

# New Facts Stories

**NFS-Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/04 15.12.04**

Redaktionsadresse Heiner Bruer , Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel.:05722 85 811, Fax 907030

e mail: [h.bruer@freenet.de](mailto:h.bruer@freenet.de)

Club Homepage im Internet: [www.dr-ehrenlokfuehrer.de](http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de) Mit Gästebuch!

---

**Allen NFS-Leserinnen und Lesern wünschen wir eine schöne Adventszeit,  
ein besinnliches Weihnachtsfest und für 2005 in alle Lebenslagen  
„Allzeit gut Dampf!“**



Mit frdl. Genehmigung von Axel Zwingenberger aus seinem Buch „Vom Zauber der Züge“

ISBN 3-926398-02-7, Preis: ca 51,00 €

## Eine offene Frage des Vorstands an A L L E Mitglieder

auf die er eine gut überlegte, ehrliche Antwort, vielleicht mit erklärenden Worten und noch besser auch mit Visionen, erwartet: „Ist unser Club noch zeitgemäss?“

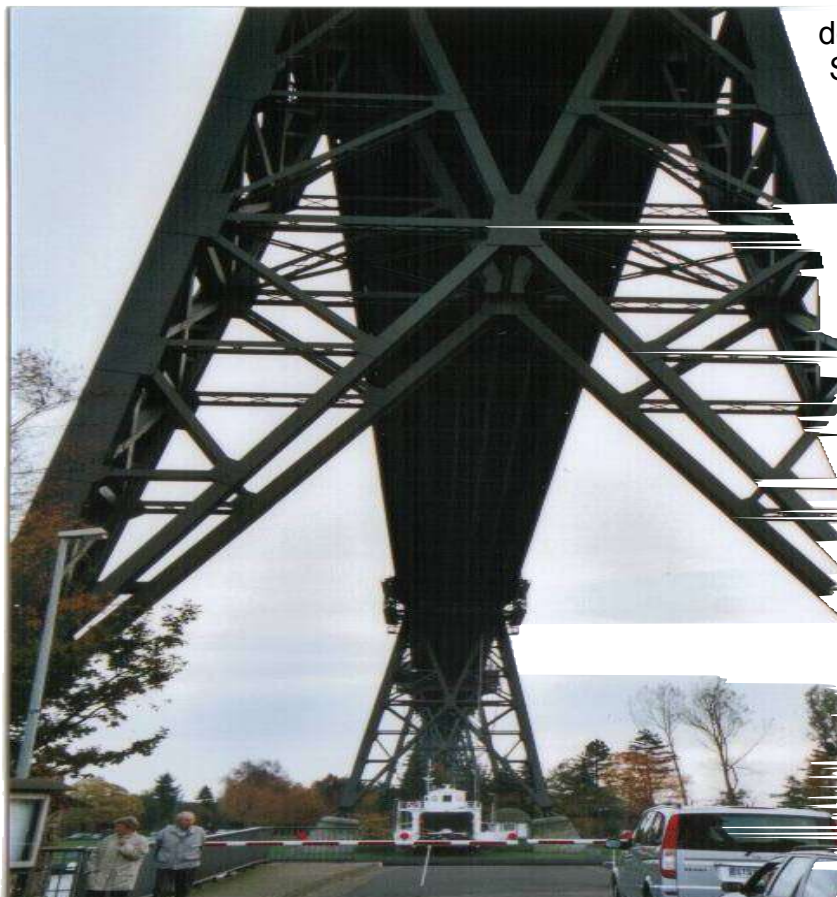
Wir bitten Euch Anregungen, Kritiken und Visionen schriftlich an einen Euch naheliegendes Vorstandsmitglied zu übermitteln. Euer Vorstand kommt Anfang Januar 2005 zu einer Sitzung zusammen um über Möglichkeiten von Aktionen zu überlegen und zu beraten, wie etwa:

**„Raus aus der Stube, hin zum Clubgeschehen!“**

### JHV November 2004 in Flensburg

Ein Vorprogramm der Superlative! Minutiös geplant, das Reisehandbuch als erklärenden Begleiter von Hamburg über Neumünster, Odense (DK), durchs Wattenmeer, Rendsburg, Kiel und bis Flensburg, von den Nordlichtern und N-ELF um Carsten R. Neumann und Lütge Hinrichsen. Wer das nördlichste Bundesland kennen lernen wollte, hatte hier eine sehr gute Möglichkeit.

Leider konnte ich selber erst am Mittwoch dazu stoßen. Und wie! Da fahre ich auf dem weitläufigen Gelände unter der Rendsburger Hochbrücke umher, und wen habe ich fast an der Stoßstange? Unseren Ehrenpräsidenten Hans Elmer. So klein ist die Welt. Nach zwei Stunden Klönschnack wie hier heißt – war die Besteigung der 42 Meter hohen Eisenbahn-



Hochbrücke. Vorher musste der Nord-Ostsee-Kanal mit der Schwebefähre überquert werden. Abends demonstrierte der Geschäftsführer der NOB, Herr Karl-Heinz Fischer, wie ein Privates Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich arbeiten kann und müssen.

Flensburg ist eine traditionsreiche Stadt mit vielen historischen Gebäuden und Innenhöfen Gut 100 Jahre braut man das Bier mit dem „Plöpp“. Nach der Besichtigung schmeckte Allen die sechs Sorten Bier und die „Unterlagen“ dafür. Gut das keine Zeit mehr für den Besuch in Beate Use's Versandhaus war!!!



Am Freitag war das Programm so stramm, dass die Welcome-Party langsam in Gang kam, dann aber der Gnomenkeller überfüllt aus den Nähten platzte.



