

News facts stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 3/07 30.09.07

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

e mail: h.bruer@freenet.de

Fax: 05722 907030

Club Homepage im Internet unter: www.dr-ehrenlokfuehrer.de Mit Gästebuch!

Auf nach Kühlungsborn: !

rufe ich allen Mitgliedern und Freunden des Clubs zu. Die Anmeldungen bis August stellen mich nicht zufrieden. Was ist los? Bisher habe ich positive Stimmen zum Programm bekommen. Die Hotelpreise sind an der Ostsee nicht so wie in Quedlinburg, aber wir haben nur eine JHV im Jahr und feiern alle fünf Jahre Jubiläum. Woran liegt es liebe Freunde? Bei der Wahl des Ortes anlässlich der JHV 2006 gab es keine kritischen Stimmen. Wenn jemand die freundschaftliche Stimmung bei den letzten JHV's nicht "stören" wollte, so kommt doch bitte mit eventueller Kritik zu einem Euch vertrauten Vorstandsmitglied. Bitte! So habe ich jedenfalls große Bedenken.

Heiner Bruer, Anf. 08/07

Zum Redaktionsschluß Mitte September sind wir nun wieder auf dem Stand vom Vorjahr!

Als hätten es viele gehört! Auch Dank an die Stammtischleiter für ihre Bemühungen. Nun warte ich auf die „Spätentscheider“ und freue mich über jeden. Denn eines ist klar: Das nächste Jubiläum ist erst in fünf Jahren.

Achtung! Programmänderung

am Donnerstag, den 1.11.2007 findet keine Werftbesichtigung statt. Leider ist die Werft wieder mal verkauft worden, sodass die Vorbereitungen für Besichtigungen eingestellt wurden.

Als Alternative bietet sich die Besichtigung des Schiffbau- u. Schiffahrtsmuseums an. Eine gemeinsame Anreise ist nicht vorgesehen. Zum Museum gehört eine Freilichtausstellung, in der ein 10.000 t-Frachter im Original liegt.

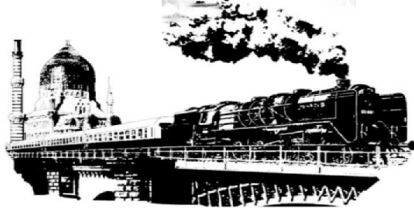
Wer sich von Euch dafür interessiert findet das Museum in 18106 Rostock-Warnemünde, OT Lüttenklein auf dem Gelände der IGA (Internationale Gartenbau Ausstellung). Auskunft gibt die IGA Rostock 2003 GmbH, Dorfschmalstr 40, Tel.: 0381 128 31 300. Das Museum ist täglich außer Montag geöffnet

Ein weiterer Hinweis v. Ingrid Peters:

Interessant ist die Besichtigung einer Glasbläse in 23996 Glashagen b. Wismar.

Tel.:038203 13088, www.glas-hagen-huette
Also wer Lust hat, dieses uralte und schöne Handwerk zu erleben, kann dies auf eigene Faust tun.

IG Bahnbetriebswerk



Dresden Altstadt e.V.

Zwickauer Straße 86, 01187 Dresden

Freizeitgruppe der Stiftung BSW

Spendenaufzur zur Kesselrevision von Lok 89 6009

Im August 2008 läuft die Kesselfrist der letzten betriebsfähigen Dresdner Dampflok 89 6009 ab. Bei der fälligen Revision muss die Feuerbüchse und der Rohrsatz erneuert werden. Diese Arbeiten sollen mit Unterstützung durch Fachfirmen im Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt ausgeführt werden. Die IG Bw Dresden-Altstadt e.V. rechnet mit Kosten in Höhe von 100000 € und ist deshalb auf die Unterstützung der Eisenbahnfreunde angewiesen.

Spenden nehmen wir gern unter der Konto-Nr. 3697622, BLZ 12096597 bei der Sparda-Bank Berlin e.G. entgegen. Die Erstellung einer Spendenbescheinigung ist bei Angabe der Spenderadresse möglich.

Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter www.igbw-dresden-altstadt.de oder über die Telefonnummer 0162 7838603.

