freitag, den 10. April 2026 in Dortmund; Die „3. Sommerfahrt“ vom 03.-05. August 2026 bei der Selfkantbahn ist ausgebucht.

Stammtisch Niedersachsen

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

Für den Sommer befindet sich eine Fahrt mit der Museums-eisenbahn in Bruchhausen in der Planung. Leider können wir erst im April einen Termin dafür mitteilen.

Stammtisch Südwest

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

Monatliche Treffen 17.30 Uhr abwechselnd: ungerade Monate – am 2. Freitag des Monats im **vevio Hotel & Events** (Ort wie bisher, alter Name „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 (hist.) Arnstadt, der Dampfloek-Erlebniswelt Meiningen, Fahrt mit der Oberweissbacher Bergbahn und Straßenbahn-Stadtrundfahrt in Erfurt am 29.05. bis 01.06. Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Personen beschränkt. Wer die Anmeldung „vergessen“ hat, kann es gerne noch versuchen.

Stammtisch Thailand

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

Stammtisch Russische Föderation

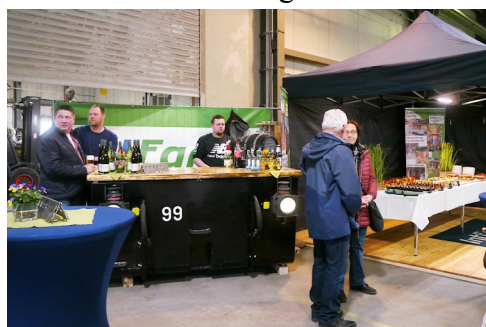
Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33, 198262 St. Petersburg, Russian Federation, Tel.: +7-9818067965, E-Mail: [sergeyss62\(at\)mail.ru](mailto:sergeyss62(at)mail.ru)

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

Ein zweites Leben mit 90?! / von Frieder Jehring

Nein, das betrifft nicht einen betagten Clubkollegen! Es geht um den „uneinheitlichen“ Schmalspur-Einheitswagen „Dresden K 480“ alias 970-459, gebaut 1932 in Bautzen, welcher nach seiner Außerdienststellung 1972 an das Verkehrsmuseum Dresden ging, ab 1975 durch die Traditionsbahn Radebeul-Ost - Radeburg in Radebeul-Ost als Aufenthaltswagen genutzt und dafür blau-weiß lackiert wurde und dann jahrzehntelang ungepflegt im Freien stand (NFS 1/25 berichtete). Der Wagen ist zudem innerlich von Vandalismus betroffen. Er wird nun, seit 2022 im Eigentum der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen (SSB), wieder betriebsfähig aufgebaut werden. Frieder Jehring folgte

einer Einladung zur **Instandhaltungswerkstatt Ostritz der intEgro Verkehr GmbH** anlässlich des feierlichen Starts dieser Arbeiten am 27.02.2026. Mitten in der Werkstatthalde waren neben dem auf einer Grube stehenden Wagen ein Buffet mit kleinen Häppchen und ein stilechter Tresen auf Basis eines ausgemusterten Dampfloek-Kohlekastens aufgebaut.



Schon vor dem planmäßigen Beginn der Veranstaltung konnten die Besucher sich frei in der Werkstatt bewegen und den anwesenden, freundlichen und gut gelaunten Mitarbeitern Fragen stellen.



Martin Engwicht (im Bild re.), Geschäftsführer der IntEgro Verkehr und Dr. Andreas Winkler, SSB-Vor-

stand (2. v.li.), begrüßten die Anwesenden und stellten den bisherigen Verlauf und die Aussichten zum Projekt „**Ein zweites Leben mit 90?!**“ dar.

Die äußerliche Befundung des Fahrwerks deutete bis jetzt auf keine außergewöhnlichen Schäden hin, wohingegen bekannt ist, dass das Dach seit längerem undicht war und die Inneneinrichtung nicht nur umgebaut und abgenutzt ist, sondern so stark beschädigt, dass ohnehin ein kompletter innerer Neuaufbau nötig wird. Von größeren Wasserschäden am Wagenkasten ist auszugehen, doch hinter die Verkleidungen wurde noch nicht geschaut.



Er stellte dann die Überleitung zum Werk Ostritz her: Die Entscheidung für dieses sächsische Unternehmen, das schon bei den Reparaturen an verunfallten Fahrzeugen des IK-Zugs mit hervorragenden Leistungen überzeugte, soll auch ganz im Sinne des Stiftungsgedankens signalisieren, dass die Sachsen selbst willens und in der Lage sind, so eine Leistung zu erbringen – eventuell geringere Kosten bei Vergabe an osteuropäische Werkstätten blieben deshalb unberücksichtigt.

Herr Engwicht brachte die Freude über den anspruchsvollen Auftrag zum Ausdruck und betonte die Absicht, fachmännisch und behutsam vorzugehen und in allen Fragen betreffs des Objekts in enger Abstimmung mit der SSB zu handeln.