Pünktlich begann die Mitgliederversammlung im Restaurant Bellevue am Ufer der Flensburger Förde mit folgenden Traktanden:

1. Begrüßung und Wahl der Stimmenzähler
2. Jahresrapport des Clubpräsidenten und Sekretärs (siehe nächste Seiten)
3. Kassenbericht 2004, Budget und Beitrag 2005
4. Entlastung des Vorstandes für 2004-
5. Wahl des Vorstandes für 2004/2005
6. Wahl des Ortes für die JHV 2005
7. Anträge und Varia / Clubreise 2005
8. Ehrungen



### *Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2003 / 2004*

*Es ist meine Aufgabe auf die JHV hin Bericht zu erstatten. Ich tue dies nun zum siebten Mal und kann eigentlich fast nur Gutes feststellen und melden. Wie seit der Clubgründung gehandhabt, gilt auch für diese Ausgabe meines Berichtes: Damit die Darlegungen vergleichbar mit den Vorjahresberichten bleiben, halte ich mich an den durch unsere Grundsätze gegebenen, bewährten Raster. Ich hoffe - und mit mir auch alle unsere Clubmitglieder -, dass die bei einigen unserer „geliebten Dampfbahnen“ im Jahre 2004 aufgetretenen Turbulenzen vorbei sind und somit wieder der Alltag zurückkehrt und dass der bereits mehrmals angekündigte Aufbau der schwer unwittergeschädigten Weisseritztalbahn nun Wirklichkeit wird. Die Übergabe des Sekretariats von Jürgen Vorndran zu Heiner Bruer ist im Laufe des Frühjahres reibungslos vollzogen worden und Heiner hat sich bestens in seine neue Aufgaben eingearbeitet..*

## Haben wir „Zweck und Ziele des Clubs“ im Jahr 2003/2004 erreicht?

### **Punkt 1 Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten & Informationsaustausch**

**Positiva:** Die Pflege der Clubkultur war mir auch im abgelaufenen Jahr ein wichtiges Anliegen. Die Stammtische Schweiz, Berlin, Nordlichter-ELF e. V., Niedersachsen, Südwest e. V., Achtern Diek und Hamburg funktionieren gut.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die vom Clubvorstand immer wieder betonte und auch gewünschte Beachtung der föderalistischen Denkweise in Bezug auf Leitung, Programmgestaltung, finden eines persönlichen Stiles etc. sich in jedem Stammtisch weiterhin festigt. Sehr erfreulich ist auch festzustellen, dass bei Veranstaltungen der Stammtische vermehrt auch Clubmitglieder anderer Stammtische erscheinen, dies fördert bestimmt ganz wesentlich die Kameradschaft unseres Clubs.

Die Teilnehmerzahl an den einzelnen Veranstaltungen der Stammtische variiert leider sehr stark und ist zum Teil recht spärlich, einerseits eine Folge der vermehrten beruflichen und familiären Belastung unserer Mitglieder, andererseits wird heutzutage soviel angeboten, dass sich Terminkollisionen mit andern Veranstaltungen kaum mehr vermeiden lassen. Die Erfahrung hat sich bestätigt, wonach Stammtischveranstaltungen nach der Devise „nicht zu viel, aber wenn dann erstklassig resp. exklusiv“ organisiert, die besten Echos finden.

Die Clubreise 2004 unter dem Titel „Hola Espana“, hervorragend organisiert von unserem Mitglied Jean-Jacques Werling, führte in acht zum Teil recht anstrengenden Tagen von Paris durch Spanien wieder zurück nach Paris. Über ein Dutzend „Reiselustige“ haben diese für uns eher unbekannte Landschaft mit ihren Bahnen kennen gelernt. Nochmals ein grosses „Merci“ an Reiseleiter Jean-Jacques.

Die Information innerhalb des Clubs wurde durch drei Ausgaben des NFS sichergestellt. Ab der zweiten Ausgabe erfolgte die Redaktion beim Clubsekretär Heiner Bruder.

Die Zusammenarbeit im Vorstand ist sehr gut. Da er sich nur 1 – 2 Mal pro Jahr trifft, läuft die Kommunikation meist über E-Mail, Telefon und Fax.

**Negativa:** Leider ist die Beteiligung an einigen wenigen Stammtischveranstaltungen zum Teil recht mager, ja es mussten sogar Veranstaltungen abgesagt werden, Schade für die meist grossen Vorbereitungsarbeiten der Stammtischleiter. Ich hoffe im Jahre 2005 können mir die Stammtischleiter wieder von steigenden Teilnehmerzahlen berichten. Leider ist es bis jetzt nicht gelungen, den „eingeschlafenen“ Stammtisch NRW zu neuem Leben zu erwecken.

### **Punkt 2 Pflege der Beziehungen zur DB und anderen Bahnen**

Damit wir es nicht vergessen: hier wie jedes Jahr der weiterhin gültige Schlüsselsatz: *Wir müssen erkennen, wie wichtig korrektes Auftreten und ernst nehmen der Ausbildung, Respekt vor dem Team auf dem Führerstand und die gefühlvolle Bedienung der Lok sind. Halten wir uns stets vor Augen, dass wir unser exklusives Hobby nur ausüben können, wenn wir bei den Bahnen als höfliche, Rücksicht nehmende, Besserwisserei vermeidende, disziplinierte Partner auftreten.*

Viele Clubmitglieder haben auch in diesem Jahr bei den uns bekannten „Dampf- resp. Feldbahnen“ ihre Grundausbildung oder WK's absolviert. Die Workshops der IG Dresden-Altstadt waren gut besucht und fanden sehr grossen Anklang. Die Möglichkeit Ehrenstrassenbahnfahrer in Gera zu werden wurde durch einige Mitglieder genutzt und die Erstausgebildeten mussten bereits zum obligatorischen WK antreten.

### **Punkt 3 Vertretung von allgemeinen Interessen, Anliegen/Wünschen bei Bahnverwaltungen**

Wir dürfen mit dem Erreichten zufrieden sein. Dem Präsidium sind keine Klagen bekannt und so bestand kein Anlass mit irgendeiner Bahn ein „ernstes“ Wort zu reden. Bei der Gewinnung neuer Kollegen gilt: Allen Ausbildungsstätten wurde ein spezielles Info-/Faktenblatt unseres Clubs - mit der Bitte um Verteilung an die Absolventen des Grundkurses - abgegeben, das Echo der Lehrgangsteilnehmer ist zwar nicht überwältigend, gleichwohl sind einige Neueintritte zu verzeichnen.

