



# NFS Facts & Stories

---

## NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 2/03 01.07.03

Redaktionsadresse: Club DR Ehrenlokfuehrer c/o Jürgen Vorndran, Q 4, 9 (D-) 68161 Mannheim Tel. 0049-(0)621-14918  
E-mail: juergen.vorndran@t-online.de Club Home-page im Internet unter: www.dr-ehrenlokfuehrer.de Mit Gästebuch!

---

### Liebe NFS - Leser,

wieder bin ich einige Wochen über dem geplanten Termin des NFS. Gleichwohl waren in den letzten Tagen und Wochen noch einige Neuigkeiten und Entwicklungen vorhanden, die ich Euch nicht vorenthalten möchte.

Eingangs ein Hinweis zum Thema Beitragszahlungen:

**Quästor Hartwin Hamp** hat mir am 14.06. eine Liste von denjenigen, die ihren Jahresbeitrag noch nicht entrichtet haben, übergeben. Ich füge für die betreffenden Kollegen erneut ein Überweisungsformular bei. Bitte sorgt für umgehenden Ausgleich, damit Hartwin keine Mahnungen verschicken muß. Wer seinen Beitrag in den letzten paar Tagen bezahlt hat und trotzdem ein Überweisungsformular findet, betrachte dieses bitte als gegenstandslos.

Wie Ihr im Artikel auf Seite 2 und dem (nochmals) beigelegten Anmeldeformular ansehen könnt, **harren Tagungshotel und Rahmenprogramm** unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung **in Berlin** weiterhin Eurer hoffentlich **zahlreichen Anmeldungen**.

Zwei Pressemeldungen aus den vergangenen Wochen möchte ich an dieser Stelle noch aufgreifen:

Zum Einen gilt unser Mitgefühl den Kollegen der Chemin de Fer Touristique

du Rhin. Unser Kollege **Dipl. Ing. Hermann Nein** hatte uns dort mit seinem Team am Sonntag nach der letztjährigen JHV ein tolles Programm geboten. Auf der Strecke Volgelsheim- Marckolsheim war es nun leider am 27.04.2003 zu einem schweren Zusammenstoß zwischen dem Dampfzug und einem Triebwagen gekommen.

Zum Anderen hoffe ich, dass die Brände am Bahndamm, die von 89 6009 anlässlich des diesjährigen Aufbaukurses für ELF bei der IG Dresden- Altstadt verursacht wurden, keine Auswirkungen auf zukünftige Veranstaltungen dieser Art haben werden. In dieser Ausgabe habe ich einen freundlicherweise von **Carsten R. Neumann** zur Verfügung gestellten Artikel aus der Nordlichter-Depesche zu dieser Ausbildung aufgenommen (Seiten 6-9), der belegt, auf wieviel Begeisterung weiterhin diese Dampfwochenenden stossen.

Allen denjenigen, die mich mit interessanten Text- und Bildbeiträgen unterstützt haben- hoffentlich vergesse ich nachfolgend keinen zu benennen- danke ich recht herzlich, das NFS lebt von Eurer fleissigen Mitarbeit.

So jetzt wünsche ich viel Vergnügen beim Lesen der folgenden Seiten und verbleibe mit herzlichen Grüßen und agD

**Euer Jürgen Vorndran**

## 2003: unsere JHV in Berlin

Termin: 31.10.03 – 02.11.03

Vor- und Nachprogramm:

28.10.03– 03.11.03



Liebe Clubfreunde,

die letzte Meldung, die ich in Sachen Vorbereitung der JHV hereinbekomme, ist:

*Achtung, 28.10. Reichstag nahezu ausgebucht. Auch andere Veranstaltungen nähern sich der Kapazitätsgrenze!*

Also: es gibt keinen Grund zu zögern, meldet Euch jetzt bitte an, wenn auch Ihr mit in Berlin dabei sein wollt! Damit das Suchen nach dem Anmeldeformular aus dem letzten NFS nicht so schwer fällt, haben wir dieses Formular nochmals beigelegt.

**Nach wie vor gilt weiterhin:**

**Anmeldungen für das Programm bitte ausschließlich an:**

Malte Eckardt, Beusselstr. 44 n-q 10553  
Berlin Fax: (030) 39039065

**Anmeldungen im Tagungshotel macht Ihr bitte direkt unter dem Stichwort „Ehrenlokführer“ bei:**

InterCityHotel, Berlin

Am Ostbahnhof 5

10243 Berlin

Fon: (030) 29 36 80

Fax: (030) 29 36 85 99

E-mail: [berlin@intercityhotel.de](mailto:berlin@intercityhotel.de)

Internet: [www.intercityhotel.de](http://www.intercityhotel.de)

DZ Euro 99,- / EZ Euro 79,-

inkl. (leckerem!) Frühstücksbüffett und

VBB Tages-Ticket ABC (Achtung: bedeutet eine tägliche **Kostenentlastung von knapp EUR 7 pro Person und Tag**, da andere Hotels diesen Service praktisch nicht anbieten)

Garage: Euro 10,- / Hund Euro 8,-

Bitte beachtet, daß **Anmeldungen und Bezahlung der Programmpunkte unbedingt bis spätestens 31.08.2003 erfolgen müssen**, danach wird der Verwaltungsaufwand fürs Organisationskomitee immens.

Zwei besondere Hinweise möchte der Sekretär noch geben:

Die **Veranstaltung** am Sonntag, 02.11.2003 im **Friedrichstadtpalast** mußte aus (dortigen) programmtechnischen Gründen **umgebucht** werden. Neues „Varieté-Ziel“ ist der **Wintergarten**, wo sicher ebenso viel für Auge und Ohr (und zusätzlich für Magen und Leber) geboten wird.

Was mir **besonders am Herzen liegt** ist der **Dampfsonderzug am Samstag**. Nachdem ich anlässlich des Aufenthaltes bei der Vorstandssitzung am 14.06. mit Jürgen Mühlhoff und Horst Reimers durch die verödeten Anlagen des früheren Dampf Bw. Schöneeweide gestreift bin, mir dabei auch wehmütige Gedanken an unseren zu früh verstorbenen „Verbindungsmann zur DR/DB“ Georg Weber kamen, fände ich es außerordentlich schade, wenn die JHV gerade in Berlin ohne Dampf ablaufen würde. Sicher geht dies vielen anderen Teilnehmer der Heizer und Lokführerkurse in Berlin-Schöneeweide genauso.

Also bucht recht zahlreich und animiert auch ggf. Freunde und Bekannte in und um Berlin, denn in Anbetracht der hohen Kosten sollen und müssen auch Nicht-Clubmitglieder den Zug nützen.

Die geplante Fahrtroute ist außerordentlich interessant, führt sie doch zu beträchtlichem Teil über sonst nicht von Reisezügen befahrenen Strecken (u.a. Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn).

**Das Organisationskomitee, der Clubvorstand und Euer Sekretär freuen sich außerordentlich, Euch recht zahlreich in der Bundeshauptstadt zu begrüßen!**

## "Dampf satt" an einem Tag

*Lassen wir uns an dieser Stelle vom Kollegen **Hubert Fingerle** in Wort und Bild in das Jahr 1974 zurückversetzen:*

Vielen ELF-Kollegen, die mich kennen, ist bekannt, dass ich über die Eisenbahnfotografie zu unserem Hobby gekommen bin. So gab es in den 70er Jahren noch einige Ecken in Deutschland, in denen es kräftig dampfte, und die natürlich unbedingt bereist werden mussten. Im Mai 1974 verkündete einer unserer Lehrer, dass der folgende Mittwoch wegen der Zeugniskonferenz schulfrei sein sollte. Voller Freude kramten mein mit mir die Schulbank drückender Hobbykollege und ich das Kursbuch heraus, und recht schnell war eine Tagestour zusammengestellt.

So fuhren wir am Vorabend mit dem letzten Bus kurz nach 23.00 Uhr von unserem Wohnort Lahnstein nach Koblenz, wo wir bis kurz vor 1 Uhr auf den D-Zug Hamburg - Rom (mit Kurswagen nach Konstanz) warteten. Eine Dortmunder 110 brachte uns bis Offenburg, wo wir im Halbschlaf mitbekamen, wie eine 220 unseren Kurswagen übernahm. Auf den Steigungen der Schwarzwaldbahn hatte die V 200 schon gewaltig zu schaffen, doch zeugten die ersten Masten bei Hausach von der begonnenen Elektrifizierung. Planmäßig um 7.01 Uhr erreichten wir Villingen, wo wir von einem einfahrenden Personenzug, bestehend aus einigen Dreiachser-Umbauwagen und der Zuglok 051 630 begrüßt wurden.

Nachdem wir die umsetzende 50er ausgiebig abgelichtet hatten und auch eine durchfahrende 221 nicht ausließen, machten wir uns auf den kurzen Weg zum Bw, wo 064 419 gerade Wasser fasste und aufgerüstet wurde. Also stimmte, was der Eisenbahn-Kurier zuvor verkündet hatte: Für die Bauzüge bei der Elektrifizierung der Schwarzwald- und Gäubahn waren mehrere Leihloks der BR 023 und 064 ins Bw Rottweil gekommen, wurden dort aber, auch anstelle von 50ern vor Planzügen eingesetzt 064 419 übernahm unseren Zug nach Rottweil, den wir nach Absprache mit dem

Zugführer noch auf mehreren Unterwegsbahnhöfen fotografieren konnten.