Der Zeithorizont bis zur Fertigstellung des K 480 ist „vor 2032“, denn dann wird der Wagen 100 Jahre alt!

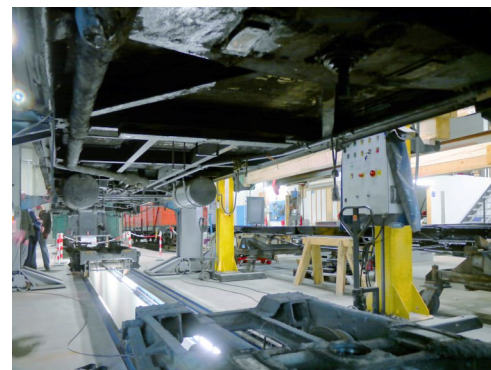
Schließlich gab Herr Engwicht die Anweisung an die Werkstattkollegen, nun mit der Arbeit am Wagen offiziell zu beginnen. Wie es zu solchen Anlässen üblich (und auch unumgänglich) ist, war natürlich schon Einiges vorbereitet gewesen. Vier Hubböcke waren schon unter dem Rahmen positioniert, und einige mit den Drehgestellen verbundene Teile dürften auch schon abmontiert gewesen sein. Mit nur noch wenigen Operationen mittels Hammer und Zange wurden die letzten Verbindungen gelöst, und dann hoben die Böcke den Wagenkasten von den Drehgestellen ab, an denen die Aufarbeitung sicher recht routiniert beginnen wird.

Natürlich gab es nun zahlreiche neugierige Blicke unter den angehobenen Wagenkasten, und die Gäste wie auch Gastgeber kamen bei dem leckeren Imbiss näher ins Gespräch. Individuell wurde auch die Werkstatt weiter erkundet, und dabei konnten wir uns auch die in Arbeit befindlichen drei weiteren Fahrzeuge ansehen. Die

Werkstatt hat Platz für 4 Fahrzeuge; Lagermöglichkeiten sind nur im Außenbereich vorhanden.



Halbe Höhe erreicht!



Aus dieser Perspektive sind alle 4 Arbeitsstände der Werkstatt zu sehen.

Die SSB hat eine Spendenaktion zur Finanzierung des Wiederaufbaus gestartet und auch schon erste großzügige Spenden erhalten. Eine schöne Geste ist dabei, dass jegliche Spender nicht nur einen fürs Finanzamt relevanten Beleg erhalten, sondern ab bestimmten Summen mit schön gestalteten, symbolischen Stiftungs-Aktien bedacht werden, deren feierliche Übergabe stets vor dem Publikum der Stiftungs-Veranstaltungen erfolgt.

Die Bankverbindung steht unter stiftung-ssb.de/unterstuetzung-und-zustiftung/; Verwendungszweck ist „K 480“.

Die Zeichnung eines Einheitswagens ist vorhanden, hier am Objekt angeheftet.

Die Stiftung hat bereits entschieden, dass der Wagen sowohl mit der bereits vorhandenen Saugluftbremse, als auch neu mit einer Druckluftbremse ausgerüstet wird, damit er freizügig auf allen bekannten 750-mm-Strecken in beliebigen Zugverbänden eingesetzt werden kann.

Offen ist, wie die Inneneinrichtung und die äußere Farbgebung aussehen sollen. Einigkeit besteht inzwischen darüber, dass es nicht ein weiterer originalgetreu hergerichteter solcher Einheitswagen in DR-Flaschengrün werden soll, sondern etwas Besonderes – trotzdem soll er sich am Ende harmonisch in die traditionellen sächsischen Schmalspurzüge einfügen. Nachdem die Stiftung zu einem formlosen Ideenwettbewerb aufgerufen hatte, sind bereits zahlreiche, oft auch verrückt anmutende, Ideen eingereicht worden. Nur die Variante „wieder bayerisch Blau-Weiß“ hat Dr. Winkler auf dieser Basis gleich als unbedeutend benannt.

Bei der [Parkeisenbahn Auensee](#) in Leipzig gab es am 17. / 18. September 2025 ein Festwochenende anlässlich des „Geburtstags“ der dort heimischen [Martens'schen Einheits-Liliput-Dampflokomotive](#), gebaut 1925 mit der Fabriknummer 8.352 bei Krauss & Co. München, heute bezeichnet mit „03 002“. Sie ist die zweite solche Lok aus einer Bauserie von 15 Stück, von der 2 Stück seit dem 2. Weltkrieg als verschollen gelten. Roland Martens griff die schon Ende des 19. Jh. in England eingeführte Idee der Liliputbahnen (Spurweite 381 mm) für Publikumsfahrten durch Ausstellungsgelände oder Gartenanlagen auf und nahm sich die gerade erst bei der DR entwickelten [Einheits-Schnellzugdampflok](#) zum Vorbild. Im Maßstab 1:3,333 entstanden zwar vereinfachte, aber dennoch betriebstaugliche Maschinen mit Kohlefeuerung und 30 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Die allererste Lok dieser Bauserie, Nr. 8.351, ist bei der Parkeisenbahn Dresden unter dem Namen „Lisa“ zusammen mit der dritten, Nr. 8.153 genannt „Moritz“, beheimatet. In den beiden Vorwochen wurde der Lok-Geburtstag dieser 3 Schwestern dort im Zusammenhang mit „75 Jahre Parkeisenbahn Dresden“ gebührend gefeiert. Aus mehrerlei praktischen Gründen war es sinnvoll, dass nur „Lisa“ zur Leipziger Feier anreiste.



