

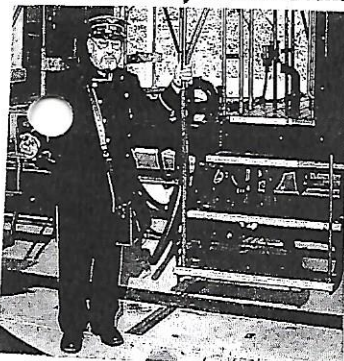


News Facts Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 2/02 10.03.02

Redaktionsadresse: Club DR Ehrenlokführer Weinbergstr. 48, CH-8006 Zürich Tel. 0041-1-262 28 39. Fax 262 28 38 E-mail billeter.heinrich@smile.ch Redaktionsteam: Heini Billeter und Jürgen Vorndran, Q 4,9, D-68161 Mannheim Tel. 0621-14918 (abends) E-mail: juergen.vorndran@t-online.de Club Home-page auf Internet unter www.dr-ehrenlokfuehrer.com Mit Kommentarrubrik!

Geschätzte, liebe Clubfreunde und Clubfreundinnen!



Dies ist auf eine Art denkwürdige Ausgabe unseres Club-Bulletins. In der Tat, es kommt zu Euch und zwar „frisch gebacken“ und nicht wie bis anhin „frisch von der Kuh“ (lies: nicht mehr von „der Zürcher Alp“ sondern aus dem Saarland!). Nicht zuletzt unter dem Einfluss unseres Quästors sind konkrete Schritte gemacht worden, die Produktionskosten für das NFS zu reduzieren. Eine wirkungsvolle Massnahme: Kopieren und Versenden ab Deutschland! Dies ist ein weiterer Schritt im Wechsel des Sekretariats von Heini zu Jürgen. Der Inhalt des NFS ist wie in den letzten paar Ausgaben erneut eine Teamarbeit zwischen den Beiden. Der Weg, den unser Infoblatt von der 1. Ausgabe als NFS im Jahr 1994 zurück gelegt hat, ist beachtlich und wenn ich in Nr. 1 blättere, so sehe ich einen Bericht über eine Vorstandssitzung im Eisenbahnmuseum Mulhouse und dies gibt mir gleich das Stichwort zum ersten Aufruf, an der JHV 2002 just in Mulhouse teil zu nehmen. Näheres vorab ganz kurz unten!

Die ersten paar Monate des neuen Jahres sind und werden in Bezug auf Clubevents bemerkenswert sein. So hatte ich die Gelegenheit, mit weiteren 3 Clubfreunden in Sinsheim an einem vom DB Trainingszentrum Güstrow im Rahmen des Echtdampftreffens organisierten Lehrgang für Kesselwärter mit Schlussprüfung durch den TÜV teilzunehmen. Es war sehr anstrengend, im höchsten Grad lehrreich und dank unserem Freund Helmut Neumann von Güstrow doch auch wieder kollegial-locker. Ein grosses Dankeschön an ihn und Alle, die hinter den Kulissen für das Gelingen der Veranstaltung aktiv beigetragen haben.

Im Moment, da ich diese Zeilen schreibe, habe ich ein Super-Erlebnis hinter mir: das traditionelle Eisbeinessen in Berlin mit dem von Jürgen Drömmner kreierten exklusiven Vorprogramm! Dieses Mal Besichtigung des neuen Lehrter Bahnhofs (z. Zt. Europas grösste Baustellen!) mit einer Rekordbeteiligung. Sogar aus dem „Ausland“ (Bayern, Niedersachsen, Sachsen, Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein, Hamburg und Schweiz) reisten die „Fans“ eigens an, darunter die Vorstandsmitglieder Hamp, Kapferer, Kuntze, Billeter, Elmer, Zache. Dazu viele „lokale“ Kollegen und Gäste. Total 50 Personen – ein Rekord! Am 9./10. März leitet unser Vorstandsmitglied und DB Mitarbeiter Günter Kuntze einen weiteren, mit 8 Teilnehmern ausgebuchten Anlass auf dem Simulator BR101 in Leipzig.

Anfangs April laufen dann die Dampflok-Workshops für Anfänger und Fortgeschrittene (lies: solche, die den Anfängerkurs schon gemacht haben) in Dresden, organisiert durch die Freunde der IG Bw Dresden Altstadt e.V. (Mitglied ehrenhalber unseres Clubs). Und die letzte Clubreise, konzipiert und geführt durch Hans Elmer und Heini Billeter, wird anfangs August über 30 Teilnehmer mit Genf und weiterer, bis jetzt nicht „erforschten“ Teile der Suisse romande vertraut machen.

Ich fühle mich gut mit diesen und den vielen weiteren Ausflüge, Lehrgänge, Zänehöcks der Stammtische und danke Allen, die so positiv beitragen, dass unsere Club lebt und gedeiht. Euer Präsident *Peter Brühwiler*

JHV 2002

1. bis 3. November in Freiburg i.B. und im schönen Eisenbahnmuseum Mulhouse im Elsass!

(mit fakultativem Vor- & Nachprogramm!)
* man kann jetzt schon unter dem Stichwort „Ehrenlokführer“ buchen! Tel. 0761-3 80 00 Fax 3800998. E-mail freiburg@intercityhotel.de
Detailliertes Programm im nächsten NFS oder direkt erfragbar beim noch-Sekretariat in Zürich

- 1. November in Freiburg i. Br. *InterCity-Hotel am Bahnhof**
Beginn ca. 17 Uhr mit der traditionellen Welcome-Party und später gefolgt vom gemütlichen Zänehöckle. DZ-2P: Euro 72.60 EZ Eu 56.75 inkl. Frühstück und Gratisnutzung des öV Freiburg. Gleich günstiger Preis bei Anreise vor dem 1.11. oder Abreise nach dem 3.11.
- 2. November:** gemeinsame Fahrt nach Mulhouse ins weltberühmte Eisenbahnmuseum. Führung und leichter Lunch. JHV 14 Uhr. Zurück in Freiburg ca. 18h. Ca. 20h00 gemeinsames Nachtessen im historischen Kaufhaus. Ende 24h00. Bar im InterCity bleibt offen bis ca. 1h
- 3. November** 09h30 bis ca. 11h00 die „klassischen“ Workshops. Offizielles Ende ca. 11h30. Ab 14 h00 bis ca. 16h00 fakultatives, eisenbahntechnisches Nachprogramm ausserhalb Frbgs.
- 4. November** Falls genügend Interesse, wird ein Besuchsprogramm von Basel durchgeführt (Eisenbahntechnik und Kultur.) Rückreisemöglichkeiten ab Basel.
Ab 28. Oktober: Bei Nachfrage durch Frbg. Kollege geführtes Vorprogramm (in Vorbereitung!)