Dabei machten wir leider ein paar Minuten Verpätung, so dass wir uns in Rottweil sputen mussten, den mit einer Ulmer 215 bespannten Schnellzug Mailand - Stuttgart zu erreichen. Aus unserem italienischen Reisezugwagen beobachteten wir auf mehreren Unterwegsbahnhöfen Elektrifizierungs-Bauzüge, die mit Rottweiler 50ern oder sogar Stuttgarter 236 bespannt waren.



In Horb stiegen wir um in den Personenzug nach Freudenstadt, an dessen Spitze 038 772, die letzte P 8 der DB, Dampf kochte. Aus dem offenen Fenster des ersten Wagen genossen wir so richtig die Fahrt in den sonnigen Frühling, allerdings merkte man der alten Dame ihr Alter schon sehr an. Die Stangenlager klapperten, eine Tenderachse hatte eine Flachstelle und aus vielen undichten Flanschen strömte Dampf aus. Eutingen wurde aber dennoch planmäßig erreicht, wo wir wunderschön die Zugausfahrt aufnehmen konnten. Im

Nachbargleis wartete 052 891 vor einem mit Oberleitungsmasten beladenen Zug auf die Weiterfahrt, während wir uns zu der Schienenbusgarnitur begaben, die uns wieder nach Horb zurückbringen sollte.



In Horb war fast gleichzeitig mit unserem roten Brummer der werktägliche Güterzug aus Tübingen angekommen, der an diesem Tag von 078 246 gezogen wurde. Fast gleichzeitig mit der Lok erreichten wir die kleine Bw-Außenstelle, wo wir - wie auch die T 18 - die Mittagspause verbrachten. Bemerkenswerterweise gab es hier sogar noch eine kleine Kantine, in der wir gemeinsam mit den Lok- und Zugpersonalen ein gutes und preiswertes Mittagessen einnehmen konnten. Über mitgebrachte Dampflokfotos kamen wir schnell mit den Personalen in Kontakt und die Pause verging wie im Fluge. Nach einigen weiteren Aufnahmen von der 78er durften wir dann sogar auf deren Führerstand bis zum Bahnhof mitfahren. Dort war inzwischen 023 070 mit einem weiteren Bauzug eingetroffen und bildete ein Motiv für weitere Fotos. Gut gelaunt benutzten wir dann den mit 078 246 bespannten Personenzug nach Rottweil, und noch gerne erinnere ich mich an die flotte Fahrt hinter der alten Preußin, die im Gegensatz zu der P 8 noch keinerlei Ermüdungserscheinungen zeigte.

In Rottweil war seinerzeit das Betreten des Bws offiziell verboten, jedoch trafen wir einige Stuttgarter Dampflokfans, die uns den Weg zu einem Nebeneingang zeigten, wo neben einigen unter Dampf stehenden 50ern reihenweise ausgemusterte 78er und die kurz zuvor z-gestellte 038 382 zu fotografieren war, bis man uns bemerkte und

recht höflich des Bws verwies. Aber: die Aufnahmen waren im Kasten!



Am späten Nachmittag brachte uns 050 902 mit einem Personenzug dann schließlich nach Villingen.



Der Zugführer kannte uns vom Vormittag und ermöglichte in Trossingen wieder ein Foto von unserem Zug. Gegen 18.00 Uhr lief der mit 220 034 + einer 221 bespannte Schwarzwaldbahn-Eilzug ein, den wir bis Offenburg benutzten. 103 137 war Zuglok des Schnellzuges auf der letzten Etappe bis Koblenz, wo wir kurz vor Mitternacht hundemüde, aber voller Eindrücke den letzten Bus nach Lahnstein erreichten.

In den rund 24 Std. unserer Reise waren uns gut 20 Dampfloks aus fünf verschiedenen Baureihen sowie weitere seltene, in unserer Gegend nicht verkehrende Dieselloks begegnet. Den freien Schultag hatten wir also bestens genutzt. Leider sollte es unsere letzte Fahrt zu den alten Preußen gewesen sein, die bekanntlich zum Jahresende 1974 alle abgestellt wurden. Zum Glück lassen sich 038 382 und 078 246 (Neuenmarkt-Wirsberg), 038 772 (Siegen) und 064 419 (betriebsfähig) auch heute noch besichtigen, und wer weiß, ob eine der alten Preußinnen irgendwann mal wieder dampfen wird?

## Eisenbahnaquarelle von Peter Bomhard

*Ich freue mich immer wieder, wenn Kollegen mit offenen Augen durchs Leben gehen und mir interessanten Artikelstoff liefern.*

**Kollege Heinz Schaber** schreibt mir:

Anlässlich unseres Besuches beim Dresdener Dampflokfest am 16.05. fiel mir ein Aussteller auf, der eine Palette von Eisenbahnbildern zum Kauf anbot. Es handelt sich dabei um Drucke von Aquarellen, die der Mann selbst gemalt hat. Ich fand sie so großartig, daß ich ihn gebeten habe, mir einige Fotos davon zu gestatten, um sie als Muster für interessierte Eisenbahnfans zu verwenden. Diese kleinen Fotos sind nur Anhaltspunkte. In voller Größe wirken die Bilder ganz anders. Beieindruckend ist, wie der Mann selbst den Rauch hinbekommt, auch die Perspektive gelingt ihm exzellend. Gell?

*Lassen wir nun mal die Bilder sprechen:*



Die Liste mit allen lieferbaren Digital- (EUR 33), mittleren (EUR 43) und großen Kunstdrucken (EUR 50) gibt es beim Künstler:

Peter Bomhard, Moosstraße 40, 90411 Nürnberg, Tel.: 0911/522105, Internet: [www.bomhard-aquarelle.de](http://www.bomhard-aquarelle.de) und [www.eisenbahn-bilder.de](http://www.eisenbahn-bilder.de)  
mail: [peter\\_bomhard@web.de](mailto:peter_bomhard@web.de)

Die „Themenpalette“ reicht dabei von der unten abgebildeten Baureihe 10 in Frankfurt, dem links mit dem Künstler gezeigten „Volldampf mit Signalen“ über schweizer (siehe unten) und amerikanische Motive bis hin zum Historischen (Adler und König Ludwig Zug). Insgesamt umfasst die Verkaufsliste 69 Einzelpositionen. Originalbilder können auf Anfrage ebenfalls erworben werden.

Und noch ein paar Beispiele seines Schaffens zum Abschluß:



(Originalartikel von **Carsten Neumann**: Nordlichter-Depesche Ausgabe 3/2003)

*Unter Freunden:*

## Zweiter Aufbaulehrgang für ELF

CRN An einem Wochenende mal wieder so richtig Dampf schnuppern und dabei von Gleichgesinnten auch noch jede Menge lernen: vom 25. bis 27. April stand das zweite Aufbauseminar der IG Bw Dresden-Altstadt auf dem Programm dreier **N-ELF**. Zusammen mit dem Stammtischleiter Niedersachsen bildeten Ehrenlokführer aus den norddeutschen Küstenländern die Hälfte der achtköpfigen Lehrgruppe.

Durch die Flut vom vergangenen August arg



gebeutel, stand zunächst für unsere Freunde aus Dresden nicht fest, ob in diesem Jahr überhaupt ein Aufbaulehrgang für ELF stattfinden würde; selbst der avisierte Diesel-Workshop hatte abgesagt werden müssen. Aber der starke Wille, einige Spenden, (u. a. von den **N-ELF**), und nicht zuletzt unzählige freiwillig geleistete Arbeitsstunden machten eine Fortsetzung des Erfolgsmodells möglich. Bei unserem Besuch im Bw waren die Schäden der verheerenden Flut restlos beseitigt, wogegen ein teils eingestürztes Haus in der Nähe der Pension an der Weißeritz, dem empfehlenswerten Quartier in der Nähe, noch die Macht der entfesselten Naturgewalten unmittelbar erahnen ließ.

Der diesjährige Aufbaulehrgang begann am Mittag des 25. April im Sozialgebäude des Vereins, das ein Gerüst „zierte“, mit der obligatorischen Arbeitsschutz- und Sicherheitsbelehrung. Daran schloss sich ein gemeinsames Mittagessen mit den Ausbildern an, das man getrost als Arbeitessen bezeichnen konnte, denn bereits hier bekamen die Ausbilder einen Eindruck von dem seit einem Jahr aufgebauten Wissendurst der Lehrgangsteilnehmer. Aber auch die

Lehrgruppe selbst wurde mit der Unsicherheit konfrontiert, ob die für den Folgetag vorgesehenen Fahrten würden stattfinden können. Die ungewöhnlich lange Trockenheit stellte wegen der Waldbrandgefahr einen erheblichen Unsicherheitsfaktor für uns dar. Man hoffte inständig auf den vorhergesagten Regen.