Mit Dampf- u. Diesel - im S-Bahn-Takt, Pendelfahrten Dresden Hbf nach Radebeul



Dampfsonderzug auf Gleis 6 in Dresden Hbf

Die aktiven Mitglieder des Vereins IG Bw Dresden Altstadt haben zusammen mit ihrem Vorsitzenden Jörg Baumgärtel das schier Unmögliche fertig gebracht und keine Mühe gescheut, um ein großartiges Fahrvergnügen für die Ehrenlokfürer des Clubs der DR Ehrenlokfürer zu planen, zu organisieren und reibungslos durchzuführen. Was die Dresdner in die Hand nehmen das ist Perfektion vom Feinsten. Mit einem kleinen Pendelzug führte die Strecke vom Gleis 6 im prächtig renovierten Dresdner Hauptbahnhof dann am Bahnhof Dresden-Neustadt vorbei über den Güterbahnhof DD-Neustadt nach Radebeul Ost. Unser Fahrplan passte dabei immer in den planmäßigen S-Bahn- und Regional- und Fernverkehr. Dort feierte die sächsische Schmalspurbahn Lößnitzgrund ihr großes Bahnfest. Da nutzten etliche Dresdner Bürger die besondere Gelegenheit, mit unserem Pendelzug dahin zu kommen. Etliche kleine Jungs und ihre Väter waren begeistert, eine lebendige Dampflok aus der Nähe zu sehen und bei der Arbeit zu erleben.

Für uns drei Ehrenlokfürer war es eine außergewöhnliche Herausforderung aus dem Hauptbahnhof über das große Gleisfeld bis Bf. Dresden-Neustadt zu fahren und dabei die verwirrende Vielfalt der HI-Signale richtig zu deuten. Wir sind vor der Bahnhofshalle Neustadt auf das Gleis zum Güterbahnhof abgebogen. Am Samstag ist jeder ELF zweimal mit der Dampflok mit Kessel voraus aus dem Hbf herausgefahren, am Sonntag war das Päckchen umgedreht und wir fahren mit der Dampflok in die Halle des Hauptbahnhofs hinein. Ist ja kein Problem, in Dresden-Altstadt gibt es noch eine funktionierende Drehscheibe.

Es war schon ein historisches Erlebnis für viele Eisenbahnfans, eine kleine Nebenbahn-Dampflok in der großen hellweißen Halle des Dresdner Hauptbahnhofs zu fotografieren.

ELF Wolfgang und Klaus u. die Zug- u. Lokpersonale beim Mittagessen in Radebeul aus d. Warmhalteboxe



Nach getaner Arbeit gab's ein gutes Abendessen im Bw, das unser ELF-Kamerad Günter Schumann aus Leipzig und seine Frau so lecker zubereitet haben. Sie hatten eine Soljanka vorbereitet und danach verzehrten wir noch einige mit sächsischen Spezialitäten belegte Brötchen. Am Sonntagabend hat der Günter sogar noch den Grill im Lokschuppen angeheizt und Bratwürste und saftige Schweinesteaks gebrutzelt.



Lokführer Thorsten D., ELF Wolfgang K. und Heizer Rene Otto schauen vergnügt zum Führerhaus heraus

Es war wieder eine perfekte Veranstaltung, die uns der Verein IG Bw Dresden Altstadt geboten hat. Der Vorsitzende Jörg Baumgärtel hatte im Hintergrund alles fest im Griff. Wir Ehrenlokführer sind diesem Verein und seinen Männern zu großem Dank verpflichtet. Die schönen Zeiten des Fahrerlebnisses mit dieser altherwürdigen 105jährigen Seniorin 89-6009 geht nun in einem Jahr zu Ende. Die Kesselfrist ist dann endgültig abgelaufen und der Fahrt ins Dampflokwerk nach Meiningen wird zwingend nötig. Hoffentlich kommt genügend Geld zusammen um die Arbeiten bezahlen zu können. Sonst muss die Feuerbüchse kalt bleiben und das Eisenbahn-Museum Dresden hat ein Ausstellungsstück mehr in der Sammlung.

Bericht Uwe Leuchtenberg

Wiederholung dieser gelungenen Veranstaltung fand am 15. u. 16. September statt. Als einziger ELF nahm der Unterzeichner teil. In Abänderung des Programms wurde am Samstag anlässlich des „Tag der offenen Tür“ eines großen Stahlwerks in Freistadt auf dem großen Betriebsgelände gefahren. Hoffentlich mit Ersparnis von Streckenkosten, die die IG Dresden-Altstadt dringend für die Revision im nächsten Jahr benötigt. Sollte die 89 6009 nicht mehr für diese Veranstaltungen zur Verfügung stehen, wäre dies ein großer Verlust für uns ELF und der IG. Wenn man einmal am Regler dieser „alten Dame“ gestanden und gesehen hat, mit welcher Liebe und Fachkompetenz die Mitglieder der IG diese Lok behandeln, der ist gern bereit, dem Spendenaufruf zu folgen.