Präsident und Sekretariat Filiale Zürich danken für die vielen lieben Grüsse, Infos und Hinweise diesen Kollegen:

Bachmann Horst Bln mit Infos
 Bachmann Hugo+Lisa Festtagsgrüsse
 Becker Helmut Dr. i.S. Chapelon-Wettbewerb
 Becker Helmut Festtagsgruss+Wettbewerb
 Bergisch-Land mit Angebot Fahren 050/052
 Bier Gerhard Lob f. Club/Clubreise/Wettbew.
 Boehmer Wolfgang BRG Festtagsgruss @
 Bruer Heiner Festtagsgr.+Foto neuer Hund!!
 Cronauer Klaus tel. Neujahrswünsche+DD @
 DLM Roger Waller Weisslingen Festtagsgruss
 Dominik Rolf Bln Einstein+Festtagsgruss @
 Drömmer Jürgen Festtagsfax
 Eckardt Malte mit Report und Festtagsgruss @
 Eismann B. jetzt mit Fax 0911-5706293
 Eismann Bernhard mit Festtagsgruss+Antiquit.
 Faust Jürgen wegen Sim BR101
 Fingerle Hubert Festtagsgruss mit SVR Bild
 Fischer Kaj+Sandra Lkflr DB Festtagsgruss
 Flohr Peter i.S. Dampflok-Seminar DD @
 Gerbig Heinz+Annemarie animierter Grus s@
 Gerbig H. Fotoreport Sinsheim+DD Sem. @
 Giesswein Hans Dr. Festtagsgruss
 Hartung Klaus+Thea mit Lorient-Festtagsgruss
 Hartung Klaus+Thea Neujahrswünsche
 Hasenberg Willy good&bad news
 Herzog Bernh. Festtagsgruss+neue Daten
 Hötlicher Gerhard Festtagsgruss
 HSB, die HH Wagener/Bauer/Greife/Simon
 Jakobi Herbert grüsst mit Bild v. Theo Jacobi
 Kapferer Wolfgang Festtagsgruss
 Karingo Becker Virenwarnung @
 Kaufmann Hans CH-Zürich Festtagsgruss
 Klopsch Herbert via Drömmer i.S. HSB @
 Kordes Ueli Essen mit Virenwarnung @
 Kordes Uli Dr. Essen Festtagsgruss @
 Kreuz Ludwig Festtagsgruss+Chapelon
 Kuntze Günter+Kerstin Festtagsgruss @
 Kunz Reiner Festtagsgruss+Ostertalinfo @
 Kunz Reiner mit Stimmungsbild Ostertal @
 Kunz R. r warnt vor Virenalarm/Lok 18201@
 Kurz Holger Dr. HH mit Christmas letter @
 Kutscha Dagobert DB Festtagsgrüsse
 Landwehr Rolf Festtagsgruss+Wettbewerb
 Lenssen G. i.S. CHReise+Virenalarm-Stop @
 Leuchtenberg Uwe SimBR101/Worsh.DD@
 Leuchtenberg Uwe mit Neujahrswünschen @
 Meierhöfer Karl Festtagsgruss+2002 Pläne
 Möller Helmut mit bewegter Festtagskarte @
 Möller H. mit Reisebericht+Foto/DD @
 Mühlhoff Jürgen mit sehr gutem „Wpa“
 Mühlhoff Jürgen mit Neujahrgruss
 Muller François zum xten Mal in Othal
 Murkowitz Dieter Neujahrswünsche
 Nold H-P. Chur Clubreisesouv.+Neujahrgruss
 Ofer Amelie München Festtagsgruss
 Petzt Wolfg. Foto BR94 ex T16.1+Chapelon
 Petzt Wolfgang Bln Festtagsgruss
 Prockl Math. Festtagsgruss+Vorfreude JHV @
 Prockl Mathias hat Diskette NFS erhalten @
 Prockl Mathias wegen Chapelon @
 Reimers Horst HH Festtagsgr.+Tel.Nr.
 Rindelhardt Rudi+Erika Festtagsgruss v. Halle
 Schaber Heinz Varia+Superbild russ.Lok @
 Schaber Heinz lustr.Festtagsgruss/i.S.IGBW @
 Scheidel Rolf Festtagsgruss+CH-Reise @
 Scheidel Rolf i.S. Chapelon @
 Schmid K. farb. Rückblick+Souvenirs+E-mail
 Schmid K.+Dreyer S Neujahrgr/Virenalarm @
 Schnabel Heinz mit einem guten Ratschlag @

Schnider Martin Tram-Museum Zürich
 Schönenberg Joh. Festtagsgrüsse+Chapelon
 Schönenberg J.- neue Tel. 06133-2613
 Söhner Otto+Monika Festtagsgruss+JHV Fotos
 Söhner O. begeistert von Sinsheim/Neumann@
 Speer Claus Chenn, Chapelon+Festtagsgruss
 Stahlberg W. Frbg i.Br. SimBR101+JHV 02@
 Stoll Werner Wettbewerb etc./Festtagsgruss
 Thompson Antony HH meint Chapelon
 Trachsler Martin Neujahrgruss
 Vollmar Manfred Festtagsgr.+Infos Arnstadt
 Wagner Erwin Kollbach Festtagsgruss+Info
 Wege Helmut Festtagsgr.Sohnemanns „Trick“
 Wegmann Ueli+Bea Festtagsgruss
 Werling J.J. Winterquartier Paris+Darjeeling
 Westphal Wolf. Kummerfeld i.S. Chapelon @
 Zittauer Schmalspurbahnen IV Festtagsgruss
Abgeschlossen per 02.02.02 – ohne Gewähr!

Eine besondere Freude macht uns Ubo Elsner von EUFLOR (Feldbahnen)

Sein Mail zum Jahreswechsel lautet:
Meine herzlichen Grüße und besten Wünsche für 2002 an Sie, das Club-Präsidium und alle ELF. Mittlerweile haben schon einige Club-Mitglieder "Feldbahn-Luft" geschmuppert. Nicht zuletzt durch deren freundliche und offene Art sowie dem problemlosen Mitmachen hat alles prima geklappt und auch unseren Mitarbeitern Spaß gemacht. Wir begrüßen gerne weitere am Bockerlfahren interessierte ELF auf unseren Feldbahnen.

Neue E-mail - & Fax-Adressen:

Koll. Jürgen Faust 56566 Neuwied ist neu erreichbar J.Faust@Datevnet.de
 Koll. Bernhard Eismann aus Rückersdorf hat neu auch Fax: 0911-570 62 93

Ein agD den neuen Kollegen!

Wir freuen uns über den Eintritt in den Club und hoffen, dass Ihr rasch guten Kontakt zu den Kollegen findet.
 Bachmann Horst Berlin
 Dreyer Louis CH-Oberrohrdorf

in memoriam

Christoph Köhler †

Aus Berlin kommt die traurige Nachricht vom Hinschied unseres Kollegen Christoph. Er war trotz beeinträchtigter Gesundheit fast an allen JHV mit dabei; er pflegte Kontakte mit seinen Kollegen in Berlin, aber auch mit dem Sekretariat in Zürich einen regelmässigen Briefverkehr. Noch vor nicht langer Zeit hat er in Begleitung eine grosse Eisenbahnreise durch Europa unternommen. Wir entbieten den Hinterbliebenen unser Mitgefühl und Beileid für den grossen Verlust und wünschen ihnen viel Kraft und Mut für die Zukunft. Wir werden Christoph in ehrenvollen Angedenken bewahren.

Gratulation zum Diplom

Die 4 Clubkollegen (und ZMBler!)

Peter Brühwiler

Peter Schaub

Martin Trachsler und

Ueli Wegmann

haben eine 1-wöchige Ausbildung zum Kesselwärter mit amtlicher Prüfung erfolgreich abgeschlossen. Bravo!

Wer kennt diesen Mann...

..fragten wir im NFS Nr. 1/2002 und siehe da: die Frage hat interessiert und ein gutes Echo ausgelöst. Es sind 12 Lösungen eingegangen. Davon sind 11 richtig und eine falsch. (Gerhard Degenkolb-geb. 26.6.1892-gest. 25.1.1954).