Ein Zug mit 03 002 an der Spitze passiert das Kombigebäude mit Lokschuppen und Remise, während „Lisa“ Wagen abholt.



Am Kombigebäude prangen Tafeln, aus denen ersichtlich ist, dass auch weitere Abteilungen darin ihren Sitz haben.

Die Lokparade zur Eröffnung haben wir leider versäumt. Auch vom speziellen Logo am Tender für den Lokgeburtstag gelang mir kein geeignetes Foto. Man findet Abbildungen davon aber in anderen Publikationen.

Es gab eine Festwiese mit Imbissständen, Kinderbespaßung und auch Pendelfahrten per Handhebeldraisine.



Vorspannbetrieb, Ausfahrt Bf Auensee, an der Weiche ins Bw



Vorspannbetrieb, an der Kreuztafel der Einfahrt des Bf Auensee



„Rennstrecke“ entlang des Luppe-Damms, „Lisa“ im Einsatz



Die Schwestern waren bei dem kühlfuchten „Dampfwetter“ sehr fotogen. Es gab Lz-Fahrten, abwechselnden Einzug-Betrieb, Zweizug-Betrieb und Vorspannbetrieb. Wie bei den meisten Parkeisenbahnen ist betrieblich nur ein Rundkurs vorgesehen. In Dresden gibt es die Besonderheit, dass die Runde geometrisch so verzerrt ist, dass ein zweigleisiger Abschnitt existiert, auf dem Gegenverkehr zu sehen ist.

An dieser Stelle veröffentlichen wir einen Beitrag, der von einer Clubreise vor fast 20 Jahren berichtet. Dies erfolgt auch wegen der damals entstandenen Fotos, und zur Erinnerung an ehemalige aktive Clubfreunde. Einige der damaligen Reiseteilnehmer sind inzwischen leider verstorben (†) oder haben ihre Clubmitgliedschaft beendet.

Heizhausfest in Bratislava / von Bernd Bahn Müller



Die 498.022 ist eine blaue 2'D1'h3 Schnellzugdampflok mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Sie wurde 1947 von Škoda in Pilsen gebaut. Insgesamt wurden 40 Maschinen dieser Baureihe gefertigt. Sie nahm ihr Dienst bei der ČSD im Heizhaus Praha Masarykovo nádraží auf. Ihren Dienst beendete sie 1976 im Depot Dečín. Mitarbeiter des Depots Praha Libeň arbeiteten sie von 1981 bis 1986 wieder auf. Sie war öfters in der Slowakei und 1989 in den Niederlanden. Den Namen „Albatros“ erhielt sie wegen ihres eleganten Aussehens.



Von unserer Vorspannlok 486.007, „Grüner Anton“ wurden nur 9 Stück von Škoda in Pilsen gebaut. Sie ist eine Schnellzuglokomotive mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und hat auch die Achsformel 2'D1'h3. Sie sollte schwere Züge bis 500 t durch das Hügelland der Tschechoslowakei ziehen. Sie war speziell für den Einsatz auf der Kaschau - Oderberger Bahn vorgesehen. Besonderheiten waren das Verstellen der Achslast von 16 oder 17,8 t und die Änderung des Kesseldrucks auf 14 oder 16 bar. Sie war eine gelungene Konstruktion und vom Personal sehr beliebt. Nach der Elektrifizierung der Oderberger Bahn wurden die Maschinen nicht mehr benötigt und nach Bratislava umbeheimatet, wo sie den Personenverkehr im Waag-Tal durchführten. In Bratislava erhielt sie einige Verbesserungen, welche zu einer Leistungssteigerung führten. Sie bekam ein Kylchap-Blasrohr mit Kleeblattdüse und eine Stoker-Feuerung.

(Fotos: BB)

Am Donnerstag, den 14. Juni 2007 fuhren wir (Jürgen Mühlhoff†, Jürgen Vorndran†, Andreas Walter und ich) mit dem Zug über Dresden nach Prag. Der ICE 1557 brachte uns von Homburg / Saar nach Dresden. Jürgen M. stieg in Homburg / Saar, ich in Neustadt / Weinstraße und Jürgen V. und Andreas stiegen in Mannheim zu. Ab Dresden fuhren wir mit dem EC 177 nach Praha-Holešovice. Am dortigen Bahnhof wurden wir von dem Organisator unserer Gruppe, Günter Kuntze¹, abgeholt. Nach einer kurzen Fahrt mit der U-Bahn und der Tram kamen wir in unserem Quartier, der Pension Peko, an. Hier trafen wir die übrigen Teilnehmer der Reise. Zum Abendessen fuhren wir zum Wenzelsplatz und erreichten über die Karlsbrücke das Restaurant oberhalb der Moldau. Wir hatten einen schönen Blick auf Prag. Nach einem Absacker in einer Kneipe suchten wir unser Quartier auf.