### **Punkt 4 Materielle/ideelle Unterstützung von Projekten**

Auch hier gilt das bereits seit einigen Jahren Gesagte: Generell ist es so, dass der Club selber keine finanziellen Mittel zur Unterstützung von Projekten hat. Seine Mitglieder aber sind mit ihrer Bereitschaft mit Geld oder persönlichem Einsatz ein starker Faktor und geben die Möglichkeit konkret vor Ort zu wirken, zu helfen und dadurch auch das Image und den Bekanntheitsgrad des „ELF“ und seines Clubs zu stärken. ELF-Clubmitglieder sind in verschiedenen Funktionen bei der Ostertalbahn, der Hespertalbahn, der Zürcher Museums-Bahn oder aber bei Eisenbahnausstellungen und -veranstaltungen im Einsatz.

### **Punkt 5 Fördern der Publizität für die Dampfbahnen durch Clubmitglieder und Club**

Unser elektronischer Auftritt im Internet mit der Homepage, gestaltet und gratis gemanagt durch Kollege Mathias Prockl wird recht häufig kontaktiert und hie und da ergibt sich daraus eine konkrete Anfrage. Im Rahmen der JHV gelingt es unserm „Medienmanager“ Jürgen Drömmmer immer wieder in Zeitungen, sehr gute und grosse Berichte über uns zu platzieren.

### **Punkt 6 Eröffnung oder Suche von Lehrgangs- oder Führerstands-Mitfahrgelegenheiten**

Zu diesem Punkt sind zur Zeit keine konkreten Projekte in Aussicht nachdem die Möglichkeit des Straßenbahnfahrens in Gera verwirklicht werden konnte.

#### **Der Bericht des Clubsekretärs:**

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Ihr habt erneut ein Jahr ertragen müssen, in dem sich ein neuer Sekretär eingearbeitet hat. Durch die Starthilfe aus Süd/West, dem Stammtisch Niedersachsen - an der Spitze „PC-Lehrer“ Hartwin Hamp - und unserem Ehrensekretär Heini Billeter habe ich das erste Jahr nach meiner Meinung „soo hingekriegt“. Die Steigerung ist beim Vergleich zwischen dem zweiten und dritten NFS 2004 erkennbar. Das NFS ist ja unser Kommunikationsmittel Nr. 1, Für viele von uns ist es der einzige Kontakt zum Club, aus welchen Gründen auch immer. Mein Ziel ist es, durch noch mehr Information von den Stammtischen Interesse zu wecken - wie Peter schon sagte untereinander - auch bei weniger aktiven Mitgliedern. Drum bitte ich alle Stammtischleiter um frühzeitige Info über geplante Aktivitäten. Auch kurzfristig verabredete Treffen, z. B. Teilnahm an regionalen Bahnveranstaltungen, können über einen Rundruf an Stammtischleiter publiziert werden. Im gesamten Westen und Süden ist nach meinem Wissen das NFS d a s „Bindemittel“. Sollten in kleineren Kreisen Kontakte bestehen würde mich das sehr interessieren. In diesen bevölkerungsstarken Gebieten haben wir unser Ziel neue Stammtische aufzubauen nicht erreicht. Das möchte ich 2005 ändern und ich bin für jeden Gedanken zu diesem Punkt sehr dankbar.

Die Stammtisch-Veranstaltungen sind, mit einzelnen Ausnahmen gut verlaufen. Positiv zu bemerken ist, dass sich die „Grenzen“ immer mehr verwischen. So ist es für jeden Stammtisch belebend, wenn aus anderen Stammtischregionen Besuch kommt. Das gelingt aber nur, wenn sich die Stammtischtermine nicht inflationär entwickeln. Fast jeder von uns hat Termin-Nöte. Und in unserer heutigen eventgeilen Gesellschaft legt m a n sich ungern fest, „es könnte ja noch etwas besseres kommen“. Dazu gehören wir mit unserem Hobby nicht! Deshalb ist mir um das Club- und Stammtischleben nicht bange.

Winterthur und Ahnsen am 6.10.2004 **Peter Brühwiler und Heiner Bruer**

### **Tagungsprotokoll der JHV des „Club DR Ehrenlokführer“ vom 30.10.2004 im Restaurant Bellevue, Flensburg**

TOP 1: Nach einleitenden Worten des amtierenden Präsidenten Peter Brühwiler wurden die Ehrengäste wie Helmut Neumann, Güstrow und Holger Prochnau, HSB sowie der Ehrenpräsident Hans Elmer und Ehrensekretär Heinrich Billeter begrüßt. Entschuldigt waren u. a. die Vertreter der Rügenbahn, BVO, Herr Reichelt mit Grußwort, MOLLI, Frau Münchow, SOEG, Frau Moc, Euflor Torfbahn, Herr Elsner mit Grußwort, Straßenbahn Gera, vertreten durch J. Drömmmer, IG Dresden-Altstadt sowie Hugo Bachmann, Klaus Cronauer, Werner Stoll, Claus A. Speer, Ludwig Krenz, Willy Hasenberg, Herman van Velsen, Paul Schneiter, Frieder Jehring, Rolf Staude und Horst Reimers.

Eine Grußbotschaft der Stadt Flensburg wurde aus „terminpolitischen“ Gründen bereits am

28.10.04 verlesen.

Danach wurde unserer Verstorbenen Roland Wolter und Hans-Dieter Haussmann gedacht.

TOP 2: Das Protokoll der JHV 2003 in Berlin wird mit zwei Enthaltungen beschlossen; desgleichen der Jahresbericht 2003/2004 des Präsidenten mit ebenfalls zwei Enthaltungen.

