

New's & Stories

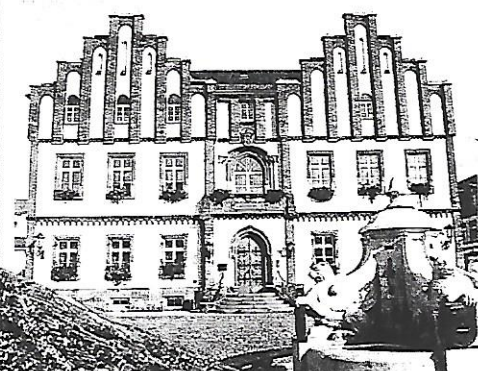
NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFUEHRER Ausgabe 3/99 10.6.99

Redaktionsadresse: Sekretariat Club der DR Ehrenlokfuehrer Weinbergstr. 48, CH-8006 Zürich Tel. Fax: 0041-1-262 28 39. E-mail billeter.heinrich@smile.ch. Redaktionsteam: Heini Billeter und Jürgen Vorndran, Q 4,9 , D-68161 Mannheim Tel. 0621-14918 (abends) Club Home-page auf Internet mit allg. Infos und Texte des NFS unter www.dr-ehrenlokfuehrer.com abrufbar. Mit Kommentarrubrik!

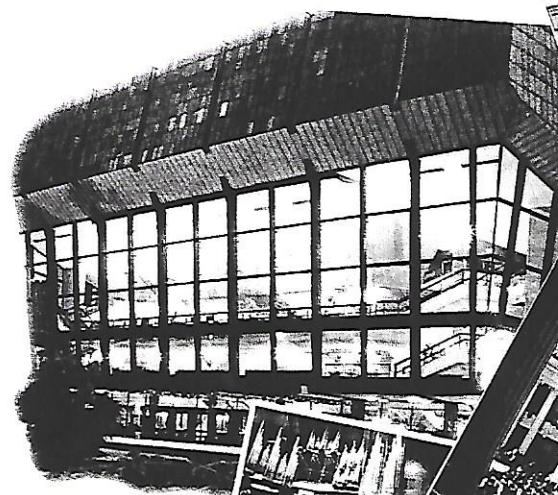
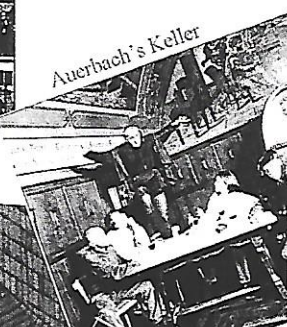
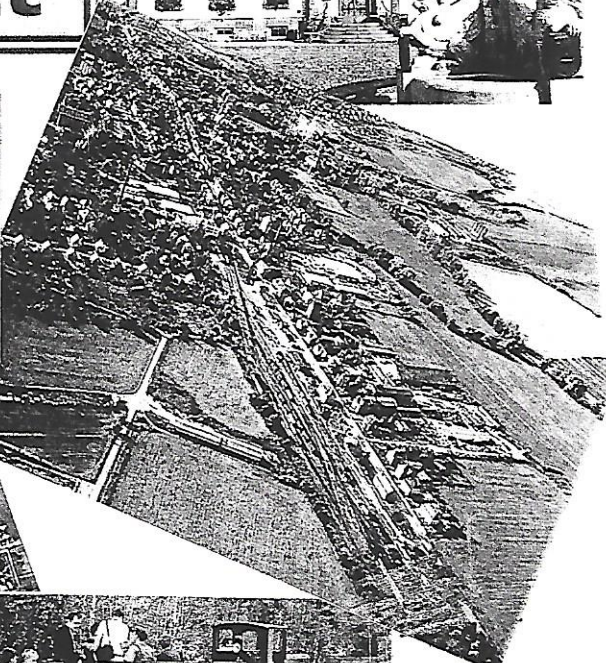
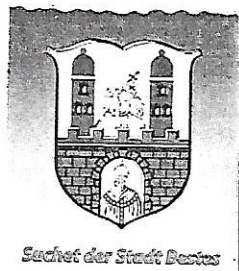
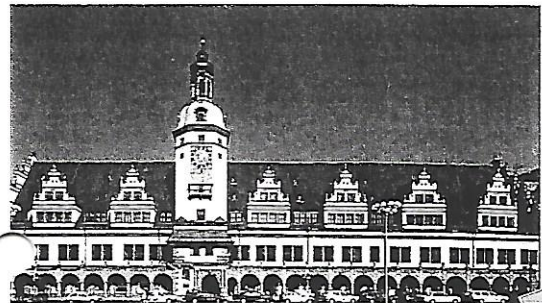
JHV Leipzig-Mügel

5.-7.11.99 mit Vorprogramm ab 3.11.

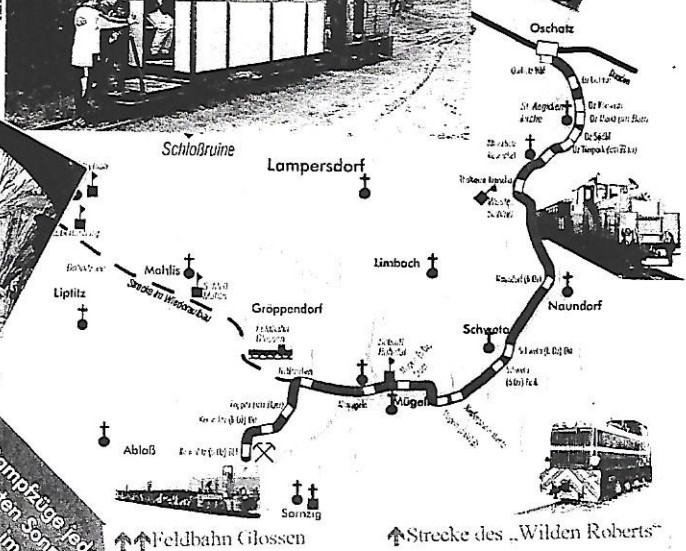
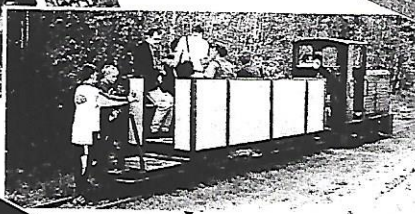
Details im Beiblatt



Altes Rathaus in Leipzig
 ↓
 Rathaus in Mügeln, Ort der JHV ↗
 ↘
 Wappen der Stadt Mügeln →
 ↘ ↘
 Luftbild Mügeln, vorne der Bhof → →



↑
 Das weltberühmte Gewandhaus
 Inneres der Nicolai-Kirche ↗



↑
 empfüge, jed
 en sonn
 im

Gedanken zum Club

Die Befindlichkeit unseres Clubs.....ist ein Thema, das ich mir für diese Ausgabe des NFS vorgenommen habe. Ich wähle, um meine Sicht der Dinge auszudrücken, die Form eines europaweit gültigen „Wetterberichts“.

Beginnen wir zu Hause, also in der Schweiz. Hier sorgt unser Stammschleifer Chaschper Schmid für ein dauerhaftes, Hochdruckgebiet mit praktisch wolkenlosem Himmel. Das Gleiche gilt in Deutschland, für den SW, wo sich die im Verbindung mit dem e.V. entstandene leichte Bewölkung verzogen hat. In Belux und „hinter den Deichen“ findet kein Wetter; in Mitteldeutschland keines mehr statt. Zwischen dem 5-jährigen, entspr. gefeierten NRW und den CH-Alpen erstreckt sich eine hartnäckige Störungslinie....ein Niño, der alles wegbläst, ist nicht in Sicht. Bei den „Nordlichtern“ leuchtet gemäss erhaltenen „Depeschen“ und Nesses-langen Faxen das Nordlicht permanent. Da solches nur bei gutem Wetter möglich ist, kann sich selber jeder Leser das aktuelle Wetter dort oben vorstellen. Zwischen den Direktionen der Stämme München und Niedersachsen ist eine Gewitterfront durchgezogen; sie hat keine bleibenden Schäden verursacht und hat sich nach Ostern endlich und glücklicherweise aufgelöst. Aus Berlin kommen verschiedene Signale; eine leichte und nur ganz lokal wirkende kleine Störung zieht durch; man hofft auf eine baldige Beruhigung.



Und nun noch ein paar Worte zu einem Supererlebnis in Niedersachsen. Zuerst die liebevolle Betreuung der privat eingeladen „Äpler“ Elmer, den Billeters und Schreibern im Zeichen guter, alter Freundschaft und Dankbarkeit für die vielen gemeinsamen schönen Stunden seit der Gründung. Der gesamte Vorstand benützte die 1. Sitzung im Jahr 1999 zur Teilnahme am hochinteressanten Festprogramm, das Dieter & Co mit Liebe konzipiert und aufs Beste realisiert haben. Danke, liebe Freunde in Niedersachsen und natürlich auch für Euch von Herzen von Allen ein lautes

agD!