Für den Freitagmorgen hat Günter eine Führung im BW Praha-Vršovice organisiert. Nach einem Fußweg von ca. 800 m erreichten wir das BW. Unser Führer hatte in der Nacht an Versuchsfahrten zum Testen der Klimaanlage in Personenwaggons teilgenommen. Er sah dementsprechend übermüdet aus. Trotzdem bot er uns eine interessante Führung durch das weitläufige BW mit 2 großen Ringlokschuppen.

Wir gingen nun zum Bahnhof Praha hl. n. (Prag Hauptbahnhof). Nach telefonischem Kontakt von Günter mit dem Organisator der Reise fanden wir das richtige Abfahrtsgleis. Wir warteten nun auf den traditionellen Dampfexpress „Jaroslav Kocourek“.

Um 15 Uhr begann die Fahrt nach Bratislava. Unsere Zuglokomotive war die blaue 498.022 „Albatros“. Die grüne 486.007 „Anton“ war die Vorspannlokomotive.

¹ Günter Kuntze war Leiter Traktion bei der DB AG NL Dresden, dort Verantwortlicher für die ELF-Angebote u.a. auf sächsischen Schmalspurbahnen, und 1998 bis 2002 im Vorstand des Clubs DR Ehrenlokführer aktiv.

Lok 498.022 nahm 2007 in der Schweiz am 125jährigen Jubiläum der Gottthardbahn teil. Zusammen mit der 475.179 zog sie den Dampfsonderzug Prag - Erstfeld. Die letzte Fahrt mit einem Sonderzug fand im Dezember 2011 statt. 2015 kam sie in das ČD-Museum in Lužná u Rakovníka und wurde ohne Tender im Freien ohne Konservierung ausgestellt. Nach langen Verhandlungen mit der ČD wurde die Lok 2024 für 30 Jahre von der [Steam Story Agency Prag](#) gemietet. Die Aufarbeitung soll innerhalb 5 Jahren gelingen.

In der Reisebeschreibung stand: Achtung: „da Stokerfeuerung fliegt viel Kohle durch die Luft und selbige sind auf dem Kopf. Also Mütze plus Brille ? nicht vergessen“ (Originaltext). Bei Stoker-gefeuerten Maschinen fielen mir die geschwärzten Gesichter der Personale auf.

Hinter den Lokomotiven waren zwei Waggon für das Personal eingereiht, Der dritte Wagen, ein Salonwagen Bauart Waggonbau Bautzen, war unser. Deswegen hatten wir nur Durchgangsverkehr des Personals. Es gab 6 Kabinen mit Doppelstockbetten. Im Aufenthaltsbereich standen ein Tisch und 12 Stühle. Dann kamen die Küche und der Vorratsraum unserer Stewards.

Unser erster Halt war nach ca. 50 km der [Eisenbahnversuchsring von Velim](#). Eigentümer der Versuchsanlage ist das Eisenbahnforschungsinstitut VUZ, eine Tochtergesellschaft der Tschechischen Eisenbahn.



Die dritte Fahrt auf dem großen Ring der Versuchsanlage diente zu Fotohalten.



Im „Mädchenpensionat“ Brno. Bei dem Personal der „Albatros“ bot ich mich an, Kohle vom Tender nach vorne zu ziehen. (Fotos: BB)

1963 wurde der Versuchsring eröffnet. Die Oberleitung kann mit verschiedenen Stromarten gespeist werden. Der kleine Versuchsring ist 3,951 km lang und hat Radien von 800, 600, 450 und 300 m. Er ist für Geschwindigkeiten bis zu 90 km/h zugelassen. Der große Ring ist 13,276 km lang, hat einen Radius von 1.400 m und eine Überhöhung von 150 mm. Die zugelassene Geschwindigkeit beträgt 210 km/h und für Fahrzeuge mit Neigetechnik 230 km/h. Wir befuhren den großen und den kleinen Ring. An einem See wurden die Lokomotiven mittels Tauchpumpen mit Wasser versorgt. Einige Teilnehmer nutzen den Halt zur Abkühlung mit einem Bad ohne Bekleidung.



Ansehnlich bekleidet: Unser Reiseorganisator, unsere Zugchefin und Günter

Auf dem Weg nach Brno (Brünn) hat unser Steward ein Nachtessen gekocht. Weil ein Teilnehmer eine Geflügelallergie hatte, tauschte unser Koch das Geflügelfleisch mit einem anderen Koch gegen Schweinefleisch ein.