Die gegenüber dem Vorjahr geringere Besetzung des Lehrgangs erwies sich als sehr vorteilhaft, zumal auch noch zwei Gruppen gebildet wurden und damit wirklich jeder Teilnehmer in den Genuss sämtlicher Details gelangte. Zur Gruppe 1 gehörten die **N-ELF** Helmut Göbel, Helmut Wege und Carsten Neumann sowie Heiner Bruer, Stammtischleiter Niedersachsen im Club DR Ehrenlokführer.

Die Gewöhnungsfahrten mit 89 6009 auf der Bw-Strecke wollten wir gern mit Kuppelmanövern und Bremsproben anreichern, und dieser Wunsch wurde uns prompt gewährt. Somit bestand die Gewöhnungsphase für mich aus den dafür erforderlichen Rangierfahrten unter Nutzung der Drehscheibe – ein fürwahr lehrreicher Auftakt. Danach hing dann der Wagen der Windbergbahn am Haken von 89 6009 und bot Gelegenheiten zum An- und Abkuppeln sowie für die Bremsprobe – mit entsprechenden „Störeinsparungen“ durch Lehrlokführer Thorsten Döring.

Nach dem Wechsel der Stationen stand für uns das Stellen von Stangenlagern auf dem Programm, wobei das Thema Lager allgemein den Schwerpunkt dieses Aufbaulehrgangs bildete. Als Studienobjekt diente das linke Treibstangenlager an der Lok 62 015, das zunächst ausgebaut und dann näher in Augenschein genommen wurde. Dazu war es unter anderem erforderlich, die Schieberschubstange komplett abzubauen – wofür ein Gewicht das Teil hat!

Die Lagerschalen sahen gut aus, d. h., sie wiesen keine Riefen oder sonstigen Laufspuren auf, und so konnten dann die beiden Lagerschalen wieder eingebaut werden. Dabei musste der Stellkeil recht tief eingesetzt werden, denn die Beilagen waren

auch schon ziemlich schwach. Demnächst könnten also die Lagerschalen neu ausgegossen werden. Zum Abschluss des Tages schmeckte das Radeberger Bier besonders gut, wobei die bei der IG Bw Dresden-Altstadt schon obligatorische Warmverpflegung natürlich nicht unerwähnt bleiben darf.

In der Nacht war der erhoffte Regen ausgeblieben, was das Aufstehen um kurz nach vier Uhr zwar auch nicht erleichterte, aber auf dem Weg zum Bw trafen wir auch die letzten alkoholisierten Nachtschwärmer einer Diskothek. Auch das mag zur Dampflokzeit ähnlich gewesen sein, wenn das Personal der Frühschicht auf die Nachzügler aus einem Tanzlokal getroffen sein mag.

Der Schuppenheizer schraubte zusammen mit dem Lehrlokführer gerade die Schilder wieder an die Lok, als wir dort eintrafen. Das hat es früher sicher nicht gegeben. Merkwürdig erschien uns die Tatsache, dass im Bereich der Drehscheibe neue Pflanzen eingesetzt waren. Nach unserer Überzeugung dürfte deren Haltbarkeit längstens bis zum Dampflokfest angedauert haben...

Ein Problem bildete der Heizer, der an diesem Morgen nicht erschien. Gerade noch rechtzeitig bei seinem Aufbruch nach Hause konnte der Schuppenheizer für den Dienst gewonnen werden. Dann ging es pünktlich raus aus dem Bw, wobei das Stellwerk durch die Tätigkeit des Heizers kräftig eingenebelt wurde und die lauenden Fotografen Schwierigkeiten bekamen. Blockabschnitt für Blockabschnitt ging es dann bis zum Bf Dresden-Neustadt, wo eine Drei-Wagen-Garnitur von Reichsbahn-Reko-Dreieckern mittels einer Diesellok einer Privatbahn zugeführt wurde. Wegen der Steigungen der Strecke über Dresden-Klotzsche bis Arnsdorf und weiter bis Dürrröhrsdorf bat Lehrlokführer Thorsten Döring um Schubhilfe durch die vorhandene Diesellok. Lokführer und die Bfe Arnsdorf und Dürrröhrsdorf waren einverstanden – nur DB Netz nicht, weil eine Schublok nicht angemeldet worden war.

Nicht, dass 89 6009 mit der Last überfordert gewesen wäre, aber man war besorgt wegen der ausgetrockneten Landschaft, und da der kleinen Dampflok

auf den Steigungen eine hohe Leistung abverlangt wurde, wollte der Lehrlokführer der Waldbrandgefahr wegen des zu erwartenden Funkenflugs durch den Einsatz einer Schiebelok vorbeugen. Also blieb die Diesellok in Dresden-Neustadt zurück.

Dann begann die Streckenfahrt nach der tags zuvor im Losverfahren ermittelten Reihenfolge, und *N-ELF* Helmut Göbel übernahm den Regler. Die angehängte Wagengarnitur war an diesem Tag für Fahrgäste freigegeben: man hatte entsprechende Werbeplakate für die Dampfzugfahrten in der Umgebung verteilt. Als Zugführerin fungierte eine attraktive ICE-Zugchefin. Der mitgeführte, bewirtschaftete Barwagen war von einer Geburtstagsgesellschaft gemietet worden.

Thorsten Döring gab gleich am Anfang die Warnung aus, die Reglerstellung während der Fahrt nur so wenig wie möglich zu verändern, weil dadurch die Strömung in der Saugzuganlage der Lok verändert würde, was unweigerlich einen verstärkten Funkenflug zur Folge hätte. Den galt es aber unbedingt zu verhindern. An den als besonders kritisch eingeschätzten Stellen setzten wir bei der ersten Fahrt Vereinsmitglieder der IG Bw Dresden-Altstadt mit extra für diesen Tag hergestellten Feuerpatschen unterwegs ab. Sie sollten mehr zu tun bekommen, als sie sich hätten vorstellen können.

Mit halb geöffnetem Regler bewältigte die brave Lok die Steigung auf der Nebenbahnstrecke und der Auspuffschlag kündete von erheblicher Anstrengung. Man merkte eben doch die Last der drei Wagen. Es war eben mehr am Haken als im Jahr zuvor der Wagen der Windberg-Bahn. Für das Umsetzen in den End-Bfen war nur wenig Zeit im Plan vorgesehen, und so mahnte Thorsten Döring zur Eile. Dennoch ließ er es sich nicht nehmen, die Rauchkammertür zu öffnen und den Funkenfänger zu kontrollieren. Der drohte sich nämlich durch die Bedingungen zuzusetzen, weil sich in der ständig benetzten Rauchkammer Wasserdampf entwickelte, welcher sich mit der Flugasche am Funkenfänger verband und diesen mit der Zeit immer mehr verstopfte.

Die erste Rückfahrt unterbrach dann außerplanmäßig ein kleiner Flächenbrand,

der aber von zwei Mann mit Schaufeln, unterstützt durch den Heißwasserstrahl vom Führerstand der Lok, rasch gelöscht werden konnte. Auf der Brücke, die die Straße vor der Einfahrt in den Bf Arnsdorf überspannt, stand ein im Einsatz befindlicher Feuerwehrwagen und dessen Mannschaft bekämpfte einen Böschungsbrand, umringt von einer Schar Schaulustiger. Dann folgte das Umsetzen samt Bremsprobe in Arnsdorf und ich kam in den Genuss der nächsten Fahrt am Regler, die völlig ungestört verlief. Es lag zwar Brandgeruch in der Luft, aber es waren weder Rauch noch Feuer zu erkennen, obwohl die Augen aller auf dem Führerstand mehr auf die Umgebung als auf die Strecke gerichtet waren. Dann beim Umsetzen in Dürrröhrsdorf gelang mir, (man soll sich zwar nicht selbst loben, aber...), ein wahres Meisterstück: Die Fahrt mit der Lok an den stehenden Zug gelang ohne Zwischenhalt, und am Ende standen die Lokpuffer einen Fingerbreit vor den Puffern der Wagen. Keiner der in den Wagen wartenden Fahrgäste hatte also das Ansetzen spüren können.