Sind wir ein Superclub? Ein müder Verein? Oder was? Wer bestätigt, wer widerspricht? Meinungen und Ansichten aus dem Clubkreis würden mich, ob positiv oder negativ, als „Marktforschung“ sehr freuen. Wer greift zur Feder, zum E-mail oder Fax und reagiert? Und gibt Impulse??

Herzlich Euer *Peter Brühwiler*

100 Jahre HSB

Am 27. März wurde das Jubeljahr offiziell und sehr festlich-heiter eröffnet. Mit dabei Peter Brühwiler. Hier ein Interview mit ihm zum Anlass:



NFS: Wie kommt es, dass du dabei warst?

PB: Ich war in erster Linie als Clubpräsident eingeladen. Aber vielleicht auch, weil ich s.Zt. einer der Ersten war, der sich bei der HSB als ELF ausbilden liess.

NFS: Wie gross war die festliche Party?

PB: Insgesamt haben 300 Gäste, darunter stattliche Anzahl VIPs aus D, an der Jubiläumsfahrt auf den Brocken teilgenommen. Aus der Schweiz waren nebst mir weitere 3 Personen angereist (von der GFM-Bahn, weil diese der HSB Rollschemel geliefert hat; Hr. Storz ex SZU und 1 Vertreter von den Ateliers Mécaniques Vevey.).

NFS: Warum bist du, wie auf der Foto ersichtlich, derart „speziell“ gekleidet?

PB: Für den offiz. Sonderzug hat die HSB die gute Idee gehabt, alle Teilnehmer in historische Gewänder zu kleiden. Eine Riesenauswahl, von der UFA geliefert, stand zur Verfügung. Zuerst wollte der Schneider mich in eine preussische Militärkluft mit Pickelhaube

stecken. Allerdings kam er dann beim Anhören meines CH-Bauerndeutsches selber davon ab, denn Pickelhaube und Schweizerdeutsch gemischt sind eher komisch. Also bekam ich das neutralere, aber doch historische Kostüm gemäss Foto verpasst.

NFS: Wie ist unser Club präsent gewesen?

PB: Ich konnte offiziell ein eigens gefertigtes „Diplom“ mit den besten Zukunftswünschen überreichen und dem Lokpersonal, das uns ja besonders nahe steht, wurde aus unserer Kasse ein namhafter Obolus in die Kaffeekasse geleistet.

NFS: Abschliessende Betrachtungen zum Fest?

PB: Erstens finde ich, der Anlass sei hervorragend organisiert worden. Loks und Wagen waren alle „auf Hochglanz“ poliert und haben nur schon so sehr gute Werbung gemacht. Alles hat bestens geklappt. Die Betreuung der Gäste liebevoll-individuell und die Stimmung auf der Sonderfahrt und am abendlichen Festakt in Wernigerode war immer sehr herzlich, kollegial und die besten Gefühle hinterlassend. Man spürt, dass die Bahn den Erfolg sucht und ich bin sicher, dass das Angebot weiterhin im Markt gut ankommt. Auch die ELF-Sache wird ernst genommen und wir dürfen davon ausgehen, dass wir auf der Bahn und den einzelnen Führerständen nach wie vor willkommen sein werden.

NFS: Wie geht das Programm weiter?

PB: Es sind zahlreiche Veranstaltungen geplant. Im NFS sind schon einige publiziert worden. Ich kann aus eigener Anschauung und Überzeugung allen Kollegen empfehlen, möglichst oft die Schritte in den Harz zur HSB zu lenken - es lohnt sich. Exklusives und Einmaliges erwartet die Besucher das ganze Jahr durch an den vielfältigen Festlichkeiten.



Einige Programmpunkte der nächsten Zeit

(Details auch über E-mail hsb-wr@t-online.de oder internet <http://www.hsb-wr.de>)

24. und 25.7. Wernigerode Sonderzug/Flohmarkt-Tauschbörse 13 Uhr „1. Eisenbahnauktion“

28. und 29.8. in Nordhausen: hist. Trambahn/Fhrstands-Mitfahrten/Unterhaltungsprogramm

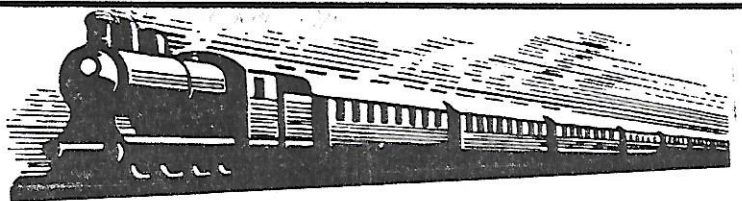
18. und 19.9. Gastloks ziehen 3 Züge. Werkstattbesichtigung/Fhrst-Mitfahrten/Ausstellung

25. und 26.9. ab 10 Uhr in W. „Amerikanischer r Bahnhof/3 Sonderz. mit Gastloks und Harzloks

2. und 3.10. Sonderzüge und Abschlussfest am 3.10. 17 Uhr Show/Feuerwerk und Laser

RüK

Nach Redaktionsschluss eingetroffen: JüVo und Rainer Zache waren als offizielle Vertreter des eingeladenen Clubvorstandes an den Festlichkeiten anlässlich der Inbetriebnahme des Dreischienengleises Putbus-Lauterbach (Mole). Ausführlicher Bericht im nächsten NFS



Sekretariats-News

Kollegiale Lebenszeichen
und Grüsse- der Vorstand
dankt und betrachtet sie als
Zeichen für ein gutes, angereg-
tes Clubleben. @ =per E-mail erhalten

Adomeit Ulrike Essen i.S. „Kreuzli“ im NFS
Bär Roland Lokshop www.lokshop
Bender Markus, Diana, Florian, Rebecca v.Harz
Bier Gerhard Dormagen mit Buchhinweis
Brandes Wilfried grüsst vom Dampflokfest Dresden
Bürger Rudi MUC Bild für 100 J. Schnaaggi
Bürger Rudi MUC -Ende gut-alles gut!
Chiostergi Fabio Worms i.S. Loksims. Auf PC
Chiostergi zum 2ten: Computernutzung im Club
Corporaal Henri mit präzisierender Adresse
Cronauer Klaus Münchweiler sendet Ostergruss
Denzler Philipp CH-Winterthur Gruss @
Dominik Rolf Berlin wegen seinem „Lökele“
Drömmer J. Bln Kartengruss an Diesel-Interes.
Drömmer Jürgen Berlin telef. Ostergrüsse
Drömmer Jürgen Bln News from Reichstag & 79189
Eismann Bernh. Div DB Infos+Manual BR 101
Elmer Hans Zürich dring. Tel. wegen 3-sat Film
Fingerle Hubert Ostergrüsse +GB-Reisepläne
Förge Jörn Karte mit Loknews aus Tahoe USA
Förberg Willy meldet Gleismangel Melchsee
Hasenberg Willy Schwalbach noch i.S. CH Reise
Hausstein Sabine Lebenszeichen und news
Hausstein Sabine News i.S. IG Bw Dresden etc
Hausstein Sabine Radebeul Ostergrüsse
Jehring Frieder Pirna i.S. CH-Reise
Jehring Frieder Pirna illustr. News @
Kordes Dr. Ueli Essen Gruss auf Email @
Kuhlmann Horst Gruss von Norwegen-Reise
Kuhlmann Horst Technikumsmuseum Mannheim
Kuntze Günter Feriengruss und techn. Infos
Kuntze Günter i.S. Sonderhalt D 450 an JHV
Kunz Reiner wegen Homepage Stamm SW @
Lenssen Gerhard freut sich über Email @
Liebezeit H.-J. Solingen sendet Rätsellösung
Meder Martin meldet neue Adresse Büchler
Meierhöfer Karl Heroldsberg allgem. News
Michelsen Rolf mit divesen news
Neuhaus Jens sendet an Präsi Grüsse aus Cuxhaven
Neumann Carsten bad news wegen K. Wittig
Neumann Carsten i.S. Fichtelbergbahn Ausblg
Neumann Carsten's 1.April-Nordlichtdepeche
Peatz Wolfgang Bln Ostergruss & Rätsellösung
Peatz Wolfgang Bln Ostergrüsse+Rätselpreise
Rüegsegger Ruedi CH-Luzern mit netter Spende
Rüegsegger Ruedi Dr.phil. Luzern Adresswechsel
Rüegsegger Ruedi Luzern i.S. Clubbeitrag
Rügen'sche Kleinbahn Einladung Streckeneinw.
Schaber Heinz Karlsruhe i.S. Uhren und JHV
Schaber Heinz mit Reportage Lössnitz-Dackel
Scheidel Rolf Karte von Chattanooga Railw.Museum
Scheidel Rolf Saarlouis mit e-mail und Rätsel
Schmid Kaspar+Frau Susy grüssen von Bernina
Schneiter Paul CH Fakten für JHV in Mügeln
Schneiter Paul CH Varia i.S. JHV in Mügeln
Schneiter Paul CH zu Besuch i.S. JHV Mügeln
Scholz Dieter NS mit Zeitungsclipping vom Fest
Schönenberger Rolf CH via E-mail @
Söhner Otto 1999 IGE Reiseinfos+Tschech.CD
Söhner Otto Gruss vom WK beim Molli
Stark Bernhard Weil mit interessanten News
Stoll Werner+Bruni grüssen von der Osterreich
Thompson Antony Hambg Infos für CH-Reise
Vögtlin Peter CH i.S. Krüzli/Hannibal/Billeters
Wege Helmut Bremswatt freut sich auf JHV
Wege Helmut hat auch sehr Freude am NFS
Werling Jean-Jacques F mit Bericht von CH-Reise
Werling Jean-Jacques Palma wegen CH-Reise
Wintzer Uli freut sich über Post
Zache Rainer DB Berlin i.S. Diesel/052

Ein Schweizer Kollege ist nicht mehr:
Mit grossem Bedauern teilen wir mit, dass
unser Gründungsmitglied
Dr. med. Wolfgang Köster
Naters/Wallis

am 13. Februar 1999 gestorben ist. Wir
entbieten Frau Köster unser herzliches
Beileid und behalten Kollege Wolfgang in
ehrendem Angedenken.