Ein japanisches Fernsteamteam tauchte in unserem Waggon auf und filmte uns beim Nachtessen.



(Foto: Andreas Walter)



Lok der ČSD-Baureihe 556 aus der ehem. Tschechoslowakei



Lok GKB 372 aus Österreich



Lok 331.037 der MÁV aus Ungarn

(Fotos: BB)

In Brno angekommen, fuhren wir in ein „*Mädchenpensionat*“ (Originalübersetzung), um die Loks zu restaurieren. Laut Ausschreibung sind wir nachts gegen 2 Uhr in Bratislava angekommen. Am Morgen hat uns der Steward das Frühstück zubereitet.

Da wir uns schon innerhalb des Museumsgeländes befanden, konnten wir uns frei bewegen.

Alle angeheizten Lokomotiven wurden auf die Drehscheibe gefahren und publikumsgerecht gedreht. Gastlokomotiven aus Ungarn und Österreich nahmen an der Veranstaltung teil.



Die 242.001, eine vollverkleidete Tenderlok aus Ungarn, war auch dabei.



Aus Gründen der Platzeinteilung ist dieses Bild des reisenden Autors hier eingefügt – aufgenommen von Andreas Walter, und wie leicht erkennbar, nicht im Museum.





Am Nachmittag wurde ein fertig gegartes Schwein gebracht und über einem Grillfeuer warmgehalten.

Ein Teil der Teilnehmer besichtigte die Stadt Bratislava.

Als Sondervorstellung wurde ein Überfall auf einen Militärzug der deutschen Wehrmacht inszeniert. Hinter dem gedeckten, getarnten Güterwagen war die Tenderlokomotive. Dahinter folgten ein Panzerwagen und ein dreiachsiger Plattformwagen. Auf diesem waren Soldaten und hinter Sandsäcken ein Geschütz.

(Foto: BB)

Am Sonntagmorgen begann unsere Rückreise nach Prag. Unser „Albatros“ zog nun bis Brunn einen Zug mit englischen Gästen. Es folgte eine Parallelfahrt mit gegenseitigem Überholen. In dem Parallelzug war ein Barwagen eingereiht. Ein Pianospiele unterhielt die Gäste im Barwagen mit Klavierspiel. Eine Engländerin im Barwagen erhielt den Spitznamen „Miss Marple“. Ein EC war unterwegs auf die Seite genommen worden, um unser Spiel nicht zu unterbrechen.

Den Zügen folgte eine Diesellokomotive mit Feuerlöschwagen. In Brunn bekamen wir den „Albatros“ wieder zurück. Die uns folgende Diesellokomotive brachte die Engländer wieder zurück nach Bratislava.

Kurz vor Tišnov wartete ca. 20 Minuten ein Schnellzug auf uns, um Teilnehmer über ein Viadukt zu bringen. Sie konnten nun den Zug bei der Fahrt über das Viadukt fotografieren und dann auf freier Strecke wieder einsteigen.



Nach einer Nacht in der Pension Peko traten wir die Heimreise an.

Die Zugfahrt, ca. 800 km h. u. z., kostete 110 € inklusive Verpflegung. Auf der Fahrt mit der U-Bahn zum Bahnhof Praha-Holešovice wurden die Tickets kontrolliert. Ein Teilnehmer glaubte, die Rückfahrkarte gelte auch für die U-Bahn. Er musste eine Strafe bezahlen.

Der EC 370 fuhr 10.34 Uhr in Prag ab. In Dresden Hbf hatten wir ca. eine Stunde Aufenthalt und fuhren mit dem ICE 558 nach Frankfurt (Main) Hbf. Der IC 2054 brachte uns über Darmstadt zurück an unsere Ausgangsorte.

Fotos v. Viadukt, Praha hl. n. und „Sitzgruppe“: Andreas Walter.

Die damals mitreisenden Clubmitglieder auf dem Bild: Jürgen Vorndran[†], Günter Kuntze, Jürgen Mühlhoff[†], Uwe Leuchtenberg, Adolf Ohnesorge[†].



Und weil wir schon mal bei den „alten Zeiten“ sind, folgt hier noch eine, leider un-bebilderte, Erinnerung an ein Erlebnis vor über 35 Jahren, noch vor der Clubgründung. Der Autor beschreibt dabei nicht nur Eindrücke betreffs der Eisenbahnen, sondern auch manche Beobachtungen, die den „Westler“ wegen der von ihm völlig unerwarteten Sichtweisen der „Ostler“ überraschten.

Reise in die Noch-DDR

von Bernd Bahn Müller

Am Donnerstagmorgen, den 29.5.1990, machten wir uns auf den Weg in den Harz. Wir, das waren 11 (ELF!) Mitglieder der Modelleisenbahnfreunde Bad Bergzabern. Vor der Abreise wollte ich auf der Bank Ostmark eintauschen – vergeblich.