Die richtige Antwort ist – wir zitieren Kollege Werner Stoll:

André Chapelon

- geboren 26. Oktober 1892 in Saint Pol-en-Corneillon(F)
- gestorben 29. Juni 1978 in Paris
- Ingenieur-Studium in Paris
- im 1. Weltkrieg Offizier der Artillerie
- 1938 Chefing. und später Leiter des Maschinenwesens der neugegründeten SNCF (vorher gab's viele einzelne Eisenbahngesellschaften wie PLM, PO, EST, NORD)
- 1953: Nach seiner Pensionierung konstruiert Chapelon u.a. Lokomotiven für Brasilien und Argentinien.

Die Verbesserung der Saugzuganlagen und die Optimierung der Dampfströmung vom Regler bis zu den Zylindern ist das Hauptverdienst von Chapelon. Er wurde weltweit als genialen Konstrukteur mit dem ehrenden Beinamen „The Genius of French Steam“ bekannt. Sein Ejektor KYLCHAP basiert effektiv auf der Blasrohranlage des finnischen Lokführers KYLÄLÄ; mit CHAPelons Ideen wurde sie KYLCHAP genannt. (Nicht Kilchap wie im NFS gedruckt). Danke für Hinweise den Koll. Peetz und Speer!

Die folgenden Kollegen erhielten je 1 Preis für ihre Teilnahme:

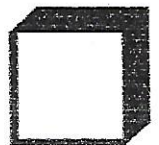
Becker Helmut Dr.	Bier Gerhard
Kreuz Ludwig	Landwehr Rolf
Muller François	Petzt Wolfgang
Schönenberg Johannes	Söhner Otto
Speer Claus	Stoll Werner
Thompson Antony	Westphal Wolfgang

Das berühmt-berüchtigte Kästli

Wenn im unten stehenden Vierreck ein rotes Kreuz aufschimmert, heisst das: wir vermissen noch deinen Jahresbeitrag für 2002! Also bitten wir, gleich in Aktion zu treten und die mind. € 16/CHF 25 überweisen an: Hartwin Hamp, Bahnhofstr. 3, D-31303 Burgdorf, Tel. 05136-896374/Fax 896376

Das Club-Konto lautet:
 Volksbank 31303 Burgdorf
 BLZ 251 61322
 Konto 63440 900

Der Quästor dankt sehr



Dieselloks & Hinweise

Dieselloks-Fans aufgepasst!

Die Fichtelbergbahn hat ein tolles Angebot für uns, die wir auch am aktiven Führen von Dieselloks interessiert sind: Es besteht die Möglichkeit, Schmal- & Regelspur-Dieselloks kennen zu lernen und aktiv unter Aufsicht zu führen. Letzteres z.B. auch auf der Regelspurstrecke Richtung Tschechien, wo die BVO selber die Kohlen für die Dampflok abholt (durchschnittlich 1x pro Woche). Das Angebot der Bahn ist ausbaufähig und Hr. Reichelt ist dankbar für weitere Anregungen aus unserem Kreis. Tel. 037348-1510. Fax 15129 und E-mail bvo@bvo.de



Neue Internet Homepages

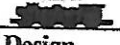
Die Weisseritztalbahn von Hainsberg nach Kipsdorf kann man näher kennen lernen beim Anlicken dieser Adresse:

www.weisseritztalbahn.de

Und auch unsere Freunde am Dreiländereck sind elektronisch erreichbar:

<http://zoje.de/> und auch E-mail ist vorhanden

V@zoje.de



18 201 in neuem Design

Die Dampf Plus GmbH und die Firma Roco wollen die 18 201 nach ihrer Restaurierung in Meiningen in einem neuen Farbleid präsentieren. Dies soll ein Jahr getragen werden, danach wird die Lok wieder klassisch. Die Wiederinbetriebnahme ist zu folgenden Terminen geplant:

- 6. April 2002 - Präsentation im DLW - 7., 13.

und 14. April 2002 - Probefahrten im Raum Meiningen, Halle und Erfurt

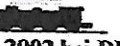
- 30. April 2002 - Präsentation in Nürnberg, Pressetermin im Bw Gostenhof

Die genauen Termine der für das Publikum zugänglichen Fahrten entnehmen man aus (<http://www.dbmuseum.de>) und der Dampf Plus GmbH (<http://www.dampf-plus.de>). Danke, lieber Reiner Kunz!



Nostalgisch reisen in Austria

Ein 52-seitiger Prospekt mit Nostalgie-Angeboten für Eisenbahnfans vom dampfgezogenen Luxuszug über nostalgische Dieselloks, alten Schiffen bis zur Pferdeeisenbahn zeigt tolle Möglichkeiten auf. Interessenten bestellen den OeBB Katalog „Erlebnis Bahn & Schiff“ bei „Urlaubsinformation“ Margartenstr. 1 A1040 Wien Tel. Wien (01)587 2000



Eisenbahn-Events 2002 bei DB

Vermutlich rennt die Redaktion NFS bei vielen von Euch offene Türen ein mit dem Hinweis auf die Programmübersicht 2002 für Nostalgiefahrten, Events und Ausstellungen. Auch „Dampf-Plus“ ist darin enthalten mit div. Fahrten mit der 18 201.

Infos holt man ein wie folgt:

www.dbmuseum.de/ www.dampf-plus.de

E-mail: dbnostalgie@dbmuseum.de oder Tel.

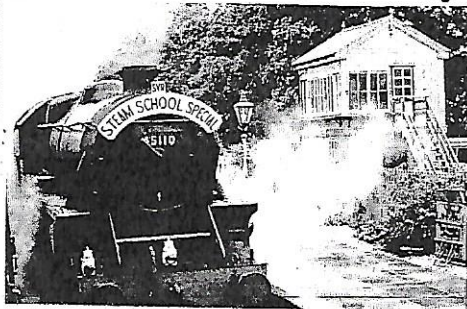
0911-2 19 2424 Fax 2192121 oder

E-mail traditionszug@starrail.de

Viertes Leben für den Orientexpress
Trotz Konkurs des Reisebüros Mittelthurgau ist der Original-Orient-Express (mit ihm haben wir anlässlich einer Clubreise eine Fahrt auf die Sauschwänze-Bahn gemacht) gerettet. Die MThB Mittelthurgau-Bahn hat ihn übernommen. Gut so!



The Severn Valley Railway



Steam Experience

(Ehrenlokführer „quite British“)

Ein Bericht von Koll. Hubert Fingerle

Eine Ehrenlokführer-Ausbildung gibt es in Deutschland auf den dampfbetriebenen ex-DR-Schmalspurbahnen, bei der Zürcher Museumsbahn, in Pila/Polen sowie bei einigen Feld- und Torfbahnen. Und wenn man als Ehrenlokführer diese Bahnen alle „durch“ hat, wohin dann? Wie wäre es mit „merry old England“, dem Mutterland der Eisenbahn? Auch hier wird von mehreren Eisenbahnmuseen und Museumsbahnen für Nichtprofis die Möglichkeit geboten, unter Aufsicht selbst Lokomotiven zu führen. Dabei reicht die Palette vom Fahren auf einigen hundert Metern auf einer Industriedampflok bis zum Führen eines Acht-Wagen-Schnellzuges über rund 35 km. Anlässlich eines Besuchs bei der Severn Valley Railway (die u.a. auch Ziel der Clubreise im Jahr 2000 war) konnten wir uns über die dort gebotenen Möglichkeiten informieren.