TOP 3: Laut Kassenbericht brachte das Jahr 2004 ein Gewinn von € 2.800 bei einem Clubvermögen von € 10.100, davon Spenden € 1.516 zum 30.10. in Flensburg. Der Jahresbeitrag bleibt bei € 16 bzw. CHF 25. Von 32 säumigen Zahlern mussten fünf Kollegen gestrichen werden. Der Quästor bedankt sich besonders bei Kaspar Schmid für die Mithilfe beim Einzug der Beiträge der Schweizer Kollegen. Auch für 2005 wird ein positives Ergebnis erwartet. Der Bericht 2003/2004 wurde einstimmig, der Etat 2004/2005 mit einer Enthaltung und der Beitrag ebenfalls mit einer Enthaltung beschlossen.

TOP 4: Als Ältester im Saal übergibt Heinrich Billeter die Befugnisse zur Entlastung des Vorstands an Ulrich Wegmann. Dieser veranlasst eine „Standing Ovation“. Anschließend wird der Vorstand einstimmig entlastet. Peter Brühwiler bedankt sich auch im Namen aller Vorstandsmitglieder.

TOP 5: Der amtierende Vorstand wird für 2004/2005 einstimmig im Block wiedergewählt.

TOP 6: Aus personellen Gründen bei der IG DD-Altstadt wird nicht Dresden für die JHV 2005 vorgeschlagen. Dieser Ort empfiehlt sich in ca. zwei Jahren, wenn z.B. die Weißeritztalbahn wieder aufgebaut, die Frauenkirche endgültig fertig ist, und Dresden 800 Jahre alt wird. Aus diesem Grund schlägt Heinrich Billeter Essen /NRW mit Hespertalbahnhof vor. Als Tagungsort ist das Industrie-Museum „Zeche Zollverein“ vorgesehen. Die JHV 2005 wird wie früher, nur vom Freitag dem 28.10. bis Sonntag den 30.10. dauern. Die offene Abstimmung ergab 45 Ja-Stimmen bei drei Enthaltungen.

TOP 7: Zum Thema Varia gab es keine Anträge. Als Clubreise hat Jürgen Drömmer Polen vorgeschlagen. Kollege Otto Söhner möchte mit seinen Erfahrungen zum Thema mit Rat mithelfen. Nach Beendigung der Diskussion optieren etwa 25 Kollegen dafür. J.D. wird sofort ein detailliertes Angebot bei einer Reiseagentur, die er kennt, in Warschau anfordern. Unsere Website ist sehr gut besucht. Rolf Scheidel hat sie ins Englische übersetzt. Großes Lob dafür! Zusätzlich wird angeregt das NFS in Zukunft auch per e-mail zu versenden.

Berichte der Stammtischleiter:

Kaspar Schmid, Schweiz: Die Aktivitäten werden nach und nach bekannt gegeben.

Jürgen Mühlhoff, Südwest: Diesel-Workshop mit Ostertalbahnhof/Wiederholung. Sonst Treffen alle vier Wochen.

Carsten R. Neumann, N-ELF: Beendigung und Abschluß der JHV. Ein Programm gibt es erst nach den Vorstandswahlen des Vereins in 2005

Gerhard Höttcher, Niedersachsen: Harzfahrt am 26.2.05. Sommerbesuch einer Museumseisenbahn mit 160 mm Spurweite.

Jürgen Drömmer, Berlin: 12.2.05 traditionelles Eisbeinessen mit Vorprogramm. Gründung eines Stammtisches Straßenbahn im April 05 in Gera, ein Besuch in Dessau und Rudi Rindelhardt berichtet aus seinem Eisenbahnerleben.

Ingo Becher, „Achter Diek“: Stammtisch wird immer kleiner. Leider.

TOP 8: Zum 90. Geburtstag unseres Kollegen Hugo Bachmann wurde für einen LGB - Langholzwagen gesammelt. Es kamen € 120 zusammen.

Der Vorstand bedankt sich besonders bei Mathias Prockl und Rolf Scheidel für die Pflege unserer Website. Desweiteren wurde Carsten R. Neumann mit seinem Team für die gelungene Ausrichtung der JHV 2004 geehrt.

Mit einem einstimmigen Beschluß wurde das Trainingszentrum der DB, Güstrow zum Ehrenmitglied des Clubs ernannt. Die Urkunde nahm Helmut Neumann stellvertretend entgegen.

Zum Schluß bedankte sich der Clubsekretär Heiner Bruer bei allen Kollegen, die ihm bei seinem erfolgreichen Start geholfen haben. Er will die Stammtische regelmäßig besuchen.

Vielleicht tut sich in NRW doch noch etwas.

Jürgen Drömmer (für das Protokoll)

## **Hugo Bachmann wurde 90 ! ( in Worten: Neunzig)**

Für die Rechner- u. Computer-Generation: das sind 10 vor 100 (Hundert)

Auf der Hauptversammlung in Flensburg wurde einstimmig eine Ausnahme beschlossen, eine Sammlung für ein Gebutstagsgeschenk eines Mitgliedes zu machen. Hugo wurde informiert, dass die nächste Ausnahme zum Hundertsten wiederholt wird. Er freut sich heute schon darauf. Wie wir ihn kennen, macht er das! Die auf der Feier in Zeuthen anwesenden freuen sich ebenfalls wieder auf eine so schöne, herzerfrischende Feier. Man hatte das Gefühl, ganz Zeuthen ist stolz auf diesen charmanten Entertainer. Wir ELF ebenfalls!

Sein „Danke“ an die ELF:

Zeuthen, 22.11.04

D a n k e S c h ö n ---

für die vielen Glückwünsche zu meinem 90. Geburtstag mit den Unterschriften der ELF anlässlich der JHV in Flensburg, dazu ein SSm der HSB für meine Gartenbahn.