Am 16. April erreichte uns die Nachricht
vom plötzlichen Hinschied unseres lang-
jährigen, guten Freundes und Gründer des
Stammes der „Nordlichter“

Hermann Fick.

Gemäss Brief aus seiner Verwandtschaft
ist er am 26. März gestorben und am 9.
April in der Nähe seines Geburtsortes
Harsefeld, in Essel/Niedersachsen beer-
digt. Er hat die Basis für die solide und
verlässliche Stammtischgemeinschaft ge-
legt und wir Alle verlieren mit ihm einen
echten Freund, eine Stütze des Clubs. Wir
werden in Dankbarkeit ihn, seine vielen
guten Dienste und seine stille, humorvolle
Art nicht vergessen und auch ihm ein
ehrendes Angedenken in Köpfen und
Herzen bewahren.



Aus Brandenburg erreichte uns am 7.5.
eine weitere Hiobsbotschaft: Kollege

Klaus Wittig

ist nicht mehr. Er verschied am 30.4. in
Neuruppin im Alter von 64 Jahren. Aus
der Todesanzeige seiner Familie zitieren
wir: „Es ist so schwer, es zu verstehen,
dass wir uns nicht mehr wiedersehen ...“
Wir entbieten den Angehörigen unser
herzliches Beileid und gedenken Klaus.

Aus dem Vorstand

Der Vorstand war vollzählig (inklusive
Ehrenpräsident H. Elmer) an der Sitzung in
Braunschweig am 7. Mai versammelt.
Nebst einem Überblick über das Club- und
Stammtischleben wurden hauptsächlich
wesentliche Zukunftsfragen wie z.B. die
Rekrutierung neuer Mitglieder, **Personal-
fragen bezüglich Sekretariat***, Medien-
arbeit und neue Ausbildungsmöglichkeiten
wie Simulator, Dieselkurse, neue 052
Lehrgänge in Güstrow/Röbel und natür-
lich die JHV 1999 in Leipzig/Mügeln und
auch schon für das Jahr 2000 besprochen.

* siehe nachfolgendes „Inserat“!

Top-Job für dich?

Wie im NFS 2/99-Leitartikel des
Präsidenten erwähnt, ist unser
Gründungsmitglied und

Clubsekretär

im 7. „Dienstjahr“. Männiglich
weiss, dass dies ein sog. „verflixtes“
Jahr ist. Eines, bei dem man sich -
sofern vorhanden (was bei Heini
sehr der Fall ist!) - im Haar kratzt
und Fragen stellt. Das tut, zusam-
men mit dem Vorstand, nun auch
der Clubsekretär. In Beachtung der
Grundidee im Vorstand, dass Club-
angelegenheiten für die Mitglieder
transparent sein sollen, wird die „7-
Jahr-Problematik“ hiermit publiziert
mit dieser konkreten Frage an euch,
liebe Clubmitglieder:

*Wer von euch möchte gerne ein
intaktes, „basisverbundenes“ inte-
ressantes Sekretariat übernehmen,
mitgliederfreundlich und im bish.
kollegialen Geist weiter führen?
(ohne NFS Redaktion)*

„Offerten“ nimmt Peter Brühwiler,
Seenerstr. 154, in CH-8405 Winter-
thur gerne entgegen und gibt auch
Auskunft.

Tel. abends 0041-52- 232 35 61

Wir im Internet

Im Zusammenhang mit der Einführung des
internets und E-mails beim Sekretariat
haben sich diverse Kollegen gemeldet, die
gerne elektronisch kommunizieren. Wir
publizieren laufend die Adressen, die uns
bekannt werden. Und natürlich danken wir
Koll. Mathias Prockl für die Gestaltung
und Nachführen der clubeigenen Home-
page. Hier ein paar Adressen:

- www.dr-ehrenlokfuehrer.com
- billeter.heinrich@smile.ch
- Jens Wilde aus Chemnitz:
JBRUEHLWilde@t-online.de
- DB Dresden i.S. ELF-Ausbildung
Simone.Klugmann@bku.db.de
- Mathias Prockl, Gestalter Home-page:
mp@dr-ehrenlokfuehrer.com
- Dr. Frieder Jehring Pirna privat neu:
Frieder.Jehring@t-online.de
- hartwin@aol.com (= unser Quästor!)
- Dominik Bln:101450.1666@compuserve.com
- rolf.scheidel@t-online.de
Rolf hat sogar eine eigene home-
page erstellt [http://home.-line.de/home/
rolf.schidel/rsself.htm](http://home.-line.de/home/rolf.schidel/rsself.htm)
- Hartmut.Hanstein@t-online.de
- Rainer.Zache@bku.db.de (im Vorstand)
- Westphal Wolfg. 25495 Kummerfeld hat E-mail
uhl-westphal@t-online.de

Buchstabensalaträtsel in 2/99

Gemäss erhaltenen Kommentaren gab es einiges zu knobeln; die folgenden Kollegen haben alle Hindernisse überwunden und die richtige Lösung zeitkonform gesandt.

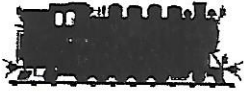
**Bier Gerhard Peetz Wolfgang
Jehring Frieder Scheidel Rolf
Liebezeit H.-J. Wege Helmut**

Die 6 Lösungswörter lauten:

Klauenkupplung/Rauchkammer/Eckventil/
Dampfleitung/Kropfachse/Spurkranz.

Das preisbringende Wort: **REGLER.**

Die oben aufgeführten 6 Kollegen erhalten von Carsten Neumann je 1 hochinteressante Videokassette.



2 Preisfragen

Diesmal hat Wolfgang Peetz Berlin die grosse Mühe einer Rätselkomposition auf sich genommen. Wir bringen heute von einer 3-teiligen Aufgabe aus Platzgründen nur mal die Fragen zu A) und B). Alle richtigen Einsendungen werden mit einem Preis belohnt. Es warten u.a. 3 Bücher „Modelleisenbahn“ mit (pro Buch!) 3000 farbigen Abbildungen auf denk- und/oder rechnungsfreudige TeilnehmerInnen..

A)

Bei einer modernen Bahnhofsuhr mit Analoganzeige bleibt der Sekundenzeiger jedesmal, wenn er die Zwölf erreicht hat, für einen kurzen Augenblick stehen, um danach die nächste Runde zu drehen.

Frage: Braucht der Sekundenzeiger dieser Uhr für einen Umlauf (von der 12 - nach Ende seines Stillstandes - bis zur 12 - vor Beginn des Halts)

A) 59,98" B) 60,00" C) 58,36"

B)

Wie ist die Zeitersparnis bei Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten wenn man davon ausgeht, dass von 100 auf 150 km/h beschleunigt, 20 Min. Zeit auf 100 Km gewonnen wird.

Wieviel Zeit gewinnt der gleiche Zug?

Bei Tempoerhöhung	A	B	C
200 auf 300 km/h	6'	10'	36'
300 auf 350 km/h	9'	2'	12'

Die Antwortbuchstaben mit Absenderadresse wie üblich per Post, Fax oder E-mail an das Clubsekretariat in Zürich.

Einsendeschluss ist der
15. August 1999.

Jede Teilnahme wird honoriert! Bei mehr als 3 richtigen Lösungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen; keine Korrespondenz von unserer Seite!

Aus dem Leben des Jürgen V.

oder: Die Dampflok steht immer vorndran
Folge 5: Die späten achtziger Jahre

Ende 1984 dampfte es erstmals auch wieder auf DB -Gleisen: nach der Aufarbeitung von 23 105 führte diese einen Sonderzug von Kaiserslautern ins Nahetal. Auch bei der öffentlichen Probefahrt von 01 1100 von Offenburg nach Gengenbach war ich dabei. Aber: die DB verhiess trotz 150 Jahr Feiern nur in eingeschränktem Masse den „Dampf - Kick,, da lediglich vier Maschinen betriebsfähig hergestellt wurden und damit eine gewisse Monotonie vorprogrammiert war. Also kurz vor Ende des Regelbetriebs noch einmal einen Blick auf den Betrieb der DR gerichtet. Einen Besuch bei meiner Cousine wollte ich im Winter für eine Mitfahrt im von BR 50.35 gezogenen Personenzug Magdeburg - Altengrabow nutzen. Zwei Nikons in einer Samsonite - Tasche habe ich dabei nicht benutzt, war ich doch von der arbeitenden Maschine so fasziniert, dass ich die einbrechende Dunkelheit und die bis Loburg nahezu vollständig aussteigenden Mitreisenden nicht bemerkte. So kamen wir dann in Altengrabow an, drei Reisende, die sofort irgendwie im Dunkeln verschwanden, und ich stiegen aus.