Es war der erste freie „Männertag“ der DDR (*Hinweis d. Red.: Christi Himmelfahrt war in der DDR kein gesetzlicher Feiertag, wurde aber privat trotzdem immer gerne als „Männertag“ gefeiert*).

Der Grenzübertritt erfolgte über einen geschotterten Feldweg. Ein Container mit einem bewaffneten Grenzpolizisten davor markierte die Grenze. Die Fahrt ging dann weiter nach Güntersberge. Dort stiegen wir in den Zug nach Alexisbad. Auf die Frage nach Tickets bekamen wir die Antwort: „Heute verkaufe ich keine Fahrkarten“. Ein Reiseteilnehmer bekam aber nach längerem Betteln ein Ticket.

Es stieg auch eine Kindergruppe zu. Ich stand auf der Einstiegsplattform vor der Tür. Ein Knabe klopfte an das Fenster, ich sollte auf die Seite gehen, er will die Lok sehen!

In Straßberg wurde ich angestoßen und bekam gesagt, der Lokführer will was von dir. Ich ging zum Lokführer

und wurde eingeladen, auf der Lok mitzufahren.

In Alexisbad sind wir dann ausgestiegen. Mit dem nächsten Zug fuhren wir wieder zurück nach Güntersberge.

Nun folgte die Fahrt nach Wernigerode in unser Quartier, eine freie Jugendherberge mit dem Namen „Ernst Grube“. Es war früher einmal eine Fabrikantenvilla.

Mit einem Begrüßungsschriftzug auf einer Schrankrückwand wurden wir am Eingangstor begrüßt. Wir wurden recht herzlich empfangen. Im Büro wurde uns der voll mit Bier gefüllte Kühlschrank gezeigt: „Er steht zu eurer Verfügung“.

Der Bettenrost hat mich an meine Bundeswehrzeit erinnert. Da konnte ich auch nicht aus dem Bett fallen. Die Matratze habe ich dann auf den Boden gelegt und darauf gut geschlafen.

Morgens wurden wir durch das Pfeifen der Dampflokomotiven geweckt.

Am nächsten Morgen haben wir das BW Wernigerode Westerntor besucht. Im Lokschuppen stand eine aufgebockte DR V 100. Sie bekam neue 3-achsige Drehgestelle mit 1000 mm Spurweite. Die Lokomotiven bekamen den Spitznamen „Harzkamele“.

Wir konnten frei durch das BW streifen, was heute nicht mehr möglich ist. Der Ehemann einer Mitarbeiterin der Jugendherberge (Lokführer bei der Harzquerbahn) hat für uns viel möglich gemacht.

Ein Teilnehmer hatte seinen PKW vor dem BW im Halteverbot geparkt. Bei seiner Rückkehr fand er einen Strafzettel vor. In der Jugendherberge hat er Westmark in Ostmark umgetauscht. Er hat dann seinen Strafzettel in Ostmark bezahlt, was den Polizisten nicht gefiel.

Bei unserer Tour nach Nordhausen wurde ich ein Stück mit dem PKW mitgenommen. Mit der Videokamera konnte ich bei Parallelfahrten Aufnahmen machen. Auch brachten sie mich zum einzigen Tunnel auf der Strecke. Später stieg ich in den Zug ein und fuhr mit nach Nordhausen. Die Kollegen gingen ins Stellwerk und bekamen Lokschilder angeboten. Ich ging ins BW und schaute beim Restaurieren der Loks zu, bzw. filmte die Vorgänge. Volkspolizisten tauchten auf und baten mich, ohne Strafandrohung, das Gelände zu verlassen. Auf der Rückfahrt lernten wir die Krusche-Zwillingsschwestern kennen. Eine der Schwestern habe ich später bei einer Winterfahrt des Clubs DR Ehrenlokführer wieder getroffen.

Das Ticket Wernigerode - Nordhausen kostete damals 4,80 Ost-Mark.

Am Abend besuchten wir die Modelleisenbahnfreunde im Kulturhaus Wernigerode. Dort lernte ich Mario Graf kennen, mit dem ich auch später noch Kontakt hatte. Bei einer Rundfahrt wurden uns auch die näheren Sehenswürdigkeiten gezeigt.

Ein Gast der Jugendherberge hatte sich einen Audi 80 gekauft und wollte sein Auto bald im Westen bei höheren Geschwindigkeiten ausprobieren. Sonntags fuhren wir wieder zurück. Als wir durch Meinigen fuhren, erwähnte ich das Reichsbahnausbesserungswerk. Erst als meine Begleiter die Dampflokomotiven stehen sahen, wurde doch das Interesse geweckt. Der Pförtner bot uns nach kurzem Zögern einen Rundgang durch das RAW an.

Die Reise war ein schönes Erlebnis. Vor allem hat mich beeindruckt, wie die Last des Regimes von den Menschen im Osten gefallen war.

Was rundherum sonst noch für uns ELF von Interesse sein dürfte

Wieder eine Dampflokomotive gerettet!