Dank auch dem Züricher Stammtisch mit Kaspar Schmid und für die Bereicherung meiner Modellbahn mit zwei Spezialwagen.

Ganz toll und überrascht hat mich der im geheimen ohne mein Wissen und erfolgte Besuch der Mitglieder des Präsidiums ELF und des Stammtisch's Berlin.

Besondere Hochachtung gilt dem Besuch Heini und Rosemarie Billeter von vielen Gästen besonders gewürdigt.

Peter Brühwiler– unser Präsident – leider am Kommen verhindert, gratulierte mir auch herzlichst. So war dieser Tag bei bester Gesundheit ein Tag voller Freude und Dankbarkeit für mich durch alle Menschen und Freunde die dazu beigetragen haben.

Den Abschluß am 17. Nov. bildete eine Mitfahrt auf dem Führerstand des ICE 877 von Berlin-Ostbahnhof bis Wolfsburg mit einem anschließenden Besuch der Autostadt Wolfsburg, - organisiert von meinem Sohn Horst und meinen Neffen.

Ein neuer Lebensabschnitt hat für mich begonnen!

Dank Euch allen und agD.

Euer gez. Hugo Bachmann

## **Wir begrüßen recht herzlich unsere neuen Mitglieder:**

Alexander Cassani, Johannsburgstr. 38 CH 8700 Küsnacht

Ludger Südhafe, Droste-Hülshoff-Str. 98 D 45772 Marl

Rainer Ahrens, Peiner Landstr. 50 D 31249 Hohenhameln

Über geplante Stammtisch-Aktivitäten informiert Ihr Euch bei den Leitern:

### Stammtisch Zürich

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

### Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmmer, Natalissteig 16 , 13629 Berlin , Tel.: 030/ 3815317  
 Fax: 030/383 08 685  
 e-mail : [droemmer+@arcor.de](mailto:droemmer+@arcor.de)  
 Eisbeinessen 2005 findet am 12.02 statt.

### Stammtisch Nordlichter-ELF e.V.

Carsten R. Neumann, Holunderbusch 1, 24113 Kiel, Tel./FAX: 0431/641093  
**N-ELF Homepage:** [www.n-elf.de](http://www.n-elf.de)  
 Info nach der Versammlung des N-ELF e.V. im Januar 2005

### Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9,  
 31174 Schellerten, Tel./FAX: 05123/8768, und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen,  
 Tel.: 05722/ 85811 Fax: 05722 907030 (NEU!!!)  
 e-mail: [h.bruer@freenet.de](mailto:h.bruer@freenet.de)  
 Winterfahrt in den Harz am 26./27. Feb.2005. Start in Nordhausen

#### **Stammtisch „Achtern Diek“**

Auf Grund Eurer geschmolzenen Mitgliederzahl, seit Ihr herzlich willkommen bei den Niedersachsen und in Hamburg.

Auch

#### **Ihr Nordrhein Westfalen**

habt es nicht weit zu Euren westlichen Nachbarland, das in Minden/Westf beginnt. Siehe Bericht im NFS 3/04

### 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)

**Vereinshomepage:** [www.ehrenlokfuehrer-sw.de](http://www.ehrenlokfuehrer-sw.de)

Weiterhin Treffen alle vier Wochen.

**Wiederholung des ELF-Diesel-(Köf 332/335)-Schnupperlehrgangs vom Juni 2004**

## Fortsetzung des Berichts der Clubreise 2004 vom NFS 3/2004 von Uwe Leuchtenberg

Vierter Reisetag, Sonntag 23. Mai

130 Bahn-km

Am frühen Morgen fahren wir von unserem Hotel EXPO in der Nähe des Bahnhofs mit der Metro zum Bahnhof Plaza de Espa<sup>TM</sup>a (spanisch). Dort steigen wir in die Regional-Bahn Linie R5 nach Martorell-Enla. Es sind moderne klimatisierte 3-Wagen-Triebzüge gebaut von ADTranz in Meterspur. In Martorell treffen wir wieder die höchst erbauliche, lebendige Vergangenheit in Form eines Dampfzuges mit der 1C1 Tenderlok mit Namen Monterol und fünf sehr gut restaurierten Plattformwagen in der Holzbankklasse III an. Es ist Sonntag und viele Katalanen, sprich Spanier, sind mit dabei auf der Fahrt zum Endbahnhof Monistrol de Montserrat. Von dort fährt die modernste Zahnradbahn (im Juni 2003 wieder eröffnet) zum Benediktiner-Kloster Montserrat (zersägter Berg) hinauf. Diese Fahrt haben wir uns für morgen vorgenommen. Heute fahren wir mit dem Dampfzug zurück bis zum BW in Martorell. Dort stehen noch viele exzellente Dampf- und Elloks aus der Gründerzeit bis zur Stilllegung nach einem schweren Unglück in 1989, TALGO= Tren Articulado Ligerero Goicoeche Oriol, Leichtbau-Gliederzug vom Konstrukteur Goicoeche und dem Finanzier Oriol, der auch die Fabrik leitet.

FGC = Ferrocarrils de la generalitat Catalunya

, TALGO= Tren Articulado Ligerero Goicoeche Oriol,

Leichtbau-Gliederzug vom Konstrukteur Goicoeche

und dem Finanzier Oriol, der auch die Fabrik leitet.