Zunächst sei vorausgeschickt, daß überall in Großbritannien die gesamte Ehrenlokführer-Ausbildung nicht im Regelbetrieb stattfinden darf, die nationale Sicherheitsbehörde verbietet das. Die dann einzulegenden Sonderfahrten erklären die doch erheblich höheren Preise für die Kurse. Mit den angegebenen Preisen liegt die SVR im Mittelfeld aller Anbieter.

Bei der SVR erfolgt die Dampflok-Ausbildung in drei Stufen, wobei jeweils Mahlzeiten für die Teilnehmer und deren Angehörige im Programm inbegriffen sind.

Stufe 1 (Einführungskurs): Dieser Kurs dauert wahlweise einen halben oder ganzen Tag und vermittelt neben einer Einführung in die Dampfloktechnik auch Grundkenntnisse über die Vorbereitung, das Heizen und Fahren. Der Kurs wird in Gruppen von etwa 8 - 12 Personen mit einer Dampflok und einem Bremserwagen zwischen Bewdley und Arley (ca. 8 km Strecke) abgewickelt, wobei jeder Teilnehmer die Gelegenheit erhält, für ein kurzes Stück selbst zu heizen und zu fahren. Der Einführungskurs kostet ca. 470,00 DM (halbtags) bzw. ca. 810,00 DM (ganztags).

Stufe 2 (Intermediate): Der an den etwas mehr interessierten Eisenbahnliebhaber gerichtete Kurs dauert eineinhalb Tage und wird auf einer Dampflok mit 3 - 4 angehängten Wagen gehalten. Dabei wird die Strecke zwischen Bewdley und Bridgnorth (ca. 24 km) befahren. Da die Gruppe hier nur aus etwa 6 Personen besteht, bekommt jeder für einen längeren Stück die Gelegenheit zum Heizen oder Fahren. Während der Mitfahrt im Wagen wird ein Unterricht über das Signalwesen oder detailliertere Dampfloktechnik erteilt. Dieser Kurs kostet rund 950,00 DM.

Stufe 3 (Fortgeschrittenenkurs): Nun kommt eine der grossen SVR-Dampflok mit einem Schnellzug aus 7 bis 8 Wagen zum Einsatz. Während der zweitägigen Dauer wird die gesamte Strecke der SVR zwischen Kidderminster und Bridgnorth (ca. 35 km) an jedem der Tage von jedem Teilnehmer mindestens einmal ganz selbständig befahren. Daneben wird angeheizt und nach Bedarf rangiert. Da an diesem Kurs jeweils nur vier Personen teilnehmen, können mehr und tiefergehende Kenntnisse vermittelt werden. Dafür sind hierfür auch rund 1.930,00 DM fällig (alle Preisangaben wechsellkursabhängig).

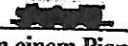
Seit kurzem bietet die SVR auch ELF-Kurse auf ihren Dieselloks der Reihen 42 (Warship Class, ähnlich DB V 200.0), 52 (Western Class, ähnlich DB V 200.1, aber sechssachsigt) und 50 (dieselelektrisch) an. Diese Kurse kosten ca. 470 DM.

Wie wir feststellen konnten, laufen alle Kurse in einer sehr lockeren, familiären Atmosphäre ab, da alle Ausbilder ebenfalls Hobbyeisenbahner sind. An Voraussetzungen sollte man lediglich passable Kenntnisse der englischen Sprache mitbringen. Bei Interesse wende man sich an die Severn Valley Railway, The Railway Station, Bewdley, Worcestershire, DY12.1BG, England oder telefonisch +44/1299/403816 (Barbara oder Pam).



Unterwegs nach F und Lust auf Dampf?

Südlich von Lyon, in Tournon, fährt die Chemin de Fer du Vivarais 33 Km nach Lamastre. Autoroute A7, Ausfahrt Tain. RN 7 und 86. Fahrseason April-Oktober



Teilhaber sein an einem Piano-Barwagen?

4 Salonwagen hat die RhB Rhätische Bahn bereits mit Hilfe des Vereins pro Salonwagen RhB im eleganten Art-deco-Stil restauriert. Zum krönenden Abschluss sollte als Letzter nun noch ein Piano-Barwagen realisiert werden. Für die Finanzierung werden Anteilscheine zu Fr 1000 ausgegeben. Dieser Betrag kann dank einer 50%igen Reduktion auf Charterfahrten amortisiert werden. Ein ausführlicher Prospekt und Infos erhält man beim Verein pro Salonwagen, Postfach 662 in CH-7002 Chur



12. Bahnhofsfest in Röbel 21./22.9.2002-

Unser Freund Zache ist seit 31.1. nicht mehr für die DB tätig; er widmet sich ab sofort voll der „Hei Na Ganzlin“ und RME Röbel/Müritz Eisenbahn. Und natürlich dem Grossen Fest! E-mail Hei.Na.Ganzlin@gmx.de und auch www.hng-rm.de Tel. Tel. 0163-552 50 12

Auf der Ukrainischen Eisenbahn

Ein Bericht unseres Kollegen aus den USA, Herman Pfauter
Teil 1 endete mit der Zugsankunft in Kiew. Und so geht's weiter:

Der Bahnhof Kiew war teilweise eine Riesenbaustelle. Nur die Empfangshalle war sehr schön restauriert. Die Unterführungen dagegen waren nur im Rohbau fertig und wir mussten mit unserem Gepäck mitten durch. Gepäckträger waren keine in Sicht – aber unser Gepäck war nicht so schwer. Insgesamt waren wir 2 Tage und eine Nacht auf Achse oder ca. 36 Stunden, mehr als 10mal so lang wie mit dem Flugzeug. Aber wir sahen vieles was ein Flugpassagier nie zu sehen bekommt und unsere Unterhaltungen waren eine gute Vorbereitung für die folgende Schiffsreise.

Unsere Rückreise von Kiew über Warschau und Berlin nach Stuttgart war für den 12. August geplant. Wir hatten alle Reservierungen bereits in Deutschland gemacht aber keine Platzreservierung für die Strecke Kiew – Warschau weil wir tagsüber nicht im Schlafwagen sitzen wollten. Zur Sicherheit erkundigte ich mich am Bahnhof wo man mir jedoch keine Auskunft geben konnte. Ich musste zu einem Hotel in der Stadt laufen wo sich im Erdgeschoss die Schalter für Fahrkarten und Reservierungen befanden. Dort erfuhr ich unter der Mithilfe eines freundlichen englischsprechenden Ukrainers, dass der Zug nur Schlafwagen hat und eine Reservierung unbedingt nötig sei. Nach einigem Hin und Her und gegen Zahlung von ca. DM 50 bekam ich dann eine Reservierung für meinen Enkel und mich.

Die Rückfahrt erfolgte planmäßig mit Zug Nr. 29 mit dem Namen "Kaschtan". Wir hatten einige Mühe, den richtigen Bahnsteig zu finden da alle Schilder und Hinweise nur in kyrillischen Buchstaben angegeben waren. Der Zug fuhr auf die Minute pünktlich von Kiew um 7:48 ab; ausser 2 Schlafwagen und 5 normalen Waggons hatte er auch einen Speisewagen! Die beiden Schlafwagen waren Kurswagen, einer nach Berlin Ost, der andere nach Warschau. Gebaut waren sie vor schätzungsweise 30 oder 40 Jahren vom Waggonbau Ammendorf in der ehemaligen DDR. Die Lokomotive war eine russische Konstruktion aus dem Jahr 1989, Modell 830 P mit 2 dreiachsigen Drehgestellen. 2 Einheiten waren zusammengekoppelt. Vor allem beim Beschleunigen qualmten sie wie eine Dampflokomotive.