Die daraus sich ergebende Zeitersparnis war enorm. So ging es ohne Umschweife an die Rückfahrt nach Arnsdorf, die aber wesentlich länger als vorgesehen dauern sollte. Unweit des Brechpunkts der Strecke, wo also von beiden Seiten die Steigung in ein Gefälle übergeht und der Regler eingezogen wird, hatte sich eine ziemlich große Fläche entzündet, und die Flammen begannen, den nahen Wald zu bedrohen. Außerdem war in geringer Entfernung entlang der Strecke eine weitere Rauchsäule zu sehen. Noch während wir mit Schaufeln und Wasser aus der Lok diesen Brandherd löschten, ertönte in der Nähe eine Sirene: Feueralarm. Für uns war gleichsam mit diesem Signal klar, dass damit das Ende der Streckenfahrten an diesem Tag angezeigt wurde. Bereits vor Ort befindliches „Bodenpersonal“, (Modell „Waldschrat“), begann sofort damit, mich aufgeregt zu beschimpfen, anstatt sich um das vordringliche Problem, nämlich die Brandbekämpfung, zu kümmern. Obwohl darin nicht ausgebildet, gelang es uns von der Lok doch recht zügig, die stärksten Brandnester unter Kontrolle zu bringen. Ein Eimer, der bedarfsweise über das Fallrohr

der rechten Dampfstrahlpumpe befüllt wurde, leistete wertvolle Dienste, denn der Heißwasserstrahl aus dem Führerstand hatte nur eine begrenzte Reichweite. Bereits verkohlte Äste brachten wir zur Lok, denn die wanderten umgehend in die Feuerbüchse. Mittlerweile war auch die örtliche Feuerwehr zur Bekämpfung des größeren Feuers streckenabwärts eingetroffen. Angesichts unserer Erfolge bei der Brandbekämpfung machten die „Profis“ aber eher einen verwirrten Eindruck: Schläuche lagen kreuz und quer über den Schienen, und das Vorgehen der Angriffstrupps schien eher vom Zufallsprinzip als von koordinierter Führung bestimmt zu sein. Entsprechend langwierig gestaltete sich der Einsatz, wobei ich zugeben muss, dass sich das Feuer am Boden schon ein ganzes Stück in den Wald hinein gefressen hatte und auch eine Gartenbude bereits ein Raub der Flammen geworden war. Nach und nach trafen auch der BGS, die Polizei und der Notfallmanager der Bahn ein. Auch ein Kameramann war zur Stelle, noch bevor der Oberste Betriebsleiter (OBl) erschien. Allerdings – und das erstaunte mich – machte keiner der Herren aus dem inzwischen hochkarätig besetzten Gremium Anstalten, sich die Rauchkammer der Lok bzw. den Funkenfänger vor Ort anzusehen.

Als sich das Ende des Löscheinsatzes abzeichnete, lautete die Frage, wie denn der Zug nach Arnsdorf gelangen könnte; inzwischen waren einige Fahrgäste ausgestiegen und hatten sich zu Fuß auf den Weg dort hin gemacht. Die in Dresden-Neustadt abgestellte Privatbahn-Diesellok schied aus, denn der Tf hatte bis zum späten Nachmittag frei und sich derweil ins Grüne verschlagen; eine andere Lok war nicht verfügbar. Schließlich fuhr der OBl auf dem Führerstand mit, nachdem sich jemand darüber aufgeregt hatte, dass der Heizer noch einmal nachlegte und die Feuerwehr etwas Wasser für den Tender gespendet hatte. Es ging schließlich auch nur noch bergab, und in Arnsdorf gab es enttäuschte Gesichter bei ELF und Fahrgästen. Nun lautete die Frage, wie der Zug nach Dresden zurück gelangen könnte. Während über das Entfeuern und den Abbau der Stangen für eine Schleppfahrt noch beratschlagt und eine verfügbare Lok nicht aufgetrieben werden konnte, rauschte

eine „Ludmilla“ (BR 232) Lz in Richtung Dresden – wunderliche DB AG. Indem die Geburtstagsgesellschaft sich anschickte, auf dem Bahnsteig ihren Grill in Gang zu setzen, traf die Gruppe 2 aus dem Bw Dresden-Altstadt ein – zusammen mit unserem Mittagessen.

Allgegenwärtiges Gesprächsthema war die Haftungsfrage nach den Bränden und der Gedanke, ob der Verein wohl entsprechend versichert sei. Wie deren Vorsitzender Jörg Baumgärtel dazu später erklärte, würden diese Fragen mit der Muldentalbahn AG erörtert werden, bei der die Lok betriebsmäßig eingestellt sei. Dennoch blieb die bange Frage im Raum, ob wir wohl jemals wieder Streckenfahrten dort würden machen können.

Obwohl für uns am Nachmittag die Aufarbeitung eines Gleitlagers (Schaben) im Mittelpunkt stand, waren doch die Gedanken woanders. Dennoch war auch dieser praktische Unterricht unbedingt lehrreich, lernten wir doch so noch einiges mehr über Aufbau und Wirkungsweise üblicher Gleitlager an Dampflokomotiven.

Wesentlich früher als von allen erwartet erschien dann 89 6009 wieder im Bw, und zwar aus eigener Kraft! Durch geschickte Verhandlungsführung war es gelungen, die Rückfahrt auf diese Weise zu ermöglichen. So konnten diejenigen, die nicht auf der Nebenstrecke an den Regler gelangten, zumindest noch im Bw-Gelände einige Fahrten absolvieren, wobei selbst dort noch ein kleines Feuerchen nach einer scharfen Beschleunigung ausgetreten werden musste. Der Tag klang aus mit Freibier, wegen der widrigen Umstände gestiftet von der IG Bw Dresden-Altstadt e. V., und dem obligatorischen herzhaften Abendessen vom Grill sowie Videos von der August-Flut und dem Dampfloktfest 2002. Von den Insidern wurde die Befürchtung geäußert, dass es 2004 wahrscheinlich kein Dampfloktfest mehr in Dresden geben wird, weil die DB AG auf dem bestehenden Gleisfeld eine Wagenpflegehalle für Dosto-Wagen errichten will. Wahrscheinlich wird der Neubau mit einem Rauchmelder ausgestattet, und dann – wären sogar die Veranstaltungen im Bw-Gelände gefährdet.

***Die Redaktion des NFS dankt an dieser Stelle Carsten R. Neumann nochmals recht herzlich für diesen Artikel. Ich glaube, jeder kann anhand der ausführlichen Schilderung nachvollziehen, welch reichen Erfahrungsschatz die Teilnehmer an einem Lehrgang unserer Freunde von der IG Dresden-Altstadt mit nach Hause nehmen.***

***In diesem Sinne freuen auch wir uns, zukünftig über weitere Lehrgänge in Dresden berichten zu können. Und zum Abschluß gibt es noch ein Foto von der „old lady“ 89 6009:***



## Neues von den Schmalspurbahnen

Von der



**Rügenische Kleinbahn GmbH & Co.**  
*erreichte uns folgende:*  
Pressemitteilung 6/03 vom 27.05.2003

**Mehr Züge beim „Rasenden Roland“**  
Historischer Traditionszug tritt zu regulären Fahrten an Putbus – In der Zeit von Juni bis August 2003 wird das Zugangebot des „Rasenden Rolands“ wieder aufgestockt. Der reguläre Zweistundentakt auf dem Abschnitt Binz – Göhren wird dabei zu einem täglichen und zeitweisen Stundentakt verdichtet. Neu ist in diesem Jahr der reguläre Einsatz des historischen Traditionszuges der Rügenschon Kleinbahn mit seinen liebevoll im Stile der 20'er Jahre restaurierten Waggons. Der nostalgische Zug wird in dem genannten Zeitraum das Zugangebot auf dem Abschnitt Putbus – Binz ergänzen. Im Monat Juni finden die Fahrten dabei an jedem Mittwoch und Donnerstag statt, in den beiden Folgemonaten wird der historische Zug jeweils von Montag bis Freitag verkehren. Zu den genannten Terminen wird der Zug jeweils in Putbus um 12:22 sowie um 14:22 Uhr starten, die Rückfahrten ab Binz finden um 13:00 und um 15:00 Uhr statt. In Binz gibt es jeweils direkte Anschlußmöglichkeiten an die planmäßigen verkehrenden Züge in bzw. aus Richtung Göhren. Die Benutzung des Traditionszuges ist zum regulären Tarif der Rügenschon Kleinbahn möglich. Betrieben wird der Rasende Roland seit 1. Januar 1996 von der zur Unternehmensgruppe Bernhard van Engelen gehörenden Rügenschon Kleinbahn GmbH & Co. . Neben der Betriebsführung obliegt ihr auch die Unterhaltung und Modernisierung der Infrastruktur der noch heute dampfbetriebenen Schmalspurbahn.