Heiner Bruer spürte im Januar die Mitteilung der DPA auf, dass die meterspurige DR-Lok 99 211 „Klärchen“, die 1929 - 1960 auf der Wangerooger Inselbahn fuhr und ab 1968 dort auf einem Denkmalsockel vor sich hin rostete, unter Federführung und Tatkraft des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) vom Sockel gehoben und nach Bruchhausen-Vilsen überführt wurde. Zwischen dem Denk-

mal-Standort und der Verladung auf die Inselbahn waren 400 m Strecke zu überwinden, die mittels fliegendem Gleis und Muskelkraft der Fans per 50 m langem Tau bewältigt wurde. Der DEV strebt eine betriebsfähige Aufarbeitung an, für die ca. 1 Mio. € Geldbedarf geschätzt wird. Den Großteil dieses Geldes erhofft sich der Verein aus Spenden-Einnahmen. Das Foto von Stefan Flöper ([Wikimedia Commons](#), etwas zugeschnitten) zeigt das Denkmal im Jahr 2010.



150-jährige ELFE

Die Ostermundiger Steinbruchlok „ELFE“ wurde ebenfalls vom Denkmalsockel geholt und wird nun vom „[Verein Dampflokomotive Elfe](#)“ (ehem. „Steinbruch historic“) in Kooperation mit Schweizer Spezialfirmen wieder betriebsfähig aufgearbeitet, sh. [Bericht der Bantinger Post v. 05.11.25](#). Sie ist die letzte noch existierende Zeitzeugin aus den Werkstätten der „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen“ des berühmten Bahnpioniers [Niklaus Riggensbach](#) mit originalem Dampfkessel! Als regelspuriger B-Kuppler mit Zahnrad-Triebwerk ohne extra Adhäsions-Maschine ist sie auch technisch etwas wirklich Spezielles. Eigentümerin ist die Gemeinde Ostermundigen; Spenden sind sehr erwünscht, Kto. siehe Vereinsseite.

Zufällig entdeckt

(FJ) Kurz vor Weihnachten gönnt man sich ja mal den Besuch einer bislang noch nicht gesehenen Weihnachts-Ausstellung, besonders wenn dabei auch ein wenig mit Modellbahnobjekten geworben wird. Uns trieb es in das [Schloss Burgk](#) (ein Ortsteil von Freital, an der Trasse der Windbergbahn gelegen). Von der insgesamt sehr schönen Ausstellung will ich hier gar nicht weiter berichten; aber mit Bezug auf die Thematik „K 480“ – siehe Seite 20 – sah ich erstmals ein Modell dieses Wagens in der nun „abgefahrenen“ Farbgebung und Beschriftung! Mehrere Vitrinen waren ihm gewidmet:

Modellbauer Heinz Schmidt aus Calau – Meister der Gartenbahn

Heinz Schmidt aus Calau gilt unter Gartenbahnfreunden als wahre Institution. In seinem langen Modellbauerleben schuf er über 800 selbstgefertigte Schienenfahrzeuge – eine Zahl, die wohl nur wenige Hobbykonstrukteure erreichen.

Die Grundlage seiner Arbeit waren käufliche LGB-Fahrgestelle, die Schmidt jedoch selten im Originalzustand beließ. Stattdessen dienten sie ihm als Ausgangspunkte für umfassende Umbauten und Verfeinerungen.

Für Heinz Schmidt war der Modellbau mehr als ein Hobby. Er war Lebenswerk, Leidenschaft und Ausdruck seiner tiefen Verbundenheit zur Eisenbahn. Mit über 800 selbstgebaute Gartenbahnfahrzeugen hinterläßt er eine beeindruckende Spur – eine Sammlung, die zeigt, was möglich ist, wenn handwerkliches Geschick auf Kreativität und jahrzehntelange Erfahrung trifft.



Dem Aufenthaltswagen der Traditionsbahn ist hier eine Sä. VK vorgespannt, darüber zieht eine Sä. IIIK das Cabrio. Oben ein Einheitswagen in DR-Grün. Loks beider Baureihen sind nicht erhalten.

Nach 2.542 Tagen

engagierter, zielstrebig, intensiver, freierwilliger und fachgerechter Arbeit mit manchen Überraschungen, Hürden und Rückschlägen, konnte die vierteilige Garnitur VT 18.16.07/10, der SVT Bauart Görlitz, seine erste Werkstattfahrt auf öffentlichen Gleisen ausgehend von Halberstadt, ihrem Werkstatt-Standort bei der [VIS](#), erfolgreich absolvieren.

„Was lange unmöglich schien, ist Realität geworden.“ – Zitat aus dem Newsletter für die Mitglieder des „Clubs der 175“. Die Zahl 175 steht für die spätere, EDV-gerechte Baureihenbezeichnung der DR (vgl. auch News-Meldung auf Seite 17).