Die 50.35 mit dem Zug verschwand und auch ich schaute mich etwas um und sah ... in gleissenden Scheinwerferlicht die Verladung von sowjetischen Panzern auf einen Zug - und das mit meiner bekannten „Spionageausrüstung,, in der Tasche! So langsam ging mir der Allerwerteste auf Grundeis, da der Rückzug - eine Blutblase! - erst in einer Stunde gehen sollte. Also ganz still im Bahnhof auf eine Bank gesetzt, um möglichst nicht aufzufallen. Nach zehn Minuten ein Russe, er schaut kurz ins Gebäude und verschwindet wieder. Buh, jetzt holt er seine Vorgesetzten! Weit gefehlt, der Gute hielt sich nur an das Rauchverbot in Bahnhöfen der DR und rauchte die „Machorka,, draussen.

Ein zweiter Soldat wollte von mir die Abfahrtszeit des Zuges nach Magdeburg wissen, in Gebärdensprache funktionierte auch das, letztlich gelangte ich auch ohne die befürchtete Inhaftierung zurück nach Magdeburg. Ja und zwei Jahre war das alles gewissermassen schon Historie, als im November 1989 die Mauer fiel und sich für „Die frühen neunziger Jahre,, vollkommen neue Perspektiven eröffneten.

Ein agD den neuen Kollegen!

Wir freuen uns, die folgenden Kollegen neu in unserem Kreise begrüssen zu können. Wir hoffen, dass sie auch dank dem aktiven Stamm der „Nordlichter rasch guten Kontakt zu unserem Club finden.

Westphal Wolfgang 25495 Kummerfeld

E-mail Uhl-Westphal@t-online.de

Hanstein Hartmut 27404 Rhadereistedt

E-mail Hanstein.hartmut@t-online.de

Und nochmals etwas von der HSB: die neuen Schmalspurtriebwagen

8 Mio. DM investiert die HSB mit finanzieller Unterstützung der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen in den Neubau von 4 Schmalspur-Triebwagen. Aus Kostengründen fehlen großflächige Seitenverglasungen, alle technischen Aggregate bis auf Abgas- und Absauganlage des Motors liegen dichtgedrängt unter dem Wagenboden.:

Länge Fahrzeugs: 16.000 mm Sitzplätze: 46
Länge über Puffer: 17.300 mm Stehplätze: 68
Breite: 2.390 mm Motorlsg: 242 KW
Höhe: 3.400 mm Eigenmasse: 30 t
Radsatzdurchmesser: 720 mm Nutzmasse: 8 t

Eingesetzt werden die Triebwagen auf dem gesamten HSB - Netz, bevorzugt jedoch zwischen Nordhausen und Illfeld.:

Freie Fahrt für ELF- Weiterbildung auf

„DB Führerstand-Simulatoren“

Vorstandsmitglied Günter Kuntze hat an der Sitzung vom 7.5.99 in Braunschweig folgenden Plan konkret vorgestellt:

Erster Lehrgang **23. bis 25. September** bei DB CARGO in Leipzig. Dauer von Donnerstag 13 Uhr bis Samstag ca. 18h. Das Paket enthält:

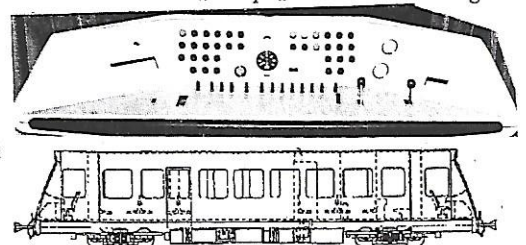
- Lehrmaterial vorab nach Hause zum Vorstudium wesentlicher Punkte
- Einführung; Seminardienst mit weiteren wichtigen Unterlagen
- Besichtigung Anlagen/Triebfahrzeuge
- Selbststudium am Computer wichtiger Aspekte des Führens einer Lok 101
- Fahrbetrieb im Simulator in 2er Gruppe mit zeitlich versetztem Einsatz total 60 Minuten konkret im Simulator mit erhöhten Anforderungen an Konzentration und praktischer Anwendung des gelernten Stoffes

• Abschlussparty mit Zertifikatübergabe
Der Lehrgang wird in einer Gruppe von 8 Personen durchgeführt (ELF Ausbildung ist Voraussetzung). Die Kosten betragen ca. DM 550 pro Person ohne Nebenkosten (Reise/Unterkunft/Essen/Getränke). Für 5 Personen offeriert Kollege Kapferer Gratisunterkunft in Rossau. Es sind bereits 4 feste Buchungen von Kollegen vorliegend
Anmeldung und Zusatzinfo beim Clubsekretariat in Zürich

Gedankenanstoss von Kollege Chiostergi

Aufgrund einer Anfrage an das Sekretariat bezüglich Eisenbahn-Simulationsspiele für den Computer haben wir ihn mit RAIL SIM vertraut gemacht. Er hat es bei Reichelt + Arbogast, Holtenklinger Str. 178 in 21029 Hamburg bestellt und möchte gerne aus Kollegenkreisen noch mehr Infos und Hinweise bekommen.

Hier seine Adresse für Direktkontakte:
Fabio Chiostergi, Mörikestr. 86, 67549 Worms. Tel/Fax: 06241-56067



Tips & Hinweise

Unsere Clubreise im Jahre 2000

Na ja, es geht nichts über rechtzeitige Planung! Wer hätte Lust, mit „geistig Verwandten“ (lies: Clubkollegen+Damen) von Köln mit dem Thalys via Brüssel und dem Eurostar nach London zu fahren? Und dann soll's erst richtig losgehen: Kidderminster, Eisenbahnmuseum York, Ffestiniog Dampfbahn,- Severn Valley Railway und in Sherwsbury ein echt englisches Dampftraktoren-, walzen-, Auto- & Karussell-Festival aktiv und intensiv erleben???? 23. August bis 29. August 2000! Prov. Vormerkmale im Clubsekretariat now.

Bestelltermin Clubuhr verpasst?

Das Sekretariat hat noch 2-3 restliche Stücks. DM 50. Jetzt schnell zugreifen!

Die **52 8029-2** des Vereins „Hei Na Ganzlin“ macht in der nächsten Zeit die folgenden öffentlichen Fahrten: 17.+18. Juli Pendel fürs Seefest mit Badewannenregatta in Plau und 24.

26. Sept. Pendel am Bahnhoffest in Röbel sowie am 3.10. Führerstandsmitfahrten am MOLLI Fest in Bad Doberan. Und auch für ELF interessant: 5., 16., 30. + 31. Juli sowie 2.10., 13. Und 17.12. warme Überführungen! Tel. 039 931 52 550 Fax 52 556

12. - 15. August und 2. bis 5. September „was Zürich bewegt“ - Einzigartiger Blick hinter die Kulissen der Verkehrsbetriebe in und um Zürich. Detaillierte Programme via Sekret.

Nostalgiefahrten in Tschechien - die Alternativen zum „d'jà vu“!

Die CD hat einen Katalog mit Nostalgiefahrten. Bestellen zu DM 4+Porto bei Czeck Railways Travel Agency, Hybernska 5, CZ-11000 Praha. Tel. ++420-2-2421 98 05 Fax 22422-3600

Eisenbahnen entdecken - von A wie Armenien bis U wie USA - die Firma Intra Express in Berlin macht's möglich. Katalog und/oder weitere Infos bei Intra Express GmbH, Burg-herrenstr. 2 in D-12101 Berlin. Tel. 030-785 33 91/Fax 785 92 08E-mail intraex@t-online.de oder Homepage www.tramway.com/intraexpress

„Eisenbahneln“ in Frankreich.

Das Land bietet eine Fülle von Möglichkeiten. Zum Beispiel im Herzen, im Limousin von Limoges nach Eymoutier. Vallée de la Vienne - sehr romantisch. Tel. 0033-555 69 27 81

Sylvester-Jahrtausendwende im Dampfsonderzug von Frankfurt/Oder nach Wolsztyn! Von Freitag, 31.12. bis Sonntag, 2.1.2000. Unverbindlich vormerken für alle Details im Sommer bei RUSCHIL, in D-90525 Altdorf

ICE-T (Slalomspezialist) nach Zürich

Ab 30.5. fährt der neueste Typ ICE mit Neige-technik zwischen Zürich und Stuttgart und verkürzt spürbar die sonst sehr lange Fahrzeit.