**Rügenische Kleinbahn GmbH & Co.**  
**Dirk Bahnsen, Kaufmännischer Leiter**  
**Binzer Straße 12, 18581 Putbus**  
**Telefon: 03 83 01 – 8 01 13**  
**Telefax: 03 83 01 – 8 01 15**  
**e-Mail: dirk.bahnsen@rasender-roland.de**

*Anmerkung der Redaktion: nach wie vor erfreuen sich auch die ELF-Ausbildungen auf Rügen hohen Zuspruchs. Für 2003 sind viele Termine bereits ausgebucht. Eine Übersicht (Stand 22.04.03, Quelle: Internet: [www.rasender-roland.de](http://www.rasender-roland.de)) nachstehend:*

Termin 2003	frei	Termin 2004	frei
		29.03. - 09.04.	3
		13.04. - 23.04.	3
		26.04. - 07.05.	3
		10.05. - 21.05.	3
		24.05. - 04.06.	3
		07.06. - 18.06.	2
		21.06. - 02.07.	3
07.07. - 18.07.	1	05.07. - 16.07.	3
21.07. - 01.08.	1	19.07. - 30.07.	3
04.08. - 15.08.	1	02.08. - 13.08.	1
18.08. - 29.08.	0	16.08. - 27.08.	3
01.09. - 12.09.	1	30.08. - 10.09.	3
15.09. - 26.09.	0	13.09. - 24.09.	3
29.09. - 10.10.	1	27.09. - 08.10.	3
13.10. - 24.10.	0	11.10. - 22.10.	3



*Die HSB war auch in diesem Jahr wieder über ihr Einsatzgebiet hinaus mobil. Hierzu vermeldet die Pressestelle unter der Überschrift:*  
**Tausende feierten am vergangene Wochenende im Dortmunder Westfalenpark- Über 100-jährige Dampflok aus dem Harz war im Ruhrgebiet zu Gast**



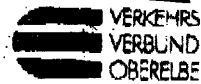
Am vergangenen Wochenende war die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) mit einer originalen, über 100 Jahre alten Dampflok zu Gast im Dortmunder Westfalenpark, dem zentralen Naherholungsgebiet und Wochenendausflugsziel, um für den Harz und die Schmalspurbahnen selbst Werbung zu machen. Mit dabei waren Touristik-Experten der Landkreise Wernigerode, Quedlinburg, Nordhausen, des Harzer Verkehrsverbandes e.V. und des Jugendherbergswerkes Sachsen-Anhalt. Mehrere tausend Gäste besuchten an beiden Tagen die Informationsstände rund um die historische Harzer Dampflok. Auf der Bühne des Power-Trucks der Hasseröder Brauerei wurde ein unterhaltsames Show-Programm geboten, der Brockenwirt versorgte die Gäste mit kulinarischen Harzer Spezialitäten. Die seit 1998 bereits zum fünften Mal durchgeführte Promotion-Tour der HSB wurde auch im Jahr 2003 von allen Mitwirkenden wiederum als voller Erfolg gewertet. Die Schmalspurbahnen und der Harz mit den zahlreichen touristischen Möglichkeiten haben im Ruhrgebiet schon seit vielen Jahren einen traditionell guten Bekanntheitsgrad erreicht. Versorgt mit aktuellem Informationsmaterial rund um die Möglichkeiten für einen Kurztrip oder längeren Urlaub im Harz werden sicherlich viele Dortmunder und Gäste der Stadt zur Steigerung der Gästezahlen aus dem östlichen Nordrhein-Westfalen beitragen.

## Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf (Erzg.) -Weißeritzalbahn-

*Es steht mittlerweile grundsätzlich fest, daß die gesamte Bahn wieder aufgebaut werden soll. Bis Ende 2003 könnte der Abschnitt Seifersdorf-Schmiedeberg ggf. wieder durchgängig befahren werden. Wir betrachten es als wichtig, daß möglichst viele Institutionen und Einzelpersonen dem Verkehrsverbund Oberelbe (Elbcenter Dresden, Leipziger Str. 120, 01127 Dresden, e-mail: info@yvo-online.de) mitteilen, welch großen Stellenwert sie einem Wiederaufbau der Gesamtstrecke beimessen. Dewegen widmen wir uns dem Thema noch etwas ausführlicher:*

**Dem Eisenbahn – Kurier 07/2003** können wir unter der Überschrift: „Übernimmt BVO Schmalspurbahnen?“ entnehmen:  
*„Zwischen der DB und dem Land Sachsen laufen derzeit Verhandlungen zur Übergabe der Schmalspurbahnen Radebeul Ost – Radeburg und Freital Hainsberg – Kurort Kipsdorf an kommunale Träger. Als Betriebsführergesellschaft ist dabei die BVO Bahn GmbH im Gespräch, die seit 1998 die Fichtelberg-Bahn betreibt. Gibt die DB die Strecken ab, wolle man noch in diesem Jahr mit der Reparatur der schwer zerstörten Abschnitte der Weißeritzalbahn beginnen. Durch den Verkehrsverbund Oberelbe will man weiter SPNV anbieten und das touristische Marketing aufwerten. Genauer ist noch nicht bekannt.“*

Nachfolgend die **gemeinsame Pressemitteilung** von sächsischem Wirtschaftsministerium, DB AG und Verkehrsverbund, ich bitte die schlechte Druckqualität zu entschuldigen, da ein Faxdokument verscannt werden mußte:



## Presseinformation

Dresden, 10. Juni 2003

### Die Weißeritztalbahn wird wieder aufgebaut

#### Partner entwickeln neue Konzepte für Marketing, Betrieb und Organisation

Die Schmalspurbahn im Tal der Roten Weißeritz wird wieder aufgebaut. Die Strecke Freital-Hainsberg - Dippoldiswalde soll im Dezember 2004 wieder in Betrieb gehen. Bis Dezember 2005 wird dann voraussichtlich die gesamte Strecke bis Kipsdorf fertig sein. Baubeginn ist für Sommer 2003 geplant. Darauf haben sich Freistaat Sachsen, Deutsche Bahn AG (DB AG) und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) verständigt.

Die Anlagen der Schmalspurbahn wurden durch das Hochwasser im August 2002 zu zwei Dritteln zerstört. Die Kosten für die Reparaturen an der 26 Kilometer langen Strecke zwischen Kurort Kipsdorf und Freital-Hainsberg liegen bei rund 20 Millionen Euro. Die Finanzierung aus dem Hochwasserhilfsfonds ist beantragt.

Darüber hinaus sind sich Freistaat, DB AG und VVO einig, dass zur dauerhaften Sicherung der Weißeritztalbahn die Wirtschaftlichkeit des Betriebes erhöht werden muss. Die Bahn soll künftig unter einem neuen regionalen Betreiber verkehren, der alle Entscheidungen zum Bahnbetrieb „vor Ort“ trifft.

Vor allem durch eine bessere touristische Vermarktung sollen mehr Fahrgäste gewonnen werden. Die Attraktion „Dampf“ bleibt dazu auf jeden Fall erhalten. Um die Kosten zu senken, werden zurzeit verschiedene Betriebskonzepte geprüft.

Ein neues Marketingkonzept für die Weißeritztalbahn wird derzeit durch Oberelbe Tours erarbeitet, dem Tourismusbüro im VVO, in dem auch die Deutsche Bahn mitarbeitet. Ziel ist eine engere Kooperation mit touristischen Anbietern entlang der Strecke (Freizeitzentrum Hainsberg, Rabenauer Mühle, Talsperre Malter).

Tariflich werden ebenfalls neue Angebote geprüft, zum Beispiel Kombi-Tickets für alle touristischen Verkehrsmittel im VVO oder Sonderkonditionen für Reiseveranstalter. Nicht zuletzt wird der Aufbau eines touristischen Wegeleitsystems vorbereitet. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sollen attraktiver gestaltet und mit touristischen Tafeln ausgestattet werden. Oberelbe Tours organisiert schon heute Erlebnisfahrten für die Schmalspurbahn zwischen Radebeul Ost und Radeburg.

Die Weißeritztalbahn ist die dienstälteste Schmalspurbahn Deutschlands. Sie verbindet die Mittelzentren Dippoldiswalde und Freital. Neben der touristischen Nachfrage wird die Bahn auch im Schüler- und Pendlerverkehr genutzt. Vor der Flut fuhren jährlich rund 200.000 Fahrgäste mit der Bahn.

## Jubel 15 und die Waschmaschine ESF Ehrenstraßenbahnfahrer eine anspruchsvolle Ausbildung.

*Unser bislang in allen drei Traktionsarten der Eisenbahn ausgebildeter Kollege und Stammtischleiter Berlin, **Jürgen Drömmner**, hat nun auch bei der Straßenbahn Erfahrung gesammelt. Wie Ihr bereits im letzten NFS lesen konntet, bietet ja die Geraer Straßenbahn Ausbildungen zum Ehrenstraßenbahnfahrer an. Hier nun der Berichte zur 1. Ausbildung in Gera:*

Im März 2003 standen drei Berliner Ehrenlokführer im thüringischen Gera auf der Matte, um das Straßenbahnfahren zu erlernen. Motto, wer Dampflok fährt, kann Straßenbahn schon lange! Das war weit gefehlt: die Straßenbahn gehört zum Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV). Also gelten die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen (DFStrab) und die Betriebsordnung Straßenbahnen (BOStrab) mit allen Regeln und Signalen. Zwei Tage Theorie und dann sieben Tage Praxis mit Theorie, d.h. fahren, fahren, fahren: täglich so um 80 km (ca. 26 km pro Person). Der 10. Tag war der Prüfungsfahrt mit Fahrgästen vorbehalten, während Prüfer und Fahrlehrer im Fahrgastraum saßen.