Heiner Bruer

Dieses Bild ist hochaktuell !



Mit freundlicher Genehmigung dem **Satiremagazin „Eulenspiegel“ 4/07** entnommen

An der Privatisierung wird kein Weg dran vorbei führen, hat doch Verkehrsminister Tiefensee heute, 21.9. in den 20 Uhr Nachrichten gesagt: „Wir brauchen diese Partner, um Kapital zu bekommen“. Also stehen laut dieser Aussage die Kapitalgeber fest (wahrscheinlich die „Hochfinanz“). Volksaktien will man nicht, weil die Rendite hoch sein wird. Bei 2,5 Milliarden Subvention jährlich vom Bund (Steuerzahler) ohne Projektbindung und ein Rückkaufsrecht des Bundes in ein paar Jahren für 8 Mrd, wer will da nicht mitmachen!

Die Feldbahn Schermbeck-Gahlen

von Andreas Knopf, Lübeck
Gemeinnützige und ideelle Arbeit einer Gruppe junger Menschen gelten der Erhaltung und Dokumentation der 1907 – vor genau 100 Jahren – von der

damaligen kaiserlich-preußischen Provinzial-Regierung zu Wesel konzessionierten Feldbahn, die zur Erschließung der Gahlener Tonvorkommen eingesetzt war.

In Schermbeck und Gahlen lebten seinerzeit viele Menschen von der Tondachziegelindustrie auf Grund hiesiger Tonvorkommen. Die Orte selber sind erst durch die heimische Dachziegelindustrie in ganz Deutschland bekannt geworden. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts waren zahlreiche Feldbahnen für den Abtransport des heimischen Tonabbaus genutzt worden. Die Feldbahnlinie Röben Idunahall AG wurde teilweise mit Gründung des Betriebes im Jahr 1908 geschaffen. In den Jahren zwischen 1908 und 1936 wurden die Loren von Pferdegespannen aus den Tongruben in Gahlen bis an die Lippe gezogen – von dort aus wurden sie mit einer Seilbahn ins Werk hinein gezogen. 1936 wurde dann eine Lippebrücke errichtet, die gleichzeitig eine Bahnlinie parallel zum Straßenbetrieb zuließ. Aus diesem Anlass wurden derzeit zwei Motorlokomotiven angeschafft, die für den Lasttransport des Tons zuständig waren; die größere dieser beiden Loks ist heute noch auf der Strecke im Betrieb zu sehen.

Die Feldbahnen übernahmen die Aufgabe, aus den unterschiedlichen Tongruben den Rohstoff unmittelbar zu den Werken der heimischen Tondachziegelindustrie für Idunahall und Nelskamp zu transportieren. Des Weiteren wurden sie auch für Kies- und Sandtransporte anderer Betriebe genutzt. Auf der ehemaligen Bahnstrecke Wesel – Schermbeck – Haltern wurden auch Transporte für den Um-

schlag von entsprechenden Gütern zum und von früheren Bahnhof in Schermbeck durchgeführt.

In der Neuzeit ersetzen Lastkraftwagen die Tontransporte der Feldbahnen. Auch die verringerten Liefermengen der heimischen Tongebiete bildeten einen Grund, warum die Bahnen immer seltener zum Einsatz kamen. Somit sank der Bedarf an der Feldbahn insgesamt. Im Jahr 1982 wurde die Bahnstrecke letztmalig vom Betreiber Idunahall grundlegend saniert. Bis ins Jahr 2001 hielt sich so eine für Deutschland einmalige Bahnstrecke. Ende 2001 wurde der kommerzielle Betrieb der Bahn von Idunahall eingestellt.

Heute sind die ungenutzten Tongruben und ihr Umfeld Rückzugsgebiete für Fauna und Flora, so dass deren gesamte Umgebung mittlerweile zu Naturschutzgebieten erklärt wurde; (siehe dazu auch „Naturerlebnis Lichtenhagen“).