Inductrack - eine technische Alternative zum Transrapid

In den USA wird eine neuartige Magnetbahn getestet, bei der die Magnetzüge mit Raketen gestartet und bis 1000 Km/h erreichen sollen. Wer interessiert ist, verlangt einen vollständigen Zeitungsartikel beim Clubsekretariat

Neue ELF-Unterkunft in Hainsberg

Hr. Rothermel von der DB teilt uns mit, dass sein an der JHV in Zittau gemachte Versprechen, im Bahnhof Hainsberg eine preisgünstige Unterkunft für ELF-Lehrgang- oder WK-Absolventen zu schaffen, erfüllt wird. Ab 1.6. hat die DB einen 8-plätzigem Wohnwagen mit Küche zu DM 12,50 pro Tag beim Bh bereit. Disposition via Frau Simone Klugmann, DB Dresden Tel. 0351-46178114 Fax 46178108 oder E-mail Simone.Klugmann@bku.db.de

Metro Linie 14 in Paris - einen Besuch wert

Sie heisst Meteor und fährt absolut vollautomatisch. Wo bei andern Bahnen ein Führerstand ist, bietet eine Panoramascheibe den Passagieren freie Sicht auf die Strecke. Die Züge folgen sich bei Bedarf alle 105 Sekunden, von einer Leitstelle gesteuert und überwacht. Die von MATRA konzipierte neue U-Bahn in Paris ist die weiter entwickelte Generation der vollautomatischen Schmalspurbahn VAL in Lille aus den 70er Jahren.

Diesellok während 10 Dienstschichten selber führen, das ist das gültige und in der Praxis bereits 2x erprobte, gute Angebot der OHE Berlin! 2 Kollegen sind begeistert vom Lehrgang, der viel Rangieren und aber auch Fahren beinhaltet. Kollegiales Umfeld, leicht verständliche Technik, kein strenger Fahrplan. **Es sind noch Termine frei!** Wer mehr wissen will über den „Diesellehrgang mit Hauptstadtflair“ - so die Bezeichnung für die Sache in Berlin - wende sich bitte an das Vorstandsmitglied Jürgen Drömmner, Lenther Steig 13 in 13629 Berlin. Tel./Fax 030-381 53 17

Fan der ZOJE?

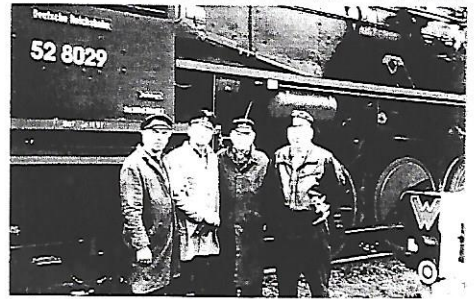
Im Verlag Zeunert, Pf 1407 in D-38504 Gifhorn ist der Sonderband Schmalspurbahnen der ZOJE gewidmet. Strecke, Bahnhöfe, Geschichte, Betrieb sind ausführlich dargestellt. 112 Seiten, DM 29.50

Ein Lokführer wird Eisenbahnunternehmer

Lokfhr Becken wollte schon immer eine eigene Eisenbahn. Deshalb gründete er vor 3 Jahren die „Priegnitzer Eisenbahn GmbH“. Knapp 30000 DM blätterte er für seinen ersten Triebwagen hin. Inzwischen befährt er mit mehreren Zügen Nahverkehrsstrecken in Nordbrandenburg und führt auch Kieszüge. Ein interessanter Mann - ein faszinierendes Unternehmen - wer besucht ihn und berichtet im NFS? Berliner und andere Kollegen - Regler auf!

Die Dampflokomotive 241A SNCF zieht am 24.-26.9. den Nostalgie Rhein-Express von Basel nach Paris und zurück. Tel. Eurovapor 0761-275 330 oder Fax 0041-61-3633534

6xH beim 52er-WK



Die Strecke Ganzlin-Röbel und die 52 8029 von „Hei nach Ganzlin“ werden in Kollegenkreisen immer beliebter, weil sie für ELFs mit „höheren Weihen“ (lies: Befähigung, die 52 unter Aufsicht zu führen) oder solchen, die davon träumen, mal rund 125 Tonnen mit dem Regler in Bewegung zusetzen, eine der ganz wenigen Gelegenheiten bieten, sich solchen Aus- und Weiterbildungen zu unterziehen. Hier ein Bericht von Hans Giesswein vom WK anfangs April 1999:

Es ist ein schöner Frühjahresmorgen als wir, Hugo, Helmut und Hans, um 07h30 auf dem Bahnhof Roebel vom Lokführer Hans Friedrich herzlich begrüsst werden und uns die fertig aufgerüstete, unter Dampf stehende 052 übergeben wird.

Hugo Bachmann als dienstältester und erfahrener Lokführer, übernimmt als erster den Regler. Der Berichterstatter (Hans Giesswein) greift zur Schaufel und fungiert zunächst als Heizer. Helmut Bürger kontrolliert alles und natürlich über allem die Augen von Hans Friedrich: wachsam, gewissenhaft und sehr kameradschaftlich. Blick ins Feuer und auf den Kesseldruck, Wasserstände, Tenderwasser, Betriebsdruck, Bremsdruck und Heizer Holger- alles iO, es kann losgehen.

07h45: Fahrauftrag durch den Zugbegleiter. Abpiff. Mit offenen Zylinderventilen setzen wir uns mit 200 Tonnen (einige Güterwagen+1 Personenwagen) am Haken in Bewegung. Fahrt durch eine schöne, friedliche mecklenburgische Landschaft nach Karow - von der Müritz bis zum Plauen See. Unterwegs wird am Regler gewechselt, damit jeder Teilnehmer im Laufe des 7-stündigen Fahrtages ausreichend Führungsgelegenheit bekommt. 3x täglich geht die Fahrt hin und zurück. Hans Friedrich checkt alles haargenau, korrigiert mal hier, kommentiert mal da - stets freundlich, bereitwillig, fachkundig und präzise. Eine nette junge Dame vom Bahnhof hat stets Kaffee und Brötchen zum Aufwärmen des Personals bereit, denn auf der Lok zieht es kräftig, weil öfters auch Vmax gefahren wird. Eine Jungmannschaft übernimmt am Abend die Lok zum Abrüsten. Da darf oder kann man auch mitmachen. Unterkunft im Hotel Seestern; beim Bierchen zum Tagesabschluss war es immer sehr gemütlich. Ein prima Erlebnis, die 6 Tage mit den 6 H und der 52 8029!

Die gute Terminplanung erlaubte eine anschließende Teilnahme am Workshop der Lokfahrschule Güstrow, bei dem Themen wie Bremsen, Kesselbedienung und neue Fahrdienstvorschriften der DB hervorragend vermittelt wurden. Wiederholung im Jahre 2000 ist bereits fest geplant.

Dampfbootkapitän auf Zeit (Mietmöglichkeit eines Dampfbootes)

Liebe Kolleginnen und Kollegen ELF-DR

Um unserem immer auf „Dampf-News“ erpichten Sekretär Heini Billeter zu helfen, habe ich meinen Erlebnisbericht einer Kanalfahrt mit dem meines Wissens. einzigen, mietbaren Dampfboot auf unsere Interessen umgeschrieben. Das Angebot für weitere Informationen gilt natürlich auch für Euch.

Ueli Wegmann CH-8471 Rutschwil

Nachdem ich den Skippertest bereits 1994 an Bord eines Kanalbootes in der Manchester-Area bestanden hatte (sie hatte mir 1971 meine diesbezüglichen Fähigkeiten anlässlich der Hochzeitsreise auf der Themse nur darum abgesprochen, weil ich unseren „Tuperware-Kreuzer“, und diesen nur beinahe versenkt hatte), ging es im Frühling 95 mit Freunden auf Testfahrt mit dem Dampfboot „Firefly“.

Das 55 „Füsse“ (16,8m) lange und 6ft.4in (1.93m) breite über 20 Tonnen schwere Stahlschiff verfügt über getrennten Kabinen mit Einzel- sowie 1 Klappbett, Küche und Sanitäranlagen inkl. Dusche.

Angetrieben wird das Ganze von einer 2-Zylinder, oszillierenden 2x21/8"x5" (Hochdruckdampfmaschine. Die Kondensation erfolgt via Kielkondensator, dessen Wasser durch Verdrängung in die Hotwell zurückgedrückt wird. Alles höchst einfach, dafür aber Betriebs- und für die mit Dampfmaschinen z.g.T. unvertrauten Mieter ziemlich idiotensicher! Firefly dampft seit bereits 10 Jahren ohne namhafte Havarien. Die Kehreseite ist natürlich die minimale Wellenleistung (wir schätzen < 2 PS), die dem „Rammboot“ bei Start- und Bremsmanövern Reaktionszeiten eines Jettriebwerkes beschert. Die Ansprüche an die Aufmerksamkeit des Skippers sind trotz der kleinen Geschwindigkeit von ca. 4 km / h entsprechend, sein Blick am besten zum Horizont gerichtet.