Am 3. März 2026 unweit von Halberstadt bei strahlendem Wetter (Foto: SVT Görlitz gGmbH – Jessica Neumann)

Die Fahrt diente dem Test zahlreicher Baugruppen und Systeme, welche in den zurück liegenden 7 Jahren aufgearbeitet, instandgesetzt, erneuert oder sogar ergänzt wurden. Viele dieser Systeme lassen sich nur im Zugverband und während der Streckenfahrt überhaupt erproben. So liegt es in der Natur der Sache, dass sich einige Mängel gezeigt haben, an deren Beseitigung nun in diesen Wochen und mittels weiterer, nicht-öffentlicher, Werkstattfahrten gearbeitet wird. Diese Fahrten dienen natürlich auch schon dem Training der Betriebspersonale – unabdingbare Voraussetzung für öffentliche Fahrten, genau so wie der einwandfreie technische Zustand!

Der gewaltige Erfolg mit Erreichen dieses Meilensteins lässt nun hoffen, dass es in dieser Saison tatsächlich mit der Zulassung, der eigentlichen Jungfernfahrt und dann den öffentlich buchbaren touristischen Fahrten los gehen kann.

Ein Stückchen der Fahrt kann man im Video auf Youtube miterleben, und zwar sowohl von außen als auch im Führerstand, mit fantastischem Motorsound: „[SVT Görlitz – Erste Werkstattfahrt in den Harz](#)“. Das Geld für den in der Erprobungsphase benötigten Treibstoff und die Trassenkosten wurde mit einer Spendenaktion „[Diesel für Werkstattfahrten](#)“ mit 8.000 Liter Spendenziel eingeworben, welche schon sehr erfolgreich war. Die Herausforderungen dürften z.B. wegen der gegenwärtigen Preisspirale bei Diesel nicht nachlassen.

Museum bleibt in Betrieb

Der Standort Halle (Saale) des DB Museums, unter dem Dach der [Deutsche Bahn Stiftung gGmbH](#) seit Jahren ehrenamtlich von der [Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e.V.](#) intensiv betreut, ist als öffentlich zugängliches Museum prinzipiell gerettet! Im Oktober 2025 wurde die Absicht der Stiftung bekannt, ihn auf die Funktion eines Depots herabzustufen, um Kosten zu sparen. Zur Rücknahme des desaströsen Beschlusses haben zahlreiche Proteste, auch in Form einer Online-Petition, beigetragen. Den Vorgang kann man bei „Du bist Halle“ recht detailliert [hier](#) nachlesen.

Ersteigerungsgelegenheiten

Alte NFS-Hefte u.a.m. werden z.Z. von privat bei [ebay.de](#) angeboten: Eine Suche nach „Ehrenlokkführer“ listet alles auf.

Mediale Tipps

Auf Youtube gibt es den privaten Kanal vom Urgestein der eingestellten SWR Eisenbahnromantik: „[Ortloff's Frei-Noon](#)“. Zuschauer können ihm auch eigene Videos zur Veröffentlichung hochladen.

In diesem Winter sehr nützlich gewesen: Schneedüse des [Kohlebahnen Meuselwitz e.V.](#) ist in Aktion [hier](#) zu sehen.

In Vorbereitung der kommenden JHV – Youtube-Doku: „[Die wahre Märklin-Traditionsgödie](#)“ – leider mit Computerstimme.

Letzte Meldungen

Ein Kleinod der Sächsischen Schweiz, die „[Miniatur-Elbtalbahn](#)“ in Königstein, „[ist nicht mehr](#)“. Der Heimatverein Miniatureltal Königstein e.V., welcher die H0-Anlage nach Vorbild des Abschnitts Bad-Schandau Ost - Obervogelgesang mit Herzblut betreute, wurde von der Eignerin der genutzten Immobilie und auch der seinerzeit dem Verein zum Betrieb überlassenen Anlage „in einem beispiellosen Akt von Ignoranz und Falschbezeichnung“ ausgesperrt. Dem Vernehmen nach wurden vereinseigene Teile noch mitgenommen. Was aus der eigentlichen [Anlage](#) nun wird, erfährt niemand. Meldung der „Sächsischen Zeitung“ [hier](#).

Die [Strecke Zwotental-Adorf](#) des „Musikwinklexpress“ wurde trotz des Crowdfunding-Erfolgs von 35.000 € (sh. [NFS 4/25](#)) zum Jahresende 2025 stillgelegt. Das [SMIL](#) erteilte der DB diese Genehmigung, weil nach Aufgabe des Betriebs durch die [RIS](#) kein neuer Betreiber gefunden wurde. Das Ministerium „wusste (zudem) nichts von der Rettungsaktion“. Die [OVEB](#) forcieren die Suche nach einem neuen Pächter und betrachten die Geldsumme als wirksames Argument / Starthilfe für das Unterfangen. Eine Wiederaufnahme des Betriebs sei unter Beachtung des regulären Procédures jederzeit möglich, so das [SMIL](#).