Es müssen vier unterschiedliche Fahrzeugtyps beherrscht werden, deren Basis der Kurztriebwagen KT4D aus tschechischer Produktion ist. Der Klassiker ist der Fahrschulwagen (Bj. 1972). Er wird über Pedale, Brems- und Fahrpedal, bewegt, was man nach einiger Übung recht feingefühlig machen kann. Die Regelung für Fahren und Bremsen erfolgt über eine ringförmig angeordnete Kombination von Widerständen und Kontaktlamellen: dem Beschleuniger. Es kommt gelegentlich vor, daß einige Kontakte kleben. Dann greift ein Reparaturprogramm, genannt Waschmaschine, ein, um die Störung zu beseitigen. Die weiteren Fahrzeuge sind

modernisiert und haben eine elektronische Steuerung ebenfalls über Pedale (KT4DM) oder über einen Handhebel - Chopper-Steuerung genannt - bei den Fahrzeugen KT4DMC und KTNF8. Der letztere Typ ist ein Kurztriebwagen mit einem eingesetzten, niederflurigen Mittelteil. Es ist schon aufregend einen etwa 40 Meter langen Straßenbahnzug, bestehend aus zwei KT4DM Triebwagen, so an die Haltestelle zu fahren, daß alle Leute ein- und aussteigen können.

Ja und die Weichen? Die kann man vom Führerstand selbst stellen. Gibt man einen Kurs ein, erfolgt das über die Leitstelle, und die Weichen liegen immer richtig. Aber Aufpassen: muss nicht immer sein! Eigene Trassen wechseln mit dem öffentlichen Straßenverkehr. Da ist die Wiesestraße mit parkenden Pkw's und Lkw's, orientierungslosen Radfahrern und Fußgängern. Es gibt Baustellen mit eingleisigem Verkehr über Ersatzweichen: z.B. durch ein Kaufhaus. Auch der Bordfunk muss beherrscht werden. Jubel 15 ist die Kennung des Fahrschulwagens. Auf- und Abrüsten, Rangieren im Depot mit Rückwärtsfahren gehören ebenfalls dazu.

Der Fahrlehrer, Gerhard Waltersdorf, ist nicht nur sehr wortgewandt sondern sieht, fühlt und ahnt praktisch jeden Fehler, den er genau erklärt: nicht nur demjenigen, der gerade fährt, sondern auch den beiden anderen Kandidaten. Wer da nicht aufpasst, hat schlechte Karten.

Fazit: Der Lehrgang ist gründlich, aber nicht für schwache Nerven. Das gut organisierte Verkehrsunternehmen ist sehr bemüht, informiert die Profi-Straßenbahnfahrer und die Presse über uns. Erstmals gibt es neben einer tollen Urkunde einen echten Fahrberechtigungsausweis (es gelten die bekannten Einschränkungen).

Eine ärztliche Untersuchung nach „G25“ ist erforderlich.

**Infos und Termine gibt es bei Wolfgang Peetz (Michelangelostr. 83, 10409 Berlin, FON: 030- 423 92 01),** der als alter

"Gerscher" die Idee hatte und durch sein Engagement die nötigen Wege dem Klub öffnete. Ja, und richtig Spaß hat es auch gemacht und dann das Erfolgserlebnis!

*Jürgen Drömmer*

Ja und nun noch einige technische Daten zum Fahrschulwagen KT4D:

Fahrdraht (Spannung):	600 V DC
Spurweite	1000 mm
Fahrmotore Dauerleistung	4 x 40KW
V max	50 km/h
LüP	19.54m
Raddurchmesser	700mm
Achsabstand Drehgestell	1.90m

Und natürlich zum Abschluß das Foto zum Bericht:



Jürgen Drömmer mit KT4D,  
Fahrschulwagen Bj. 1972

**Kollege Otto Söhner** hat mir einige Prospekte von Bahnen zugeleitet, die sich als Ziel für eine Tour in der Ferienzeit anbieten:

Da ist zunächst die DFS **Dampfbahn Fränkische Schweiz** e.V. 3 Dampfzugpaare zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle (mit Anschluß aus Forchheim) werden an folgenden Betriebstagen gefahren: 6., 13., 27.Juli, 3., 10., 15., 17., 24., 31. August, 7., 21.Sept. sowie 3. und 5. Oktober. Üblicherweise führt die (für fränkische Strecken typische) 64 491. An einigen anderen Sonntagen gibt es Dieselbetrieb (20.07, 08.08, 14. und 28.09, 12., 19. und 26.10.) Nähere Infos bei: DFS Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Postfach 1101, 91136 Ebermannstadt, Tel.: 09194-794541 (FAX 794542). Internet: [www.dfs.ebermannstadt.de](http://www.dfs.ebermannstadt.de) und e-mail: [info@www.dfs.ebermannstadt.de](mailto:info@www.dfs.ebermannstadt.de)

**Dampfsonderzüge in den Böhmerwald** bietet das Localbahn Museum in Bayerisch Eisenstein an. Ziel ist dabei das tschechische Hojsova Stráz (Eisensträß). Termine sind hier der 19. und 20. Juli, der 2., 3., 16. und 17. August sowie der 4. und 5. Oktober. Weitere Infos bei: Localbahn Museum, Bahnhofstr. 44, 94252 Bayerisch Eisenstein, Tel./FAX: 09925-1376, [www.localbahnverein.de](http://www.localbahnverein.de).

Ein umfangreiches, über das ganze Jahr reichendes Fahrprogramm bietet die- uns von der JHV 1996 in Oberwiesenthal bekannte- **Preßnitztalbahn** im Erzgebirge an. Im Stundentakt mit Kreuzung in Schmalzgrube wird die Strecke Jöhstadt Steinbach bedient. Zahlreiche Sonderveranstaltungen locken. Hierzu gibt's nähere Infos bei: IG Preßnitztalbahn, Öffentlichkeitsarbeit/Marketing, Tel.: 037343/8080-7, FAX : 037343/8080-9, Internet:[www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de), Mail: [verein@pressnitztalbahn.de](mailto:verein@pressnitztalbahn.de).

**Tipps zur Ferienzeit**

## Eine Legende wird 50 oder Auf den Spuren der Bahnen unserer Ahnen

(Fotos von Bernd Bahnmüller)

Wer kennt ihn nicht – **Wolfgang Löckel**, Autor, Kameramann und Fotograf beim Eisenbahnkurier, Filmberater für eisenbahnhistorische Fragen, hauptberuflich Zugführer bei der DB Mannheim und Verantwortlicher bei unzähligen Dampfsonderfahrten. Die Liste seiner Kenntnisse und Talente liesse sich sicher noch verlängern und ergänzen, wollen wir es hierbei belassen.

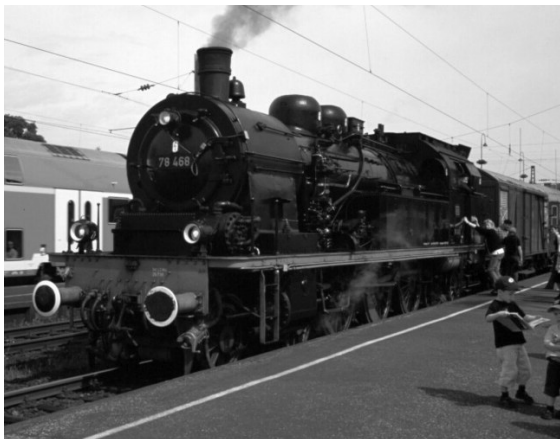
Wie feiert ein solches Eisenbahn-Multitalent seinen runden Geburtstag: natürlich in und mit einem Dampfsonderzug. Und so gings am 24.05. auf Strecke:

Ein erlebnisreiches Treffen und Wiedersehen mit alten Freunden, Weggefährten und netten Bekannten. In vertrauter Umgebung des Refugiums der geliebten alten, zuverlässigen Ahnen unserer Bahnen.

**von Darmstadt-Kranichstein-**  
nach **Darmstadt Hbf- Bensheim- Heppenheim-  
Hemsbach- Weinheim (Bergstr)- Ladenburg-  
Mannheim Hbf- Ludwigshafen (Rh) Hbf- Limburgerhof-  
Schifferstadt-Neustadt (Weinstr) Hbf**  
**(mit Übergang zur Nebenbahn nach Elmstein)**

Aus Anlass des 50-ten Geburtstages von Wolfgang Löckel am 24. Mai 2003.

Eine Abordnung des Stammtischs Südwest e.V. um Jürgen Mühlhoff und den Autor hatten die Ehre und Freude, auf Einladung von Wolfgang an dieser Fahrt teilnehmen zu dürfen. Unser Zugpferd und das war für mich vor einem Zug eine Premiere (im Gegensatz zu Hubert Fingerle – siehe Bericht in diesem Heft – war ich nie in die Rottweiler Gegend gelangt) war die Oberhausener 78 468:



Eine tolle Maschine, die mit dem relativ langen, aus stilechtem Donnerbüchsen – Wagenmaterial (Vorgabe: Mitte der 50iger Jahre) gebildeten, 12 Wagen-Zug auf der Fahrt nach Neustadt und zurück keine Probleme hatte.