Langweilig ohne „Ägg'schen“ meint Ihr, weit gefehlt! Neben der oft gewundenen Fahrstrecke, der Überfahrt von Brücken und der Unterquerung von Bergrücken und Dörfern, gilt es die Kesselautomatik zu überwachen um einem „flame-out“ im wegen Wassermangel im dümmsten Moment zuvorzukommen.

Ihr habt natürlich richtig gefolgert, dass es sich beim Kessel (Cu / Wasserrohr) um einen gasgefeuerten Typ handelt. Der eigentliche Widerspruch der erhöhten Sicherheit liegt darin, dass die Sicherheitsschaltung bei Niedrigwasser im Kessel die Energiezufuhr unterbricht, die mit Thermoelement überwachte Pilotflamme aber einen automatischen Betrieb erlaubt.

Firefly hat ihren Heimathafen am Ende eines Seitenarms des Grand Union Kanals in Wellford nahe Rugby/Birmingham. Der wie der Name sagt „Grand Union“ ist selbst in Tunnels für beidseitigen Betrieb ausgelegt; die Tunnels bleiben ein Erlebnis der besonderen Art!

Die Tunnels Husbands Busworth (1066m) und Crick (1397m) haben mir zwar ideale Messbedingungen (Geschwindigkeit, das Manometer natürlich nicht ablesbar) geboten, die Spannung war aber auch auf der Rückfahrt kaum geringer. Sie hat trotz (oder weil?) der nur aus Erwachsenen bestehenden Crew vor jeder Einfahrt den kleinsten Raum an Bord zum meist frequentiertesten gemacht.

In den Unterlagen des Agenten wird für die Vermietung von Firefly Erfahrung mit Kanalbooten vorausgesetzt. In einem Gespräch anlässlich der im Vergleich mit anderen (Motor) Booten seriösen Einführung durch den Besitzer / Vermieter, bestätigte mir dieser, dass er bei Kunden aus unserer Dampfzene darauf verzichten werde.

Er schlägt auch darum vor, Anfragen für freie Termine und Konditionen direkt bei ihm anzufragen.

**K.E Jones, Steam Crusing, 28 Nithsdale Avenue, Market Harborough, Leicestershire LE16 9PE,
Tel. 0858-463561 oder 0860-307844.**

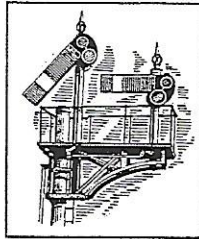
Die Fahrt auf der Firefly hat uns neben den der Motorisierung noch weitere Antworten und Erkenntnisse für unser Dampfbootprojekt gebracht, sie ist für alle „DB-losen“ Steamfreaks“ die Chance einer tollen Erfahrung; am Grössten sicher für Familien mit ab ca. 10-jährigen Kindern.

Weitere Auskünfte von Ueli direkt: Tel. 0041-52-316 10 72 abends

Murphy's Gesetz

oder

Wenn etwas schief geht, dann ganz gewaltig Hubert Fingerles Story Teil I

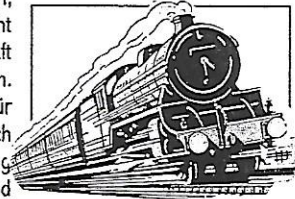


Der eine oder andere von uns Ehrenlokkführern wird vielleicht auch seine Erfahrungen als Dampflokheizer gemacht haben, vielleicht auch im Rahmen der ELF-Ausbildung. Bei mir kam das „Feuermachen“ zeitlich noch vor dem Fahren, so wie es sich gehört. Seit der Eröffnung des „Kuckucksbähnle“ (Strecke Neustadt/WStr.- Elmstein) war ich dort aktiver Mitarbeiter und habe mich dort auch einige Zeit als Heizer der 89 7159 betätigen können. n den 80er Jahren hatte ich noch die Zeit, jedes Jahr für 2-3 Wochen

bei der „Severn Valley Railway (SVR) zu verbringen, wo ich mit englischen, französischen und niederländischen Freunden in Depot und Werkstatt arbeitete. Einem der dort ansässigen Lokführer kam dann bei einem Bier im Bahnhofspub die Idee, mich auch für einen Tag im Plan als (zweiter) Heizer einzusetzen den Tagen vor dem Einsatz beobachtete ich genau die Einsatz- und Auswaschpläne, um frühestmöglich abzusehen, auf welcher Maschine wohl mein Einsatz erfolgen würde. Gibt es bei der SVR doch Loks der Grössen S bis XXL (Bauarten von Cn2t bis zur Dreizylinder-Pacific). Schliesslich zeichnete sich zu meiner Freude ab: Ich werde Nr. 6960 „Raveningham Hall“ heizen! Es handelt sich dabei um eine leichte 2'Ch2 Schnellzuglok der ehemaligen Great Western Railway (GWR), alle Loks trugen Namen von „Halls“ (Adels-Herrenhäusern). Das kam mir aus zwei Gründen sehr gelegen, denn zum einen ist die Lok doch einige Nummern grösser als die Neustadter T 3, zum anderen sind alle GWR-Loks trotz Linksverkehr rechtsgesteuert. Somit würde ich meine Arbeit wie gewohnt von „Linksaußen“ versehen können, als Rechtshänder eine grosse Arbeitserleichterung. Aber noch ahnte ich nicht, was da auf mich zukommen sollte

Als ich mich an jenem „grossen“ Tag von meinem Schlafwagenabteil zum Bw begab, hatten Roger (mein Lokführer) und Martin (mein Heizer) gerade mit dem Abölen der Lok begonnen, was wegen der Innensteuerung recht zeitaufwendig war. Mit einer Mischung aus Petroleum und Öl bewaffnet, brachte ich die Lok noch ein wenig auf Hochglanz, bevor wir in der Kantine mit einem zünftigen „English breakfast“ mit Speck, Eiern, gebackenen Bohnen und Toast stärkten. Unser Zugdienst sollte um 8.45 Uhr mit einer Lz-Fahrt nach Kidderminster, 36 km entfernt am anderen Ende der Museumsbahn gelegen, beginnen. Martin hatte bereits ein wunderschönes Feuer aufgebaut, so dass ich keine Mühe hatte, bei der Fahrt den Kesseldruck zu halten. Nach der Ankunft in Kidderminster dampfte der Gegenzug ab, nachdem er die eingleisige Strecke freige-macht hatte, sollte eine andere Lok den Wagenpark für unseren Sonderzug bringen. Da bis dahin noch eine Stunde Wartezeit war, schob ich wie von der T 3 gewohnt, das Feuer ganz nach vorne, warf noch einige Schaufeln auf, schloss Aschkastenklappen, Bläser und Feuertür, speiste den Kessel nach und legte Tenderbremse an. Das Manometer zeigte noch 210 psi (Pounds per square inch). Als wir die Lok auf einen Tee am Kiosk verliessen,

ich solle das Feuer nicht worüber ich herzhaf kamen wir etwa 40 Min. Ich öffnete die Feuertür mehr! Das war doch und Martins Bemerkung gutgemeinter Rat und



Scherte Martin mir zu, ausgehen lassen, lachte. Vom Tee gestärkt später zur Lok zurück, und sah - kein Feuer tatsächlich erloschen, entpuppte sich als nicht als Scherz. Seinerzeit fuhr die SVR mit russischen(!) Importkohle, die offenbar Unmengen von Sauerstoff benötigte. Durch meine Massnahmen hatte ich dem Feuer alle Luft genommen und es quasi erstickt. Obwohl es unsere erste gemeinsame Fahrt war, funktionierte alles Nachfolgende wie am Schnürchen. Roger brachte zwei alte Holzpaletten, die wir mit dem Kohlepickel zerschlugen. Auf zwei faustgrossen Stücken noch glühender Kohle brannten sie gottseidank schnell an. Während Martin die Lok zum Wasserkran fuhr, schaufelte ich wie besessen, um die Basis für das neue Feuer herzustellen. Dank kräftigem Bläserinsatz zeigte sich bald Erfolg und wir hatten wenigstens wieder ein Feuer. Der Wasserkasten war fast gefüllt, als sich mit einem Pfiff die LMS Nr. 47383 (Ch2t) meldete, die den Park für unseren Sonderzug an den Bahnsteig stellte. Irgendwie haben wir es dann aber doch noch bis zum Scheitelpunkt der Steigung im 250 m langen Bewdley Tunnel geschafft. Ich weiss nur noch, dass wir am Ende mit wenig mehr als Schrittgeschwindigkeit fuhren und der Auspuffschlag der Lok kaum noch zu hören war. Mit Erleichterung gingen wir in das folgende, 4 km lange Gefälle zum Bahnhof Bewdley, das wir mit geöffnetem Regler hinunterauschten.

Fortsetzung in der Ausgabe 4/99

Stammtisch Zürich

Kaspar Schmid, Kaiserstuhlstr.20,CH-8154 Oberglatt. Tel/Fax: 0041-1- 8501182

17. Juli. Bern. Stadtrundfahrt im Tram & Nostalgie-Bus nach Wahlendorf ins Garten-Restaurant von Koll. Hans Eggmann.
14./15. Aug. 6 Jahre Stamm CH und 5 Jahre Chaschper = Ausflug zu div. Bahnen im Jura inkl. Dampf in St. Sulpice.