Diese Strecke weckte das Interesse des „Fördervereins Deutsche Feldbahn e. V.“, die Gründungsmitglieder hatten schnell ihr Ziel formuliert. Der Verein möchte die bauliche Ausführung dieser in Deutschland mittlerweile einzigartigen Feldbahnstrecke als „lebendiges Industriedenkmal“ der Nachwelt erhalten. Hierzu hat der Förderverein die Tonförderbahn der Röben Idunahall AG ab Mitte März 2002 gepachtet. Diese Feldbahn führt vom Werksgelände Ecke Maassenstraße/Alte Poststraße entlang der Maassenstraße (L 104) über die Brücken der Lippe und des Wesel-Datteln-Kanals hinweg in die alten Gahlener Tongruben. Nicht nur die 100-jährige Geschichte dieses schmalen, unauffälligen

Schienenstrangs, sondern auch die zu erläuternden geologischen Verhältnisse dieses Gebietes sind die Informationen, die man mit dem Erhalt dieser einzig noch existierenden Lorenbahn am Niederrhein den nachfolgenden Generationen näher bringen möchte. Der Betrieb sowie der Erhalt der Strecke sind mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Aus diesem Grund möchte der Verein das Notwendige mit dem Nützlichen verbinden, indem er dieses Denkmal der Öffentlichkeit zur Besichtigung und Nutzung anbietet. Zurzeit verfügt der Verein über 13 Lokomotiven, 10 Hydraulikkipper, 13 Loren und 5 Plattformwagen.

Zum Einen gibt es die Möglichkeit, die Bahnen und die Strecke an einigen Tagen zu besichtigen. Des Weiteren bietet der Verein die Möglichkeit der Mitfahrt für Personen, sogar einschließlich Fahrradbeförderung. Wanderern und Radwanderern, die das Naturschutzgebiet „Hohe Mark“ erkunden möchten, wird damit eine weitere Attraktion geboten. Seit dem Jahr 2006 kann die Strecke an acht bis zehn Wochenenden mit einer historischen Lok sowie drei Personenwagen für Besichtigungsfahrten genutzt werden.

Es gibt vier Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten am Parkplatz Lippebrücke, am Ausflugslokal „Hohes Ufer“, hinter dem Bü Heisterkamp sowie am Streckenende an den Tongruben in Gahlen am Meesenmühlerweg. Für den Personentransport werden drei Wagen mit je 12 Plätzen sowie ein Fahrradanhänger an eine Lok gehängt. Auf jedem Personenwagen wird bei jeder Fahrt eine Ordnungskraft zugegen sein, die auf einen ordnungsgemäßen Ablauf achtet, Erläuterungen zur

Strecke und dem damaligen Tonabbau abgibt und eventuelle Fragen beantwortet.

Fernziel des Vereins ist die Erweiterung der Strecke, unter anderem ins ehemalige Tonabbaugebiet „Gahlener Bruch“, wo eine „Feldbahnschauanlage“ betrieben werden soll, welche die Tonförderung mittel Eimerkettenbagger dem interessierten Publikum vor Augen führen soll, (erforderliche Genehmigungen vorausgesetzt).

Weitere Auskünfte sind beim Verein Deutsche Feldbahn e. V., Brambusch 27, 24567 Bad Bramstedt, erhältlich.

Ein Marineeisenbahnmuseum **– warum gerade in Nordrhein-Westfalen?**

von Andreas Knopf, Lübeck

Ende 1995 wurde die letzte Schmalspurbahn der Bundesmarine in einem Munitionsdepot bei Kiel stillgelegt und demonitiert. Durch Zufall konnte von Andreas Knopf umfangreiches Rollmaterial übernommen werden. Das ex-Bundesmarine-Eisenbahnmaterial mit einer Spurweite von 600 Millimetern wurde auf dem Moorgelände der Rheumaklinik in Bad Bramstedt in Pflege und Obhut des Fördervereins Deutsche Feldbahn eingelagert und interessiertem Publikum gelegentlich zugänglich gemacht!

Mit der Zeit wurde diese Sammlung ehemaligen Militäreisenbahngeräts immer umfangreicher, nachdem Schmalspurmaterial in Gestalt von Lokomotiven und Wagen auch anderer NATO-Partner aus deren Beständen übernommen werden konnte. Das Interesse der Besucher an den öffentlichen Fahrtagen der Bad Bramstedter Waldbahn, die vom Förderverein „Deutsche Feldbahn e. V.“ be-

trieben wird, wuchs, und die Vorführung des Marineeisenbahnmaterials wurde fester Bestandteil des Fahrbetriebs an den regelmäßig stattfindenden Waldbahnfahrtagen im Bad Bramstedter Moor. Die Marineeisenbahn – Wehrtechnische Studiensammlung (BW) – war geboren!