*Mit dem modernen Triebwagen der Bahngesellschaft FGC geht's zurück nach Barcelona Estacio Pla+a d'Espanya (katalanisch). Auf dem großen Platz ist eine Haltestelle der Stadtrundfahrt. Mit dem Oben-ohne-Bus der TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) machen wir eine Stadtbesichtigung. Die Fahrkarte gilt den ganzen Tag und erlaubt jede Unterbrechung an den interessierten Besichtigungspunkten. Das Umsteigen in eine der drei Linien blau, grün, rot, die sich an bestimmten Haltepunkten berühren, macht die Tour besonders reizvoll. Barcelona ist eine Metropole mit Geschichte, Charme und Zukunft. Alles ist zu erleben. Sie ist mittelalterlich, modernistisch und visionär. Es ist eine wunderschöne Stadt mit vielen fantastischen Gebäuden von großen Architekten. Besonders Antoni Gaudi's Bauwerke erwecken die Aufmerksamkeit. Die drei Genies Joan Miro, Pablo Picasso und Salvador Dali haben die Stadt ins Rampenlicht gerückt. Der Abend klingt aus mit einem gemeinsamen Abendessen auf der Flaniermeile La Rambla.*

Fünfter Reisetag, Montag, 24. Mai

140 Bahn-km

*Mit der Regional-Bahn Linie R5 geht's vom Pla+a d'Espanya in Richtung Manresa bis zur Talstation Monistrol de Montserrat und von dort mit der neuen Zahnradbahn „La Cremallera de Montserrat“ hinauf zum Kloster mit der schwarzen Madonna*

*aus dem 12. Jh.. Sie ist die Schutzheilige der Katalanen. Der Elektrotriebwagen GTW ist ein Stadler-Produkt mit Zahnrad System Abt. Die Höchstgeschwindigkeit im unteren Adhäsionsteil beträgt 45 km/h, im Steigungsbereich mit dem Zahnradantrieb 25 km/h. Die Kreuzung der Züge findet im zweigleisigen Mittelteil ohne Halt statt. Die Strecke ist mit Lichtsignalen gesteuert.*

Am Abend treffen wir uns alle nach einer pfadfinderischen Glanzleistung unseres Clubmitgliedes Adolf Ohnesorge im traditionellen Restaurant Orotava in der Straße Carrer del Consell de Cent. Früher hieß es L'Hostalet und wurde von Joan Miro besucht. Er hat dort einen bemalten Aschenbecher hinterlassen. Nach einem wirklich leckeren Menue (Hauptgericht gebratener Fasan, echt wild mit eingelagerten Schrotkörnern) hat der ehem. Club-Sekretär Heini Billeter eine kurze Dankesrede gehalten und die vorzügliche Planungsarbeit dieser außergewöhnlichen Reise gelobt. Als Dankeschön überreichte er J.-J. eine Schweizer Gedenkmünze. Auf der einen Seite ist die Mutter aller Dampfloks die Stephenson und auf der anderen Seite die erste Bahn in der Schweiz, die Spanisch-Brötl-Bahn<sup>1</sup> von Baden nach Zürich abgebildet. Für die deutsche Gruppe richtet Hans-Gert Kierdorf ein paar lustige Worte und Anmerkungen aus. Günter Kuntze überreicht ein Buch über die sächsische Eisenbahn-Entwicklung.

Sie wurde am 9. Aug. 1847 eröffnet. Die Lok Limmat hatte die Maschinenfabrik Emil Kessler, Karlsruhe gebaut, Bau-Nr. 78.  
Zur 100-Jahrfeier der ersten Eisenbahn Barcelona-Mataro

wurde die Bahn von Maquinista Terrestre y Maritima, Barcelona nachgebaut und fährt seitdem jeden Sonntag im Sommer

Sechster Reisetag, Dienstag, 25. Mai

324 Bahn-km

*Am Morgen fahren die interessierten Damen und Herren mit dem Regionalexpress vom Bahnhof Sants nach Vilanova i la Geltrú, südlich von Barcelona an der Küste gelegen, zum größten Eisenbahnmuseum in Spanien, das die gesamte spanische Eisenbahngeschichte repräsentiert. In einem ehemaligen BW und AW stehen im Ringlokschuppen -und zusätzlich im Bogen aufgereiht daneben im Freien- 24 Dampfloks, eine amerikanische Diesel-Elektro-Lok und 2 Elloks,. Leider sind alle Exponate in einem mäßigen Pflegezustand und nie wieder funktionstüchtig. Die Maschinenpalette reicht von englischen, deutschen belgischen zu spanischen Herstellern. Namen wie Emil Kessler (Esslinger Maschinenfabrik); Henschel Kassel; Maffei, München; Sharp&Stewart, Manchester tauchen auf. Besonders erwähnenswert ist eine voll*

<sup>1</sup> Sie wurde am 9. Aug. 1847 eröffnet. Die Lok Limmat hatte die Maschinenfabrik Emil Kessler, Karlsruhe gebaut, Bau-Nr. 78.

funktionsfähige Replika<sup>2</sup> des gesamten Zuges der ersten Eisenbahn in Katalonien. Sie fuhr zum ersten Mal am 28. Oktober 1848 von Barcelona nach Mataro. Darstellt sind 3 Wagen und die Lokomotive mit Schlepptender. Die größten Ausstellungsstücke sind eine Garrett-Lok mit 28,54 m und einem Dienstgewicht von 184.000kg und eine Ellok, spanisches Krokodil, Achsfolge 2Co Co2 mit 24 m und 145.000kg

Am Abend verabschieden wir uns von Barcelona und fahren mit Ataria<sup>3</sup> mit TALGO-Wagenzug III. Generation über die Grenze bei Port Bou nach Perpignan in Frankreich. An der Grenze in Cebère wird der Spurwechsel 1672-1435 durchgeführt. In Perpignan „Centre du monde“ nehmen wir den Regionalzug der „ter“ nach Prades. Diese Bahnstrecke ist historisch als Versuchsstrecke bemerkenswert. Von Villefranche de Conflent bis nach Marquixanes fuhren die ersten elektrischen Loks auf Normalspur (UIC-Spur). Die Spannung war 15 kV 16 2/3 Hz. Der Erfolg war groß und deshalb wurden alle Strecken der Compagnie du Midi so elektrifiziert. Leider musste wegen des Dekrets der Regierung von 1919 ab 1922 die dann einheitliche Stromart 1500 V Gleichstrom verwendet werden.