Schnaaggi-Schaaggi Geburtstagsfest
28/29. August 1999 in Sihlwald-Zürich

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmner, Lenther Steig 13, 13629 Berlin Tel./Fax: 030 381 53 17

In Planung: Aktiv in Saalfeld Juni/Juli
Juli/Aug. Peetz plant Besuch beim MOLLI
Oktober: Draisinefahren Finsterwalde/Lausitz

Stammtisch „Nordlichter,“

Carsten R. Neumann, Holunderbusch 1, 24113 Kiel, Tel./FAX: 0431/ 64 10 93

Am **11.07.** zum „Dampf – Rundum,“ in Busburg, Treffpunkt **11.30Uhr** in **Hansens – Brauerei** in: **Flensburg, Nordermarkt)**

Stammtisch N R W

Martin J. Meder, Ostwall 189, 47798 Krefeld
Tel. 0172-2110 912 Fax 02151-2 07 66 und
Hans E. Noruschat, Meisenstr. 2, 46499 Haminkeln, Tel. 02857-32 07

Derzeit keine aktuellen Veranstaltungen, da Termine von Veranstalterseite „platzen...“

Stammtisch Niedersachsen

Dieter Scholz, Lindenerstr. 50 in 38300 Wolfenbüttel Tel/Fax. 0533/164623

Im Sommer -Datum bei Dieter erfragen:
Gardenparty/Arbeitseinsatz bei Gerd Höttcher

Stammtisch München

Amelie Ofer tritt wegen beruflicher Aufgaben kürzer, Leitung nunmehr wieder: Rudi Bürger, Bismarckstr.5, 80993 München, Tel. G 089 23340 003 TEL./FAX P : 089 1493848

Alle zwei Monate am ersten Dienstag: Stamm.
26.06.: 30-Jahre Jubiläum Museum Nördlingen, Dampfsonderzug von München

Stammtisch Südwest

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker-Str. 24, 66564 Ottweiler Tel./Fax 06821-95 24 88

Regelmässige Stammtische jeden Monat am 2. Freitag, immer 20 Uhr, Berghotel in Ottweiler, im Sommer : **11.06, 13.08, und 10.09.**
Sonderveranstaltungen im Juni und Juli:

11.06.-13.07.: Petite Rosselle/F : Ausstellung Lokmodelle + Stammtischpräsentation

13.06.: Fahrradtour durchs Ostertal

10.07.: Gartenbahnfest bei Elfie und Jürgen

28.08./29.08.: 150 Jahr Feier in Bexbach

Stammtisch Achtern Diek

Kontakt via Rolf Landwehr, Köslinerweg 2, 28790 Schwanewede Tel.04209-3561 und/oder

Ubbo Lorenz, Extumerweg 14, 26587 Aurich. Tel.:04941-959100 Fax 04941-959102

Bericht vom Stammtisch Südwest: Der Lehrgang: „Die Dampfmaschine, oder 4 Tage Spitzendruck für gute Laune

Das Rezept für ein langes, kurzweiliges und informatives Wochenende: Man nehme mit Werner Stoll einen kompetenten, erfahrungsreichen und kameradschaftlichen Referenten, wähle das Hotel „Schafrücker Mühle,“ in Ottweiler zum Tagungsort und baue als 1. Vorsitzender (vor der Reform hiess das Stammtischleiter) ein attraktives Rahmenprogramm. Heraus kommt eine Schar ELF (inklusive der eigens angereiste Präsident Peter Brühwiler), die sich des neu erworbenen Wissens und des gemeinschaftlichen Erlebnisses erfreuen und voller Vorfreude auf zukünftige Ereignisse ähnlicher Art gespannt sind.

Doch alles mal der Reihe nach: Der Nachmittag des 13.05.99 gehörte der Wiederholung des Seminarstoffes aus dem letzten Jahr: „Wie entsteht Dampf?..“ Nach dem Abendessen konnten dann beim Beisammensein bereits ausreichend Fachsimpeleien geführt werden.

So richtig gebuffelt wurde dann am 14.05.99. Von 8.30 Uhr bis kurz vor 18.00 Uhr brachte uns Werner eine ganze Menge bei. Karteikarten, Overhead – Projektor und eine Menge Kopien des Materials für die Teilnehmer sorgten dafür, dass auch etwas hängenblieb. So konnten wir uns am Abend wieder der Musse hingeben: der Stammtischabend Mai stand auf dem Programm.

Am Samstag war der Vormittag dann der kurzen mündlichen Prüfung des Lehrstoffes gewidmet, wie erwartet konnte Referent Werner beim anschliessenden „laudeamus igitur,“ (lasset uns loben) allen Teilnehmern als erfolgreiche Absolventen gratulieren. Damit nicht genug: auch Werner wurde für die erfolgreiche Durchführung geehrt und gleichzeitig als Ehrenmitglied in unseren Verein aufgenommen.

Nach soviel indoor – Aktivitäten hiess es dann : ab zur Exkursion. Erstes Ziel: ein eher Wehmut hervorrufender Lokomotivgottesacker in Hermeskeil. Wieviel einst stolze Dampfrosser standen dort feuerlos aber vom Zahn der Zeit gezeichnet, ich habe sie nicht gezählt. Obwohl ohne angeheizte Lok ging es in Losheim sehr viel elanvoller zu: dort zeigte uns der zweite Vorsitzende nicht nur das brandneue Museum im Lokschuppen, sehr viel war auch über die Vorbereitungen auf die neue Saison und die mit aufwendiger Arbeit verbundene Umrüstung auf einen Kleinbahnkonformen zweiachsigen Wagenpark zu erfahren.

Unsere Abendessen nahmen wir diesmal in unserer Stammtagsstätte, dem Berghotel, ein und auch dort entwickelte sich prächtige Stimmung. Sonntags dann noch eine kurze Erkundungsfahrt rund um Ottweiler zu den dortigen landschaftlichen Schönheiten und schon hiess es Abschied nehmen und dabei an die Maggi – Werbung denken: Das machen wir mal wieder ! Und vielleicht finden sich auch bei der nächsten Veranstaltung ein paar theorieinteressierte Teilnehmer von anderen Stammtischen!

Geburtstags-Party à la Dieter

Am 7.-9. Mai fand in Braunschweig die von Dieter Scholz und seinen Freunden hervorragend organisierte Party zum 5-jährigen Bestehen des Stammtisches Niedersachsen statt. Der gesamte Clubvorstand, eine stattliche Anzahl Kollegen aus Berlin, der Stammtischleiter CH und natürlich viele Kollegen aus dem eigenen Stamm feierten mit diversen hochinteressanten Besichtigungen und Events den „historischen“ Tag

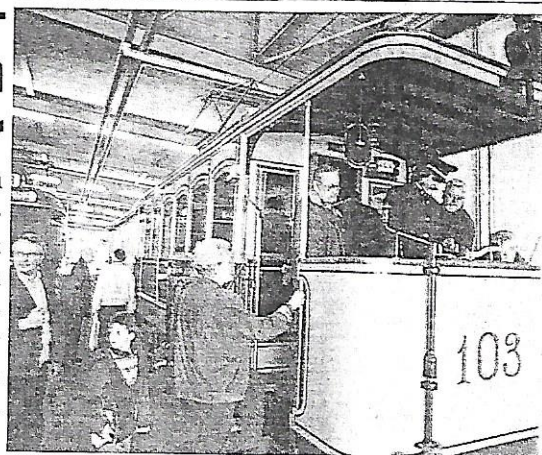
Ein paar Highlights aus dem Programm:

- ALSTOM LHB (Linke-Hofmann-Busch), in Salzgitter ist eine führende Herstellerin von Schienenfahrzeugen mit 2000 Mitarbeitern und ein faszinierendes Besuchsziel. Hunderte von Wagen, Triebwagen, teilw. in ganz neuen Techniken, sind im Bau. Das betriebseigene Museum - eine Fülle von historisch-technischer Kulturgüter - das alles konnten wir geführt besichtigen.
- Stadtbummel mit Mummetrunk (= lokales Getränk, 1390 erstmals erwähnt, „magenstärkende“ Malzwürze. Hat Weltruhm!
- Rund 40 Freunde im „Kegelbahnhof“, wo Bier per Modelleisenbahn zum Tisch kommt und wo u.a. lokale, weltbeste Spargeln serviert werden. Clubleitung, Stamm CH, SW und Berlin übergeben Geburtstagsgeschenke an Stamm NS
- Ausgedehnte Regenfahrt im historischen Tram aus dem Jahre 1940 durch Braunschweig
- Besichtigung hist. Tramtypen im Bh Altewied
- Kontakt mit aktiv mitarbeitenden Eisenbahnfans im ehemaligen AW BS resp. BLME Landes-Museums-Eisenbahn mit Lok unter Dampf
- Gemütliches Zänehöckle inkl. Bierseminar
- Besuch der 300m² grossen Modellahn BS

Merci, lieber Dieter, das war super!