Der Speisewagen entwickelte sich zu meinem Lieblingsaufenthaltsort. Er war auch ca. 40 Jahre alt, gebaut ebenfalls in der DDR im sowjetischen Barockstil mit viel roter Plastik, rosa Vorhängen und – oh Wunder – einer funktionierenden Klimaanlage. Viel sehen konnte man nicht – die Fenster waren zu schmutzig und die Vorhänge liessen sich nur teilweise zurückziehen. Der Wagen schaukelte so heftig, dass die Borschtsuppe manchmal aus dem Teller schwappte. Alle Gäste qualmten was das Zeug hielt. Aber das Essen, gekocht auf einem kohlegefeuerten Herd, war sehr schmackhaft. Sogar Kaviar war erhältlich und eine Auswahl an Getränken – leider nicht gekühlt – von Pepsi Cola bis Wodka – und den in grossen Mengen! Eine komplette Mahlzeit kostete ca. DM 4.50. Die meisten Gäste versuchten sich zu unterhalten – keine leichte Aufgabe bei dem hohen Lärmpegel des Zuges. Und je mehr Wodka durch die Kehlen floss, desto lauter die Unterhaltungen!

Trotzdem – niemand rutschte betrunken vom Stuhl. Der Speisewagen war die meiste Zeit bis auf den letzten Platz besetzt. Die meisten Passagiere waren allerdings Ukrainer, Russen und Polen. 2 Ukrainerinnen waren auf dem Weg nach Portugal wo

ihre Männer arbeiten – mindestens noch 3 Tage auf der Eisenbahn!

Der Zug hielt in verhältnismässig grossen Abständen an größeren Orten wie Korosten, Sarny und Kovel und erreichte gegen 16:00 die ukrainisch-polnische Grenze. Kurz hinter Kovel wieder ein riesiger Lokomotivschrottplatz!

An der Grenze wurde der gesamte Zug ohne Loks in eine lange Halle geschoben und wir durften aus den Fenstern beobachten wie die Waggons von grossen Wagenhebern angehoben wurden nachdem die Drehgestelle entriegelt worden waren. Eine Armee von Arbeitern war am Werk. Trotzdem dauerte es fast 2 Stunden bis die Operation beendet war. Photographieren war leider nicht möglich weil wir nicht aussteigen durften. Ausserdem war meine Kamerabatterie leer – meine Videokamera war mir schon auf dem Schiff gestohlen worden.

Ein weitere Verzögerung ergab sich bei der sehr peniblen Zollkontrolle durch die Ukrainer und daran anschliessend die Polen. Angeblich hatten sie ein Lager mit Wodka entdeckt. Soldaten krochen sogar unter die Waggons und öffneten die Staukästen. Pässe wurden eingesammelt und nach langer Kontrolle wieder ausgeteilt. Manchmal beleuchteten die Grenzbeamten einen Pass mit ultraviolettem Licht, wahrscheinlich um Fälschungen zu entdecken. Man hatte den Eindruck, wieder im alten Sowjet Imperium zu reisen – so unfreundlich waren die Beamten. Die Uniformen haben sich ohnehin nie geändert, nur die Abzeichen tragen keinen roten Stern mehr. Dafür war unsere Schlafwagenschaffnerin sehr freundlich. Noch freundlicher war ihr männlicher Kollege, vor allem nachdem ich seine 2 Stangen Zigaretten als die meinigen ausgab, da er schon über dem erlaubten Limit war!

Trotz der lang andauernden Kontrollen kam der Zug nur ca. 30 Minuten verspätet in Warschau-Wyschodnia an, dem "Ostbahnhof" von Warschau. Ein Teil des Zuges fuhr nach kurzem Aufenthalt weiter zum "Hauptbahnhof" Centralna, einer grossen unterirdischen Anlage mitten in der Stadt. Hier stiegen wir aus – es war fast Mitternacht und wir wollten am nächsten Tag Warschau besichtigen. Insgesamt waren wir fast 16 Stunden unterwegs von Kiew nach Warschau – in Anbetracht des schlechten Streckenzustandes, besonders in der Ukraine, und der langwierigen Grenzkontrolle eine respektable Leistung! Die Rückfahrt am übernächsten Tag via Berlin und Frankfurt war Routine. Der EC 44 war sauber, der Speisewagen ebenfalls, wenn auch die Klimaanlage nicht funktionierte. Wieder ärgerte mich, dass man uns in Stuttgart reservierte Sitzplätze verkauft hatte obwohl der Zug nur leicht besetzt war und der Schaffner mir bestätigte, dass eine Reservierung nicht erforderlich sei!

Umsteigen in Berlin Ost in den ICE 1098 "Frankfurt Sprinter" - Sprinten L. U. Er schon – nur war die Klimatisierung im Speisewagen nicht in Funktion und gekühlte Getränke gab es auch nicht! Aber auch das Sprinten half nicht – der Anschlusszug in Frankfurt (ICE 673) hatte über eine halbe Stunde Verspätung – angeblich wegen Ausfalls eines "Triebkopfes". Vielleicht sollten die Bundesbahnleute mal bei ihren Kollegen aus dem Osten ein paar Nachhilfestunden nehmen?

Für mich war besonders beeindruckend, ja faszinierend, zu erleben wie gut doch alles funktionierte, vor allem wenn man berücksichtigt, mit welchen Widrigkeiten die Eisenbahner im ehemaligen "Ostblock" heute zu kämpfen haben und mit welchen unzulänglichen Mitteln sie sich oft behelfen müssen. Die Infrastruktur ist vielfach in desolatem Zustand – das rollende Material meistens nicht mal museums- sondern eher schrottreif!

Trotzdem - die Reise war ein einmaliges Erlebnis, vor allem für meinen Enkel, aber auch für mich. Eines ist sicher: es war nicht meine letzte Fahrt mit der Bahn nach Osteuropa!

Die Redaktion dankt dem Kollegen Herman Pfauter sehr für den informativen Bericht und bittet den Kollegenkreis, dem NFS weiter spannende Stories zu senden. Unser Bulletin heisst ja in der Tat **News, Facts und Stories!!!**

Stammtisch Zürich

Kaspar Schmid, Kaiserstuhlstr.20, CH-8154 Oberglatt, Tel/Fax: 0041-1-8501182, E-mail: lokschuppen@bluewin.ch
Vsl. 22.03.02: Besuch der Firma Schneider, Bussnang.
29.04.02 (Mo!): Besuch der NEAT Baustelle, Sedrun
Vsl. 9-12.05.02: mit Stamm Südwest nach Abreschviller und weiteres Programm

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmmer, Natalissteig 16, 13629 Berlin, Tel. 030/3815317
Fax 030/383 08 685
E-mail: droemmer+@nexgo.de
Für das Frühjahr ist eine Fahrt mit der "Panorama S-Bahn" in Uniform geplant. Näheres bitte bei Jürgen erfragen.

Nordlichter-ELF V.i.Gr.

Carsten R. Neumann, Holunderbusch 1, 24113 Kiel, Tel./FAX: 0431/ 64 10 93, neu e-mail: carsten.neumann@hzaki.bfinv.de
30.03.02: Modellbahnen in Hamburg, Spur I im Museum für hamburgische Geschichte, HO in der Speicherstadt.