Während der Fahrt und bei den Aufenthalten immer in Action: Wolfgang Löckel, der selbst beim Lokwiennerin in der anderen Hand das Handy hielt, um Gespräche entgegenzunehmen:



Nach Empfang und Buffet im Eisenbahnmuseum Neustadt/ Weinstr. ging es in gemächlichem Tempo mit von der „Speyerbach“ gezogenem Zug des Kuckucksbähnels (siehe auch Hinweis in diesem Heft auf die im Oktober vorgesehene Wanderung des Stammtischs Südwest ) nach Elmstein und zurück. Den Fotohalt unterwegs dirigierte Wolfgang in gewohnt energischer Art per Megafon, auf daß jeder, der wollte, zu seinem Traumfoto kommen konnte. Ich war im Zug geblieben und erinnerte mich an mein erstes Treffen mit Wolfgang: das war 1984 im EK-Sonderzug durch Ostpreussen und er war nah dran, in die Fänge der Miliz zu geraten, weil er aus dem Sonderzug einen entgegenkommenden russischen Militärzug abgelichtet hatte. Ja, so ist er eben, der Wolfgang: ein Leben für die Eisenbahn!!!

## Vorschau auf geplante Clubreise 2004

Noch hat die Ferienzeit gar nicht richtig angefangen, da planen wir bereits eine Clubreise für 2004. Warum?

Nachdem Heini Billeter und Hans Elmer 2002 ihre letzte Schweizreise organisiert haben, die geplante Englandreise 2003 kaum Zuspruch fand, steht nun eine Idee im Raum, die eine Gruppe in etwas weiter entfernte Gefilde führen soll.

Unser **Kollege Jean-Jacques Werling** hat sich freundlicherweise zur Verfügung gestellt, uns beispielsweise diese Maschine näher zu bringen:



Eine betriebsfähige Garratt in Europa, wo gibt's denn das? Nun, ich will Euch nicht länger auf die Folter spannen. Die Reise soll nach Südfrankreich und Nordspanien (Katalonien) gehen. Und die Garratt verkehrt auf der Strecke Lerida – La Pobla de Segur.

Nun aber mal der Reihe nach:

Das Grobkonzept der Reise sieht einen neuntägigen Verlauf vom 20.05.2004 (Christi Himmelfahrt) bis 29.05.2004 (Pfingstsonntag) vor. Wer danach immer noch nicht reisemüde ist, dem könnte Jean-Jacques ein Anschlussprogramm auf Mallorca offerieren.

Ausgangspunkt/ Treffpunkt und auch Endpunkt wäre Toulouse in Frankreich (wer kennt nicht das englische Wortspiel: two twos to toulouse), mehrere Übernachtungen würden im Raum Barcelona in Spanien erfolgen. Einige – neben der bereits angesprochenen Fahrt auf der „Garrattstrecke“ vorgesehene eisenbahntechnische Highlights:

- Fahrt auf der 600mm Strecke nach N'Hug und Besuch des dortigen Eisenbahnmuseums.
- Bereisung der Strecke La Tour de Carol – Villefranche de Conflans mit dem „kleinen gelben Zug“



- Mit der ersten französischen elektrischen Normalspurbahn von Villefranche de Conflans nach Perpignan
- Nach Barcelona mit dem Talgo, Besuch einer Talgofabrik
- Tour ins weithin bekannte Eisenbahnmuseum von Villanova i la Geltru:



- Ein touristischer „Erholungstag“ in Barcelona
- Von Barcelona über Monistrol zum Montserrat (2003 neu eröffnete Zahnradbahn mit Fahrzeugen von Stadler aus der Schweiz).

**oder mit dem Clubsekretariat in Verbindung setzen.**

Sollte eine genügende Anzahl Interessanten zusammenkommen, würde Jean-Jacques in die Detailplanung einsteigen, die wir dann einschließlich voraussichtlichen Preisen zur Jahreshauptversammlung vorstellen könnten.



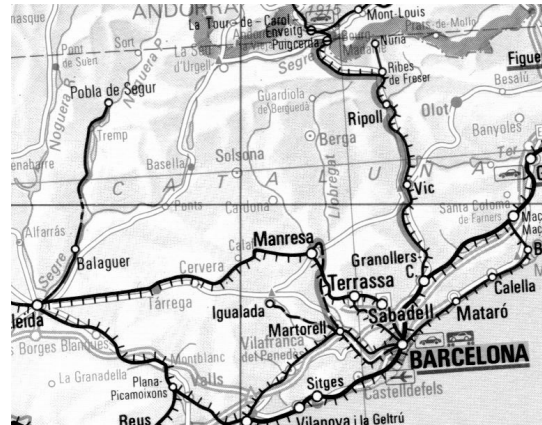
- Und eine weitere Zahnradbahn, nämlich die von Ribes de Freser nach Nuria:



Ihr seht: ein reichhaltiger Schatz an neuen im wahrsten Wortsinn „Erfahrungen“ harret Eurer zahlreichen Teilnahme.

Jetzt müssten Jean-Jacques und ich erst einmal wissen, wer sich grundsätzlich, das d.h. zunächst ohne eine verpflichtende Bindung, für so eine Reise interessieren würde. Erst wenn eine genügende Zahl von Interessenten vorliegt lohnt es sich, den Arbeitsaufwand für eine Detailplanung zu beginnen.

Ich schlage daher vor, daß sich **Interessenten für die Reise bis spätestens 15.08. 2003 mit:**  
**Jean-Jacques Werling**  
**Bernat de Santa Eugenia 17-4**  
**E-07015 Palma de Mallorca**  
**FON/FAX: 0034-971 49 90 09 (Büro)**  
**FON: 0034-971 40 42 16 (privat)**



### **Das ELF-Geheimnis**

Von **Carsten Neumann** erhielt ich folgende Mail:

Seit über zwei Jahren zahlen wir in Zentraleuropa bis auf wenige Ausnahmen mit der gleichen Währung, dem Euro. Wer einmal ein 5-Cent-Stück in der Hand hatte und sich die Rückseite angesehen hat, wird auf die Abbildung des Kolosseums gestoßen sein. Rechts unten zwischen dem erhabenen geprägten Bauwerk und dem Münzrand erscheint etwas unscheinbar das uns allseits bestens bekannte Kürzel ELF! War der für die Prägung der italienischen Münzen Verantwortliche etwa ein Ehrenlokführer, der seine Leidenschaft auf diese Weise verewigen und unter die Leute bringen wollte? Ich weiß es nicht, denn ich bin kein Numismatiker, aber vielleicht klärt jemand aus der Leserschaft die Frage auf.

Lasst mich das Geheimnis lüften: Der Münzdesigner ist leider kein Ehrenlokführer, er hört nur auf den klingenden Namen **Ettore Lorenzo Frapiccini** und dessen Initialen sind eben ELF.

Kollege **Klaus Cronauer** schickte dem NFS diese Ankündigung, die ich Euch nicht vorenthalten möchte:

### **„Dampflokabschied beim Bw. Leipzig West vor 25 Jahren“**

Ende September 1978 wurde beim traditionsreichen Bahnbetriebswerk Leipzig West der letzte Umlaufplan für die Baureihe 03.20, der jeweils ein D-Zugpaar nach Berlin und Gera vorsah, aufgelöst. Damit war für die kohlegefeuerten Dampfloks der Baureihe 03 der letzte hochwertige Einsatz Geschichte. Die noch im Betriebsbestand der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Loks durften sich fortan bis Ende Mai 1979 ihr Gnadensbrot beim Bw Lutherstadt Wittenberg überwiegend vor Personenzügen verdienen.

Zahlreichen Dampflokfreunden werden sicher die „Donnerfahrten“ mit Leipziger 03ern vor D 562/D 567 von Sachsen in die Hauptstadt noch in guter Erinnerung geblieben sein. Die BSW-Gruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ möchte das Dampfende in Leipzig West vor einem Vierteljahrhundert zum Anlaß nehmen, am

☞ **Samstag, 13. September 2003** ☞

einen Sonderzug mit weitgehend authentischen Fahrzeiten aus dem Sommerfahrplan 1978 von

### **Leipzig nach Berlin und zurück**

auf die Reise zu schicken. Zwar ist in der Region Leipzig keine Zweizylinder-03 betriebsfähig vorhanden, doch dürfte

### **03 1010-2**

mehr als eine Ersatzlösung darstellen. Die Zuggarnitur wird vsl. aus acht Reisezugwagen aus dem Bestand von Dampf Plus gebildet, so das auch alle „Soundnehmer“ einen ruhigen Platz finden können.

Die Abfahrt in Leipzig Hbf ist gegen 8.30 Uhr, die Rückkunft gegen 17.15 Uhr vorgesehen. Zwischenstopps erfolgen auf den alten klassischen Schnellzugstationen Bitterfeld, Lutherstadt Wittenberg, Jüterbog, Luckenwalde und Berlin-Schönefeld, ehe die Hinfahrt im Bahnhof Berlin-Lichtenberg enden wird. In Berlin besteht während des Aufenthalts von fast vier Stunden genügend Zeit für einen Stadtbummel oder der Besichtigung von einer oder mehreren der zahlreichen Hauptstadt-Attraktionen.