(Anm. der Redaktion)

BRAUNSCHWEIG



Historische Bahnen (wie hier bei der ALSTOM LHB) stehen im Mittelpunkt eines der wichtigsten Themen des nordniedersächsischen 5-jährigen Jubiläumsfestes der Deutschen Eisenbahn- und Braunschweiger Stadt. Die Teilnehmer mit der historischen Strassenbahn

Foto aus der Braunschweiger Presse

Workshop Teilnehmer Carsten

Güstrow Neumann berichtet

(Ein vollständiger 5-seitiger Bericht
bitte beim Sekretariat gratis beziehen)

Dampflokomotive mit Pfiff und Zukunft

Schon Empfang und erster Eindruck am späten Nachmittag des 09.04. war überwältigend. Man traf bekannte Gesichter, direkt am Eingang lief ich meinem früheren Lehmeister und Clubmitglied ehrenhalber **Heinz Schnabel** buchstäblich in die Arme.

Seit dem 01.04. „nur“, noch beratend tätig, eröffnete **Herr Knüttel** die Veranstaltung am 10.04. und umriss deren Ziele:

- Vorhandenes Wissen auffrischen und vertiefen,
- Akquisition für die Angebote des Trainingszentrums.

Es folgte die Vorstellung der Dozenten und Einteilung der 52 Teilnehmer.

Vorbereitung auf das Praxistraining

Diese Vorbereitungsphase verlief im Schnellzugtempo und hätte „reine“, ELF mit Sicherheit überfordert. Wenn man sich jedoch zuvor im Selbststudium vertiefend mit dem Thema Dampflokomotive näher vertraut gemacht oder weiterführende Seminare besucht hatte, war es eine beeindruckende und gelungene Präsentation des zur Verfügung stehenden Bildungsangebots.

Um die Dichtigkeit der dampfführenden Teile einer Dampflokomotive zu prüfen, die nur bei geöffnetem Regler unter Überdruck stehen, bedient man sich des **Standprüfverfahrens**. Außerdem kann man mit dieser Methode die Spiele am Trieb- und Laufwerk und teilweise an der Steuerung prüfen. Nach Aufzählung der erforderlichen Arbeitskräfte und Spezialwerkzeuge und der unterschiedlichen Notwendigkeiten für die Durchführung wurden die örtlichen Gegebenheiten vom Dozenten, **Herrn Neumann**, vorgetragen.

Kesseltechnik und Betrieb

Der erste Teil dieses Abschnitts endete mit Fallbeispielen. Daraus wurde in meinem Fall nichts, denn eine Journalistin der **Schweriner Volkszeitung** nahm mich und Kollegen **Helmuth Wege** für ein Interview in Anspruch. Gut um, den Club der DR Ehrenlokführer und dessen Kernziele kurz zu erläutern. Nach dem Ende dieser „Pause“, wurden die von Dampflokomotivpersonalen begangenen Fehler und deren Abhilfe anhand von Fallbeispielen durchgesprochen. Im nachfolgenden Lehrgespräch wurde die Bedeutung der Wasserstandsanzeiger auf der Dampflokomotive und deren richtige Prüfung eingehend erörtert. Auf die Möglichkeiten des scheinbaren Wasserstands wurde besonders gründlich und erschöpfend hingewiesen, und das aus gutem Grund, wie die Exponate aus dem „Kriminalmuseum“, des Dozenten **Neumann** eindrucksvoll verbürgten.

In einer Art Nachbesprechung wurde das Thema Ausbildung von Lokführern im Museums- bzw. Nostalgiebetrieb vertieft. Dort besteht nach derzeitiger deutscher Rechtslage eine Grauzone. Bei NE-Bahnen gibt es derzeit keine gesetzlichen Regelungen bezüglich der Ausbildungsvoraussetzungen für Triebfahrzeugführer. Die Verantwortung trägt der jeweilige Betriebsleiter. Das hat in der Konsequenz dazu geführt, daß z.B. auf dem Mollie alle Lokführer zusätzlich zu staatlich geprüften Kesselwärtern ausgebildet wurden.

Praxistraining mit Fahrtrieb

Nach dem Mittagessen stieg die Spannung, stand doch der Höhepunkt des gesamten Workshops auf dem Programm: Der „kleine“, praktische Fahrtrieb. Zur Verfügung stand – obwohl durch Sabotage am Tag zuvor in Mitleidenschaft gezogen – die 52 8029-2 vom Verein „Hei Na Ganzlin.“

Wenn die Hände beim eigenhändigen Führen wieder feucht werden, die Werte für Blutdruck, Herzfrequenz und Adrenalin ansteigen, der typische Geruch auf dem Führerstand einer Dampflokomotive einen umgibt, dann ist der ELF in seinem Metier, das ihm ein Stück Lebensphilosophie bedeutet. Abgesehen vom erhebenden Gefühl, einmal wieder eine Dampflokomotive selbst zu führen, habe ich es fertig gebracht, als einziger (zumindest der Lehrgruppe) mit eingeschaltetem Läutewerk anzufahren. Neu für mich war das Ansetzen in Rückwärtsfahren an einen angemerkten Rungenwagen. Da hatte ich mich prompt um einen halben Meter verbremst und mußte noch aufdrücken, eine Wiederholungsübung wurde mir leider nicht zugestanden.

Neuerungen zu den Fahrdienstvorschriften

Der anschließende Vortrag von **Herrn Zwick** über die Entwicklungsgeschichte einer immer noch nicht vollständig zwischen ex DR und ex DB

Gebieten harmonisierten Fahrdienstvorschrift vermochte die Zuhörererschaft nicht so sehr zu begeistern. Das lag aber nicht am Referenten sondern an der zu vermittelnden Materie, die umständlich und unausgegoren erschien.

Bremsen will gelernt sein

Jedem ELF ist bekannt, daß wohldosiertes und zielgerichtetes Bremsen eines Zuges viel Gefühls- und Gewohnheitsübung voraussetzt. Doch auch die technische Seite des Bremsens, eindrucksvoll vorgetragen durch **Herrn Kneetz**, birgt zunächst mehr Geheimnisse als Offenbarungen. Wir lernten im Keller des Hauses auf dem komplett ausgestatteten Bremsstand mit praktischen Anwendungsbeispielen.

Fazit

Jedem Teilnehmer des Workshops wurde durch **Herrn Knüttel** eine entsprechende Bescheinigung ausgehändigt, die eine farbige Abbildung der Röheler 52er v dem ersten Planeinsatz im Güterzugdienst unter der Regie von **Hei Na Ganzlin** ziert. **Herr Knüttel** betonte noch einmal, daß das Trainingszentrum Güstrow eine Wiederholung dieses oder ähnlicher Seminare durchaus veranstalten könnte. Er machte dabei aber deutlich, daß die kostenlose Teilnahme ein einmaliger Vorgang sei und als Werbung für die vorhandenen Kapazitäten gedacht sei.

Dampfspetakel im Bw Arnstadt (hist.)

Ja, das war schon sensationell, was unser Freund Otto Hahn zusammen mit seinen Mitstreitern von der BSW – Gruppe am 17./18.04.1999 auf die Beine gestellt hat.

Wir vom Stammtisch Südwest waren gegen Mittag des 17.04. angereist, da erlebten wir gerade, wie die unter Dampf stehenden Loks erstmals dem Publikum auf der Drehscheibe vorgeführt wurden. Trotz nasskaltem Wetter war schon eine erhebliche Anzahl von Eisenbahnfreunden vor Ort. Wir haben uns erst einmal



in unserer Kultkneipe „Lange Else“, gestärkt und uns dann ins Getümmel gestürzt. Gespräche mit befreundeten Personalen, blosses Gucken- oder auch aktives Mithelfen (wie z.B. **Alfred Raschke** in Schwanensee an der P 8) standen auf dem Programm.

Am Samstagabend waren einige „Highlights“, ge-

boten: im Schuppen heizte **Axel Zwingerberger** mit **Boogie – Woogie** ein, draussen auf der Drehscheibe präsentierten sich dann unsere Stars, die betriebsfähigen Loks.

Selten, genauer gesagt gar nicht, habe ich in den letzten Jahren einen derart wohlbestückten, dampfenden Schuppen gesehen. Unter Dampf waren: 50 3501, 01 1531, 94 1292, 44 0093, 65 1049, 38 1182, 52 8154 und 03 1010. Übrigens: Sonntags traf noch 23.10 und 41 – Verstärkung ein! Trotz empfindlicher Kälte harrten wahre Heerscharen von Fotografen bis kurz vor Mitternacht des Samstag für das „Foto – Special“, aus.

Sonntags war dann das Bw. komplett schwarz: vor Menschen und vor Maschinen. Aber alles lief diszipliniert ab, **Otto** als „perpetuum mobile“, immer mittendrin, ein toller Anlass! Hoffentlich kappen nicht einige Bürokraten, die gar nicht begriffen haben, daß sie bei einem **Eisenbahnunternehmen** arbeiten; einmal diese Möglichkeiten, die das Bw. Arnstadt (hist.) bietet!

Bericht und Foto JüVo