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel./FAX: 05123/8768, und
Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel./FAX: 05722/ 85811
01.06. und 02.06.02: Ackerbürger und Dampfloktreffen in Rinteln

Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker-Str. 24, 66564 Ottweiler
Tel.: 06821/953190, Fax: 06821/501929
e-mail: JMuehlhoff@t-online.de
12.04., 10.05. und 14.06.02: Stammtischabende im Berghotel Ottweiler. Im Mai integriert in Programm mit Stamm Schweiz (s.o.). Eventuelle Abweichungen/Verschiebungen auf Website: www.ehrenlokfuehrer-sw.de ersichtlich

Stammtisch Achtern Diek

Kontakt über Ingo Becker, Theodor-Storm-Strasse 12, 28844 Weyhe
Tel.: 0421/803389
e-mail: karingo-b@t-online.de
Das Programm für 2002 ist noch in der Planungsphase. Interessierte machen sich demnächst bei karingo schlau.

=N=E=W=S - T=I=C=K=E=R=

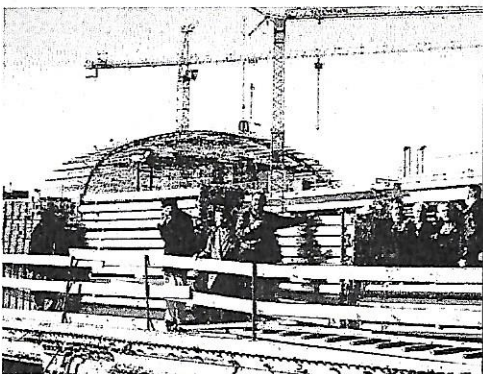
Viel Neues und Erfreuliches gibt es von den Stammtischen zu berichten. Machen wir es heute einmal chronologisch und da haben diesmal die Mannen im hohen Norden die Nase vorn:

I.

Am 26.01.2002 wurde an Bord der „Schlei-Princess“ in Kappeln das traditionelle Grünkohlessen abgehalten. Dabei wurde einstimmig von den anwesenden Stammtisch-ELF der Beschluss gefasst, den Stammtisch zukünftig in die Organisationsform des eingetragenen Vereins zu überführen. Hierzu schreibt Carsten in der Nordlichter – Depesche: „Der Schritt hin zum e.V. bedeutet hingegen nicht die Abspaltung oder gar Abkehr vom Club DR Ehrenlokführer. Einig in der generellen Zielsetzung, werden wir diese nur gemeinsam umsetzen können. Das muss Allen klar sein“. Ein aktueller Grund für den Schritt hin zum Verein ist eine geplante Zusammenarbeit mit dem Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen (VVM), Hamburg. Für ELF ergeben sich für Unterstützung bei Erhalt, Pflege und Aufarbeitung von Fahrzeugen im Gegenzug Möglichkeiten der Ausbildung auf Triebfahrzeugen.

II.

Zum Eisbeinessen in Berlin am 02.02.02 erreichte die Redaktion folgender Bericht (mit Foto) von Jürgen Drömmmer:



EIN STAMMTISCH DER SUPERLATIVE

Berlin rief und alle kamen: der komplette Vostand, Nordlichter, sowie ELF-Kollegen aus Bayern, Südwest, Niedersachsen und natürlich die Berliner mit ihren Damen und Freunden. 50 Leute standen auf der Matte, um bei sog. "Kaiserwetter" (+15 Grad) die größte Berliner Baustelle - den neuen und ersten Hauptbahnhof - zu besichtigen. Zwei fachkundige Führer schickten uns bergab und bergauf über 25 Meter Höhenunterschied durch Tunnel

und über Brücken. Vollgepackt mit Expertenwissen und ziemlich geschafft, ging's in unser Stammlokal: dem "HOTEL SIEMENSSTADT". Hier erwarteten uns schäumendes Bier und dampfende 49 Eisbein- und neun Käblerportionen. Die mit größtem Appetit verspeist wurden. Noch lange wurde Lokführerlatein gesponnen. Und da gleichzeitig in Berlin "Die Nacht der Museen" stattfand, ließ es sich der Präsident mit einigen seiner Mitstreiter im Vorstand nicht nehmen, abschließend noch ausgiebig ein "Fischmuseum" zu besichtigen.

III.

Bunt regional gemischt war die Truppe beim Hamburger Hock am 15.02.2002. Im Vereinslokal „Lucas“ des Eisenbahnsportvereins in Eidelstedt trafen sich rund 15 ELF (teils mit Begleitung) aus Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und dem Südwesten. Lebhaftige Gespräche, Erfahrungen und Erinnerungen konnten bei einem Bierchen oder anderem Getränk ausgetauscht werden. Und die Südwestler genossen mit Horst Reimers noch einen von tollem Wetter geprägten abschließenden Samstag auf und an der Elbe in Hamburg.



Foto:Rolf Scheidel

IV.

Last but not least gibt es noch von der Winterfahrt in den Harz am 23./24.02. des Stammtisches Niedersachsen zu berichten. Bevor (in Auszügen) Heiner Bruer zu Wort kommt, das Beweisfoto von Jürgen Drömmmer, das von einer zahlen- und launemässig „starken Truppe“ zeugt:



23. und 24. Februar

Winterfahrt 2002 wieder ein toller Erfolg

Offiziell ging es am Samstag um 10.30 Uhr mit „unserem“ T1 am Bf. Gernrode los. Holger Prochnau hatte auf dem Weg dorthin schon einige Teilnehmer eingesammelt.

Einer fehlte bei Abfahrt – unser Quästor Hartwin Hamp. Sein Frühzug kam anders als geplant – keine DB Verspätung. Holger „führte ihn uns zu“ – per Kleinbus bei einem ausserplanmässigen Halt in Mägdesprung.

Es schneite! Und unser häufig und gern gesehener Berliner Jürgen hatte seine Leni mit und diese gibt ihren Einstand mit Berliner Bouletten, selbstgemacht. Wie sie geschmeckt haben, veröffentlichen wir nicht, sonst brauchen wir für die nächste Fahrt 'nen Beiwagen!

In Güntersberge klappte alles: der Besuch im Mausefallen-Museum mit allerlei Kuriositäten (Miederwaren aus Eisen, Kackstühle und Bilder über das Verrichten aus vier Jahrhunderten) und auch die anschliessende Mittagsverpflegung. Die von Gerhard eingeplanten „Sicherheitsminuten“ wurden nicht gebraucht, denn es stimmte alles: Disziplin, Harmonie, Stimmung und Beistand, wenn den mal einer brauchte.

Dies zeigte sich auch beim einstündigen Kreuzungsaufenthalt an verfallenem Bahnhof ohne Gasthaus: es kam einfach keine Langeweile auf. Pünktlich gelangten wir schliesslich ins Hotel „Zur Brockenbahn“ in Benneckenstein. Der gemütliche Freundschaftsabend mit Stammtischmitgliedern aus Achtern Diek, Südwest und Berlin trug seinen Namen zu Recht.

Und wie schön war der nächste Morgen. Ausgiebig frühstücken und die Gespräche fortsetzen, bis um 11.28 Uhr unser Dampfzug (diesmal bei Sonnenschein!) losfuhr. Drei Dampfzüge im Bahnhof Drei Annen Hohne liessen die ELF-Herzen höher schlagen. Und bei einem unserer Stammtischmitglied Friedhelm Deke am Regler- welch ein Hallo! Nur kurz konnte er seine Jutta begrüßen – denn die reiste bei UNS mit!