**Fahrpreise (pro Person): ab Leipzig 39 € - ab Lutherstadt Wittenberg 30 €**

**Zahlung:** per Verrechnungsscheck über den entsprechenden Gesamtbetrag an den Veranstalter

**BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e.V.**

**c/o Klaus Wilmsmeyer, Habichtstrasse 4 in 48455 Bad Bentheim**

bis zum **20. August 2003** (vorläufiger Anmeldeschluß)

**Info-Telefon:** mittwochs von 18 bis 19 Uhr unter 0178/5036884

Mit Zahlung werden die Teilnahmebedingungen (siehe „Kleingedrucktes“) anerkannt.

\*\*\*\*\*

#### **Kleingedrucktes**

Die geleistete Fahrpreiszahlung(en) berechtigt zur Mitfahrt in den dampfgeführten Sonder-Reisezügen gem. Beschreibung. Falls am genannten Stichtag 20.08.2003 keine Kostendeckung erreicht ist, erfolgt eine umgehende Absage und abzugslose Rückzahlung aller Einzahlungen. Weitergehende Ansprüche an die Veranstalter sind ausgeschlossen. Dies gilt ebenfalls bei einer kurzfristigen Absage unmittelbar vor Fahrtbeginn auch aus Gründen, die die Deutsche Bahn AG zu vertreten hat oder infolge höherer Gewalt.

Sollte die angekündigte Dampflok während der Fahrt auf Grund eines Defektes ausfallen, muss ein Regelfahrzeug der Deutsche Bahn AG ersatzweise zum Einsatz kommen. In dem Fall sind eine Rückzahlung/Erstattung der Fahrpreiszahlung(en) und alle weitergehenden Ansprüche ausgeschlossen. Die gewerbliche Vermarktung gemachter Abbildungen bedarf der Zustimmung der Veranstalter.

## Sekretariats-News

zur **geplanten Clubreise 2004** sei hingewiesen.



Euer **Clubsekretär** hat folgendes zu vermelden und hofft aus Vollständigkeit. Sollte ich gleichwohl etwas oder jemanden vergessen haben, so seht es mir nach.

Leider habe ich auch heute wieder eingangs eine traurige Pflicht zu erfüllen. Im April ist in Frankenthal unser Mitglied **Alfred Raschke verstorben**. Viel zu früh mußte er, der auch im Stammtisch Südwest e.V. aktiv war, seinen letzten Gang gehen. Unser ehrendes Andenken ist Alfred gewiss.

Im Club **neu begrüßen** können wir seit der letzten Ausgabe des NFS **Hartmut Moldenhauer, Berlin** und **Matthias Bernhard in Leipzig**.

**Heini Billeter**, unser Ehrensekretär, hat mittlerweile den auf der JHV in Freiburg erhaltenen Gutschein eingelöst und ist auf dem Führerstand einer Brüniglok mitgereist. Von dort übermittelte er eine Grußkarte, Gerne komme ich auch seiner Bitte nach, auf die diesjährige Ausbildung auf dem Elektrotriebwagen der Zürcher Museumsbahn hinzuweisen:

### **Neuer Grundkurs für PLF Privatlokführer**

Vom 15. - 20. September wird auf der Strecke der ZMB Zürcher Museums-Bahn zwischen Langnau und Sihlbrugg ein weiterer Lehrgang durchgeführt. Es werden maximal 8 Leute zur Ausbildung angenommen. Weitere Infos erteilt gerne ELF-Kollege Hans Kaufmann, Friedhofstr. 84, CH-8048 Zürich. Tel. 00411-432 58 11 oder E-mail [hakaufmann@freesurf.ch](mailto:hakaufmann@freesurf.ch).

Interessant auch: [www.museumsbahn.ch](http://www.museumsbahn.ch)

Von der Gruppe, die im Frühjahr **Mallorca unter Führung von Jean-Jacques Wérling** bereiste, erhielt ich nette Kartengrüsse. Auf den separaten Beitrag

Am **14.06.** traf sich der Vorstand mit den **Stammtischleitern** und **Malte Eckardt**, unserem Koordinator für die JHV 2003 zu einer Sitzung in Berlin. Wir besprachen dabei insbesondere den Stand in Sachen Vorbereitung der JHV und den aktuellen Stand bei der Weisseritztalbahn. Zu beiden Themen findet ihr im Heft ausführliche Informationen. Die Nordlichter e.V. um Carsten Neumann haben ein erstes Konzept für die Durchführung der JHV 2004 vorgelegt und werden sich offiziell in Berlin um deren Ausrichtung bewerben.

Ein an die Vorstandssitzung anschließendes Probeessen in der Zitadelle Spandau war mit einigem Spaß aufgrund des überraschenden Ambientes verbunden. Ich freue mich jedenfalls sehr darauf, mit möglichst vielen von Euch am Abend des 01.11.2003 durch dieses Tor zu schreiten:



Auch das „Nachprogramm“ am 15.06. war spitze. Nach dreistündiger Dampferfahrt und bodenständigem Mittagessen brachte uns die Woltersdorfer Straßenbahn



zurück zum S-Bahnhof in Rahnsdorf.

## Unsere Stammtische

In der Sommerzeit verstärken sich naturgemäß die outdoor-Aktivitäten der Stammtische. Um den Erscheinungstermin dieses NFS sind folgende Veranstaltungen vorgesehen bzw. durchgeführt: Der Stammtisch Berlin besucht am 27.06. die Staatliche Münze in Berlin. Am 05.07. trifft sich der schweizer Stammtisch um 14.00 Uhr beim Hannibal in der Schweizerhalle Basel anlässlich des Miniatur-Dampftreffens. Am Tag, an dem ich diese Zeilen schreibe (22.06.) gibt es das N-ELF-Treffen im Freizeitpark Tolk bei Schleswig um 11.00 Uhr mit Dampflokfahrt auf der Schmalspuranlage. Am Vortag (21.06.) hat sich der Stammtisch Hamburg im Eisenbahnmuseum Schöneberger Strand eingefunden. Und am Wochenende 05./06.07. trifft sich der Stammtisch Südwest e.V. zum traditionellem Sommerfest.

Hier nun der Kalender zu **Veranstaltungen, bei denen sich die Stammtischleiter noch auf zahlreiche Anmeldungen freuen:**

### Stammtisch Zürich

Kaspar Schmid, Kaiserstuhlstr.20, CH-8154 Oberglatt, Tel/Fax: 0041-1- 8501182, e-mail: [lokschuppen@bluewin.ch](mailto:lokschuppen@bluewin.ch)

**09./10.08.:** Gartenfest beim Stammtischleiter, Beginn Sa. 14.00 Uhr, open-end

**13.10.:** Stammtisch Hock in Zürich an gewohntem Ort ab 18.00 Uhr

**29.11.:** Jahresabschluß-Essen, Ort und Zeit werden noch festgelegt

### Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmmer, Natalissteig 16 , 13629 Berlin , Tel.: 030/ 3815317

Fax: 030/383 08 685

e-mail : [droemmer+@nexgo.de](mailto:droemmer+@nexgo.de)

### Stammtisch Nordlichter-ELF e.V.

Carsten R. Neumann, Holunderbusch 1, 24113 Kiel, Tel./FAX: 0431/641093

**13.07.:** Treffen beim Flensburger DampfRundum um 10.00 und 14.00 Uhr an der Angeln-Bahn

**16./17.08.:** Dampf-Wochenende im dänischen Eisenbahn-Museum Odense

**14.09.:** Zu Gast im Erlebnisbf. Schmielau ab 11.00 Uhr (mit Programm)

### 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

Insbesondere am **Freitag 11.07. (Hubschraubersimulator!** in der Heeresfliegerwaffenschule Achum) sind beim Programm „Sekt oder Selters“ vom **11.-13.07.** noch Restplätze vorhanden. U.a. mit Sektfest in Neustadt/Rübenberge, Steinhuder Meer, Meeting im Ritterkeller uvm.

### Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker Str. 24, 66564 Ottweiler

Tel.:06821/953190, Fax: 06821/501929

e-mail: [JMuehlhoff@t-online.de](mailto:JMuehlhoff@t-online.de)

**08.08.:** Stammtisch im Berghotel Ottweiler **im September:** Teilnahme am Saarland-Tag (06./07.09.) und nachgeholt Jubiläum Hbf Saarbrücken (20.09.)

**12.10.:** Fahrt mit dem Kuckucksbähnel ins Elmsteiner Tal mit anschließender Wanderung (**Anmeldeschluß 27.07.**)

### Stammtisch Achtern Diek

**Kontakt über:** Ingo Becker, Theodor-Storm-Strasse 12, 28844 Weyhe

Tel.: 0421/803389

e-mail: [karingo-b@t-online.de](mailto:karingo-b@t-online.de)

**20.07.:** Ausflug zur Dampfkleinbahn Mühlenstroth

**im September** (genauer Tag noch nicht feststehend): AW HB-Sebaldsbrück

### Stammtisch Hamburg

Horst Reimers, Teichweg 14f,

22869 Schenefeld,

Tel.: 040/8301504

e-mail: [Horst.Reimers@t-online.de](mailto:Horst.Reimers@t-online.de)