Im ruhigen Kleinstadthotel Hostel Rich mit großer Vergangenheit (Sommerkonzerte mit dem berühmten Cellisten Pou Casals) haben wir übernachtet. Mit viel Engagement des Hotelpersonals wird uns am späten Abend noch ein gemeinsames Dinner serviert. Zum Nachtsch gibt es neben Creme brulée noch frisch geerntete Kirschen.

Siebter Reisetag, Mittwoch 26. Mai

1047 Bahn-km

Das wird der Höhepunkt der Reise. Mit dem Regionalzug setzen wir die Fahrt von Prades nach Villefranche de Conflent fort. Dies ist eine weitere Bahnstrecke über die Pyrenäen von Perpignan nach La Tour de Carol und weiter auf UIC-Spur nach Toulouse oder mit Grenzübergang in Bourg-Madame/ Puigcerdà auf Breitspur nach Barcelona. In Villefranche wartet der kleine gelbe Zug (Le petit train jaune, auch Le Canari genannt) auf uns. Er bringt uns auf der schönsten Gebirgsstrecke Frankreichs in die Pyrenäen. Es ist ein Triebwagenzug mit 4 Wagen mit Zweiachs-Drehgestellen in den Abmessungen und der Antriebstechnik eines Pariser Metrozuges auf Meterspur. Die Stromschiene liegt neben dem Gleis mit 850 V Gleichstrom mit Hinweisschildern „Danger de mort“. Es wird die erste elektrisch betriebene Bahnstrecke der Compagnie du Midi (CM) sein. Im Jahr 1910 wird der Scheitelpunkt am Mont Louis beim Bahnhof Bolquère-Eyne mit 1593m über NN erreicht. Er ist der höchste Bahnhof im Streckennetz der SNCF. Im Juni 1911 wird die Strecke bis Bourg-Madame fertig. Erst zur Realisierung der Trans-Pyrenäen-Strecke Toulouse–Barcelona wird die Meterspur bis zum internationalen Bahnhof La Tour de Carol verlängert. Die Gebirgsstrecke hat nur wenige kurze Tunnel. Die Meterspur, die aus Kostengründen gewählt wurde, lässt enge Kurvenradien bis min. 80 m und eine max. Steigung von 60 Promille zu. Dennoch verlangt das Gelände zwei herausragende Brückenbauten. Der Ingenieur Séjourné baut das 237m lange Viadukt aus Mauerwerk und Stahlbeton in drei Etagen über die Schlucht des Flusses Têt. Die außergewöhnliche Meisterleistung vor etwa hundert Jahren gelingt dem genialen Konstrukteur Gislard, der die erste ebene Hängebrücke für eine Eisenbahn bei Fontpédrouse baut. Die Spannweite beträgt 165 m, die Gesamtlänge 253 m. In La Tour de Carol finden sich drei Spurweiten zusammen. Das ist die Meterspur des Canari, die Normalspur der SNCF nach Toulouse und die iberische Breitspur nach Barcelona. Zudem hat das Bahnhofsgebäude mit 274m die längste Bahnsteigüberdachung. Lange Zeit war dies ein internationaler Bahnhof. Heute fährt noch ein Nachtzug über Toulouse nach Paris Austerlitz und einige Regionalzüge über Puigcerdà und Ribes de Freser nach Barcelona.

Bis zum Nachtzug haben wir noch Zeit und fahren mit dem spanischen Regionalexpress Richtung Barcelona durch einen Kehrtunnel unter dem Tosas-Pass bei Molina ins Tal der Ter nach Ribes de Freser. Dort steigen wir in eine Zahnradbahn, die uns durch ein wildromantisches Tal zur Wallfahrtskirche von Nuria in 1986 m Höhe bringt. Es erstaunt uns, dass auch hier der Stadler-Gelenktriebwagen GTW fährt. Um 20:30 beginnt unsere Heimreise nach Paris im Liegewagen. Die Strecke steigt aus dem Tal der Carol mit 40 Promille auf 1563m zum 5330m langen Tunnel unter dem Pas de Puymorens (1915m). Dieser Tunnel hat eine störende Besonderheit. Er ist ein Windkanal. Während der Nacht senkt der durchwehende Wind auch im Sommer die Lufttemperatur unter den Gefrierpunkt und lässt das Kondenswasser an der Oberleitung zu Eis gefrieren. Deswegen wird nachts das Tunnelportal auf der Seite von Portet mit Toren verschlossen. Bis Ax les Thermes liegt eine Hochgebirgsstrecke mit großen bautechnischen Schwierigkeiten vor uns, da 842 Höhenmeter zu überwinden sind. Am 21.7.1929 ist die elektrifizierte Strecke endlich fertig und am 29.7.1929 eingeweiht.

**Gesamtstrecke der Reise:**

**3180 Bahn-km**

Achter Reisetag, Donnerstag, den 27. Mai

Morgens gegen acht Uhr erreicht unser Zug mit etwas Verspätung den Bahnhof Paris Austerlitz. Wir nehmen die Metro Linie 5 Richtung Bobigny Pablo Picasso zum Gare de l'Est bzw. Gare du Nord. Ein kurzes Hallo und Auf Wiedersehen und alle Clubreisenden verlieren sich im Gewusel der Großstadt in der Rushhour, um ihre individuelle Heimreise anzutreten.