Bei Fahrtsabschluss in Wernigerode war klar: wir werden uns alle Anfang Juni (in Rinteln) wiedertreffen.

=D=E=R=

=N=E=W=S - T=I=C=K=E=R=
geht mit Dank an alle Bild- und Textlieferanten zu

=E=N=D=E=

Die Redaktion begrüsst an dieser Stelle ein eben beigetretenes neues Mitglied:

Heinrich Löckmann, 48324 Sendenhorst

Florian Bender, 14 Jahre, Stammtisch Südwest, hat uns unter Mithilfe seines Vaters Markus (der auch für die Bilder verantwortlich zeichnet) folgenden Bericht übermittelt:

Eine Reise nach Weissrussland oder „Mein Lokführerdiplom auf Breitspur“

Wie kam ich nach Weissrussland? Seit 2 Jahren nehmen wir zweimal im Jahr Kinder aus dem verseuchten Gomelgebiet in der Nähe von Tschernobyl, zur Erholung bei uns auf. In dieser Gegend lebt man heute noch in sehr bescheidenen Verhältnissen, da meist das Geld fehlt. Besonders eine gesunde Ernährung und die sanitären Einrichtungen lassen sehr zu wünschen übrig. Darunter leiden am meisten die Kinder, da sie durch die Reaktorkatastrophe oft sehr geschwächt, wenn nicht sogar krank sind.

Wir hatten die Möglichkeit durch unseren Verein: Saarlandische Kinderhilfe - Leben nach Tschernobyl e. V., Weissrussland zu besuchen. Wir wohnten bei einem unserer Ferienkinder. Nach einer 36 stündigen Busfahrt, kamen wir am 28.09.01 morgens um 4 Uhr in Schitkowitz, Gomelgebiet, an. Wir wurden überall sehr gastfreundlich und herzlich empfangen. Dort verbrachten wir einige schöne und sehenswerte Tage.

Bei einer Grillparty mitten im Wald, lernten wir Natascha und ihren Mann, Freunde unserer Gastfamilie, kennen. Natascha arbeitet bei der weissrussischen Eisenbahn. Unsere Gastfamilie wußte von meiner Leidenschaft zur Eisenbahn. Deshalb lud mich Natascha mit meinem Vater ein, sie am nächsten Tag auf ihrer Arbeitsstelle zu besuchen. Das war ein Höhepunkt dieser Reise für uns beide.

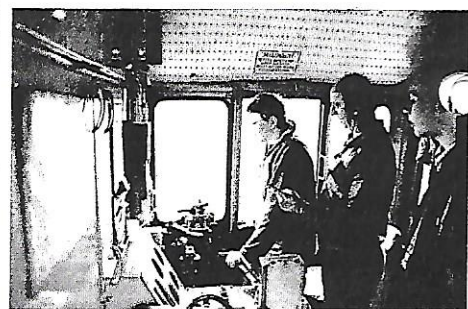
Am nächsten Nachmittag empfing uns Natascha mit dem Sohn unserer Gastfamilie, der uns dolmetschte, am Bahnhof. Sie zeigte uns ihr Büro: Ein kleiner Raum, in dem mehrere Frauen an antiken Rechenmaschinen, ein Holzrahmen mit 100 Holzkugeln, arbeiteten. Danach versuchte sie uns klarzumachen, daß sie eine Überraschung für uns hätte. Wir folgten ihr quer über die Schienen, was dort üblich war.

Auf einem Abstellgleis stand eine tschechische Diesellok.

Während wir uns einen Personen- und Güterzug sowie die Gleisanlagen anschauten, sprach Natascha mit dem Lokführer und bat uns anschließend auf die Lok.



Nachdem uns der Lokführer begrüßte zeigte er auf den Fahrersitz und meinte, ich solle mich setzen. Nach einer kurzen Unterweisung wo die Bremse und der Fahrstufenregler ist, sollte ich losfahren, was ich auch tat. Dauernd rannten Menschen über die Schienen, und ich hupte heftig. Als der Lokführer merkte, daß ich mich etwas auskannte, wollte er seine Tasche packen und nach Hause gehen. Ich durfte auf dem Gleis ca. 1 km. hin und zurück fahren, worüber ich sehr glücklich und stolz war. Mein Vater konnte in der Zwischenzeit viele Bilder machen.

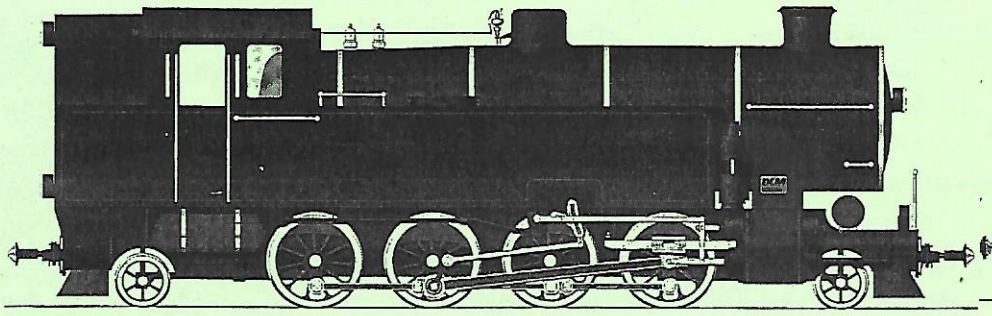


Am Ausgangspunkt angelangt, entschuldigte sich Natascha, daß ich nicht weiter fahren durfte, da soviel Verkehr war. Sie war wahrscheinlich noch glücklicher als ich, da sie mir eine Freude bereiten konnte.

Wir werden uns in Zukunft mit Kleider- und Lebensmittelpaketen bei ihr bedanken. Wer mehr über unsere Reise nach Weissrussland oder über unseren Verein wissen möchte, kann sich gerne an uns wenden.

DLM

Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG



Unser Clubfreund Roger Waller macht Dampf.. ..und hierzu ist *Kohle unerlässlich!

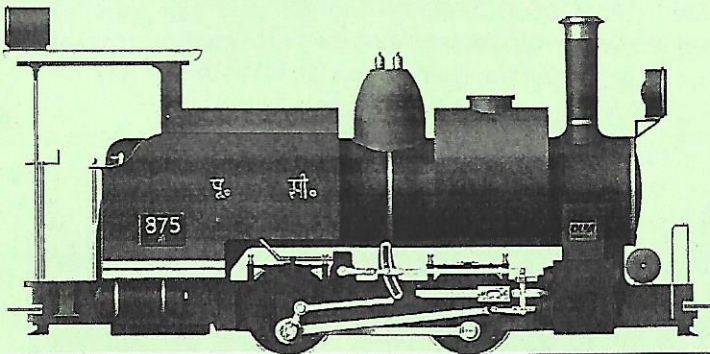
Hier drei wichtige und erfolgsverheissende Projekte:

Schmalspurdampflokomotiven 1'D1' wie oben abgebildet!

Die meisten Schmalspurbahnen im ehemaligen Ostdeutschland dienen heute vorwiegend dem Tourismus, da sie auf Grund der kurvenreichen Trassierung und des alten Rollmaterials für den Berufsverkehr zu langsam sind. Dank Dampftrieb haben sie aber bis heute überlebt und sind zu einem wichtigen Faktor im Tourismus geworden. Die steigenden Betriebs- und Unterhaltsko-

sten zwingen nun allerdings zu Rationalisierungen. Nur mit neuen Dampflokomotiven lässt sich die Attraktivität beibehalten und die Wirtschaftlichkeit verbessern. Von einer der deutschen Schmalspurbahnen liegt eine Absichtserklärung für zwei neue Dampflokomotiven vor, weitere Maschinen sind im Gespräch

Schmalspurdampflokomotiven B

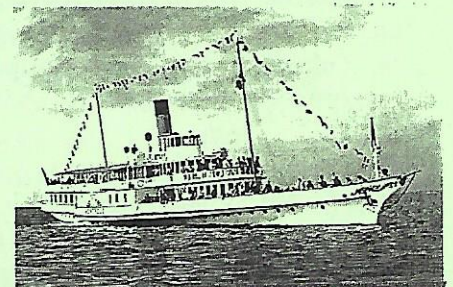


Die Indischen Staatsbahnen haben 1999 drei neue ölgefeuerte Dampflokomotiven für ihre Darjeeling Bahn weltweit ausgeschrieben. Diese Bahn mit 610mm Spur hat eine sensationelle Linienführung mit mehreren Spitzkehren und Schlaufen und ist von der UNESCO zum Weltkulturerbe (World Heritage Site) erklärt worden. Als einzige von drei Anbietern wurde die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG im Auswahlverfahren technisch qualifiziert. Die neuen Dampflokomotiven sollen die zurzeit eingesetzten Diesellokomotiven ersetzen und im Gegensatz zu diesen fünf statt nur vier Wagen ziehen. Die Last der alten Dampflokomotiven wurde vor einiger Zeit auf drei Wagen reduziert. Sie werden deshalb nur noch selten auf der ganzen Strecke eingesetzt, sehr zum Leidwesen der Touristen und der UNESCO, die gegen den Einsatz der Dieselloks protestiert hat. Die neuen Dampflokomotiven werden der Darjeeling Bahn wieder Aufschwung geben und ihre Zukunft auch in wirtschaftlicher Hinsicht sichern.

Revaporisierung weiterer diesel-elektrischer Radschiffe

Der kommerzielle Erfolg der *Montreux* im ersten Betriebsjahr lässt hoffen, dass die verbliebenen drei diesel-elektrischen Radschiffe *Helvétie*, *Vevey*, *Italie* ebenfalls revaporisiert werden.

*was damit gemeint ist, liest man auf der Rückseite. Also bitte wenden.....→



Weitere Projekte auf ww.dlm.ag

A-propos „Kohlen“ – hier ein Hinweis von Roger Waller:

Liebe Freunde der Dampftraktion

„Die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG baut moderne, wirtschaftliche und umweltfreundliche Dampflokomotiven und Dampfmaschinen. Zur finanziellen Absicherung von neuen Aufträgen muss das Aktienkapital erhöht werden. Zu diesem Zweck will der Verwaltungsrat durch eine nicht öffentliche Einladung zur Aktienreservierung an einen begrenzten Personenkreis abklären, ob für eine ordentliche und noch zu beschliessende Kapitalerhöhung genügend Zeichnungskapital vorhanden ist“.

Wer sich gerne an der DLM beteiligen möchte...

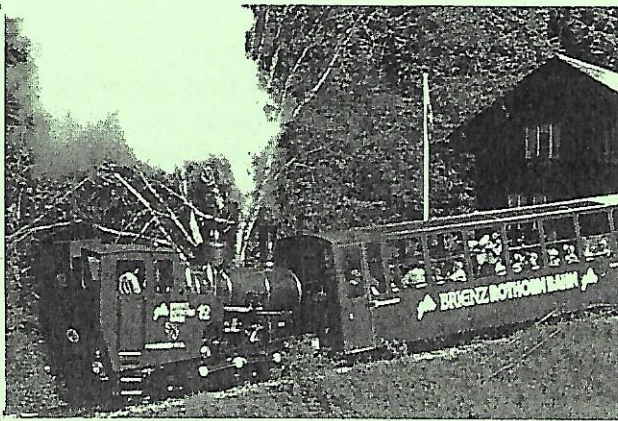
...wendet sich persönlich, per Telefon, Fax oder E-mail an Roger Waller. Er erhält eine ausführliche Dokumentation über die geplante Aktienkapital-Erhöhung mit Reservationsschein

Man erreicht Roger Waller wie folgt:

Tel. 0049-52-384 20 73 Fax 0049-52-384 22 25 E-mail
info@d1m.ag Postadresse: DLM, Pf 55, CH-8484 Weisslingen

Diese Beilage zum NFS bedeutet keinerlei Empfehlung des Clubs zur Aktienzeichnung. Chancen und Risiken einer solchen Anlage sind von jedem Einzelnen zu beurteilen.

Unsere Referenzen (Beispiele)



Brienz Rothorn Bahn (Schweiz)

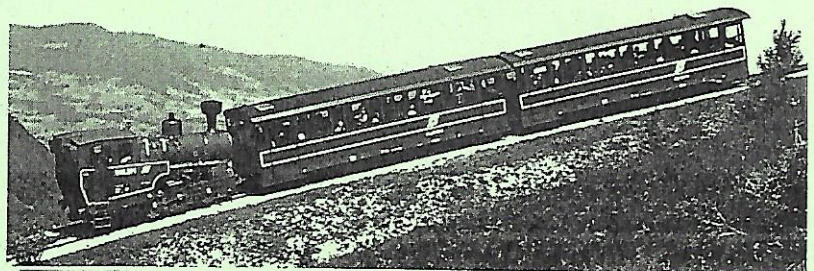
Die neuen Zahnrad-Dampflokomotiven sind dank moderner Technik leistungsfähig, wirtschaftlich und umweltfreundlich. Sie bieten folgende Vorteile:

- Einmannbetrieb
- Saubere Feuerung mit Heizöl extraleicht
- Hoher Wirkungsgrad
- Sofortige Einsatzbereitschaft
- Kleiner Betriebs- und Wartungsaufwand

Die modernen Zahnrad-Dampflokomotiven haben sich in zehn- bzw. sechsjährigem Betrieb sehr gut bewährt und tragen die Hauptlast des Verkehrs am Briener Rothorn.

Schafbergbahn (Österreich)

Die Schafbergbahn besitzt vier moderne Zahnrad-Dampflokomotiven mit Baujahr 1992 und 1996. Dank Leichtbau konnte das Sitzplatzangebot pro Zug beinahe verdoppelt werden. Die Dieseltriebwagen und die alten Dampflokomotiven sind deshalb weitgehend durch die modernen Dampflokomotiven abgelöst worden. Die Wirtschaftlichkeit der Bahn konnte ohne Attraktivitätsverlust verbessert werden.



Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman CGN/ Dampfschiffe auf dem Genfersee

Die Schifffahrtsgesellschaft des Genfersees besitzt acht Radschiffe. Dank moderner Dampftechnik konnte eine der vier dieselelektrischen Einheiten revaporisiert werden. Die *Montreux* ist seit Mai 2001 wieder als Raddampfer im regelmässigen Einsatz, nachdem der alte Dieselantrieb durch eine neue Dampfmaschine ersetzt wurde. Als Novität kann die Dampfmaschine von der Brücke aus fernbedient werden, sodass im Vergleich zu Motorschiffen kein zusätzliches Personal benötigt wird.