ANHANG

Infos unseres Club-Mitglieders Jean-Jaques Werling zusammengefasst:

**Das Netz der Trans-Pyrenäen-Bahnen**

Das natürliche Hindernis zwischen Spanien und Nordeuropa, die Pyrenäen, ist nicht leicht zu bewältigen. Die naturgegebenen Pfade verlaufen zwar entlang der Atlantik- und Mittelmeerküste. Aber schon immer gibt es auch andere, die das Bergmassiv überwinden. Der bekannteste Weg über Ronceval ist durch Roland, dem Neffen Karls des Großen

<sup>2</sup> Zur 100-Jahrfeier der ersten Eisenbahn Barcelona-Mataro wurde die Bahn von Maquinista Terrestre y Maritima, Barcelona nachgebaut und fährt seitdem jeden Sonntag im Sommer

<sup>3</sup> Altaria = Grandes Lineas Renfe RENFE = Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles

berühmt geworden. Von Anfang an seit Erfindung der Eisenbahn hat man versucht, die Bergkette zu durchbrechen. Seit den Jahren um 1855 haben sich die spanische und die französische Regierung zusammengetan, um transpyrenäische Eisenbahnstrecken zu bauen:

- Die westliche über Hendaye – Irun wurde 1864 eröffnet. Damit konnte man von Madrid nach Paris reisen, und dies sogar auf einem Schienenweg der französischen Bahngesellschaften.
- Die östliche über Cebère – Port Bou wurde 1878 verwirklicht.
- Der „Canari“ erscheint 1927. Die Strecke verbindet Perpignan über La Tour de Carol und Borg-Madame, Puigcerdà, Ripoll mit Barcelona und dem Midi Frankreichs. Somit ist die erste Hochgebirgsstrecke hergestellt. Die Canari-Strecke ist die erste eigentliche Trans-Pyrenäen-Strecke.
- Die östliche Trans-Pyrenäen-Strecke in UIC-Spur verbindet Zaragoza mit Toulouse. Im Jahr 1929 weihen der spanische König Alfonso XIII und der französische Staatspräsident den Bahnhof von Canfranc ein. Der französische Teil dieser Bahnlinie wurde nach einem Unfall am 23 März 1970 geschlossen. Die wahrscheinliche Wiedereröffnung wurde auf dem franz.-span. Gipfel Anfang 2003 beschlossen. Das neue Projekt sieht die UIC-Spurweite für die Linie bis Zaragoza vor, wo ein großes Güter-Verteilzentrum für den Warenverkehr angelegt wird. Diese Strecke ist vor allem deswegen notwendig, weil die beiden Küstenlinien längst überlastet sind.
- Im gleichen Jahr wird die Strecke Toulouse bis nach La Tour de Carol für den Verkehr freigegeben. Damit ist das umgesetzt, was man die transpyrenäische Ost-Strecke Toulouse-Barcelona nennt.
- Die franz.-span. Vereinbarungen sehen des weiteren eine zentral-pyrenäische Strecke über den Col de Salaou vor. Spanien hat die Arbeiten vorangetrieben und die Strecke ist in 1951 bis La Pobla de Segur gekommen. Weitere Arbeiten sind seither steckengeblieben und man muss wohl zugeben, dass sie auf französischer Seite erst knapp im Vorbereitungsstadium sind. Diese Langsamkeit oder eher diese Interessenlosigkeit ist unverständlich, denn es handelt sich um ein Projekt von außerordentlicher Wichtigkeit und zentraler Bedeutung. Auch steigt die Strecke lediglich auf 1030 m an. Dies bedeutet weniger aufwändige Arbeiten und dementsprechend geringere Kosten, darüber hinaus auch geringere Betriebskosten als auf den beiden anderen Nachbarstrecken.
- Nun aber sind die Arbeiten endlich im Gange, um die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Barcelona bis Madrid auszubauen. Die Neubaustrecke 450 km lang von Madrid bis Lerida in UIC-Spur ist seit Oktober 2003 in Betrieb, allerdings noch mit reduzierter Geschwindigkeit von 175 km/h statt mit 350 km/h, weil das raffinierte neue Signalsystem noch nicht hinreichend sicher arbeitet. In 2005 will man Barcelona erreichen. Die Spanier bezahlen die Strecke von Barcelona bis zur franz. Grenze in Cebère, Frankreich und Spanien teilen sich die Kosten von der Grenze bis Perpignan. Die Franzosen bauen die Strecke von Perpignan bis Nîmes. Das bedeutet, dass man in 2010 mit dem TGV resp. AVE von Sevilla-Madrid-Barcelona über Paris bis nach Rotterdam oder London fahren kann.

Bericht: Uwe Leuchtenberg, Alte Bahn 9, D-71717 Beilstein,

## **Keine Ruhe beim „Rasenden Roland“!**

Der Eigentümer, Bernhard van Engelen, will Geschäftsanteile der RükB verkaufen um Liquidität für das Unternehmen herzustellen. Gerüchten nach soll es der Verleger der Zeitschrift „Modelleisenbahner“, Hermann Schöntag, sein. Für den Gewerkschaftssekretär ein offenes Geheimnis. Die Politiker und B.v.E. haben, wie das so üblich ist, Stillschweigen vereinbart. Die Landrätin Kerstin Kassner kommt aber so weit aus dem „Mauseloch“ dass sie sagt: „Der Neue habe aber die Bedingung gestellt, dass sich van Engelen aus dem aktiven Geschäft zurückziehe“. Ist damit Ärger für die Zukunft vorprogrammiert? Für den Vorsitzenden vom Bezirk Nord der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer sieht diese auch mit Hermann Schöntag nicht rosig aus. Auf Grund der nicht gezahlten Löhne haben die Gewerkschaften

den 50 Mitarbeitern empfohlen, in einem Brief vom „Zurückbehaltungsrecht“ eventuell Gebrauch zu machen. Zahlt B.v.E. die ausstehenden Löhne nicht, die Mitarbeiter machen vom Zurückbehaltungsrecht Gebrauch und melden sich beim Arbeitsamt, stellen sie Gläubiger da. Dann könnte einer von den Mitarbeitern auch Insolvenz für die Kleinbahn beantragen. Für ein dann entschuldetes Unternehmen gibt es solvente Interessenten, will Andreas Schmidt, Sekretär der Region Nord-Ost der Eisenbahnergewerkschaft Transnet, wissen. Das Anklopfen der Connex-Gruppe will er schon vernommen haben.

Zu all diesen Wirrungen wünschen wir ELF der RükB ein gutes Händchen und viel Erfolg beim Aufbau der Zukunft sowie agD.