Mit der Zeit zeichnete es sich ab, dass das Gelände in Bad Bramstedt auf Dauer für zwei Bahnbetriebe zu klein ist. Ersatz musste her! Trotz intensivster Suche ließ sich weder in Schleswig-Holstein noch in Niedersachsen ein brauchbares Gelände mit vorhandener Gleisanlage in Feldbahnspur (600 mm) finden. (Schleswig-Holstein und Niedersachsen sind die eigentliche Heimat der Marineschmalspurbahnen, weil sie eine Küste haben; Küste gleich Marine).

Der Suchradius wurde auf das übrige Bundesgebiet ausgeweitet, und schließlich wurde man in Schermbeck fündig. Die Schermbecker Region ist zwar nicht typisch für den maritimen Einsatz von Schmalspurbahnen, aber der Neubau der Idunahallfeldbahn wurde aus Beständen der Bundesmarine bewerkstelligt.

Zum Einen die lange Strecke zwischen Idunahall-Dachziegelwerk und der Tongrube in Gahlen, insgesamt erstellt aus ehemaligen Marinebeständen, zum Anderen die Bauausführung der Gleisanlagen – nahezu mit denen der Bundesmarine-Schmalspurbahn identisch – und zu guter letzt von einer ex-Bundesmarine-Diesel-Schmalspurlok befahren: Ideale Voraussetzungen für ein Marineeisenbahnmuseum, zumal der Gleisoberbau die schweren Marineloks leichter verkraftet als der in Bad Bram-

stedt und somit auch höhere Fahrzeuggeschwindigkeiten zulässt. Ein neuer, idealer Standort war gefunden!

So nahm der Förderverein „Deutsche Feldbahn e. V.“ mit Sitz in Bad Bramstedt seine Tätigkeit in Schermbeck auf, indem mit den Ziegelwerken Idunahall zunächst eine Übereinkunft zur Nutzung der Werksbahngleise ausgehandelt wurde. Im Zeitpunkt der Aufnahme entsprechender Verhandlungen zur Mitbenutzung der Schermbecker Tonbahn lag diese bereits still.

Der Förderverein „Deutsche Feldbahn e. V.“ unter dem Vorsitz und der Betriebsführung von Andreas Knopf aus Lübeck in Schleswig-Holstein unterbreitete der Werksleitung der Idunahall-Dachziegelwerke den Vorschlag, ihm die Werksbahn in allen Teilen zu überlassen. Für den Fall, dass wieder Tontransporte aus den Gahlener Tongruben zum Werk nötig werden, würden diese unter der Betriebsführung der „Deutschen Feldbahn“ in Eigenverantwortung durchgeführt. Nach einiger Bedenkzeit seitens der Dachziegelwerke wurde man sich einig, dass es zu beiderseitigem Vorteil wäre, den Vorschlag umzusetzen. In diesem Zeitpunkt stieß Arndt Krüger dazu, wurde Mitglied des Fördervereins und ist heute Organisationsleiter vor Ort. Arndt Krüger brachte einige eisenbahninteressierte Freunde ein und es wurde die Ortsgruppe Schermbeck Deutsche Feldbahn e. V. gegründet. Der Förderverein Deutsche Feldbahn e. V. ist der Wehrtechnischen Studiensammlung (BW) als Dachverband übergeordnet und vertritt diese als Bestandteil mit.

In den Jahren bis zum Abschluss eines Vertrages zwischen beiden Parteien im Jahr 2006 nahm aufgrund der Duldung seitens der Idunahall-Dachziegelwerke in

Schermbeck die Ortsgruppe Schermbeck ihre Tätigkeit auf, die Schermbecker Tonbahn wieder in ihrer gesamten Länge betriebsfähig herzustellen, sodass ein geordneter Bahnverkehr mit Besuchern durchgeführt werden konnte.

Aufgrund mannigfaltiger Schwierigkeiten seitens regionaler Verbände in Bezug auf die Durchführung unseres Vorhabens vor Ort und der Tatsache, dass sich der Vereinssitz des „Deutschen Feldbahn e. V.“ in Schleswig-Holstein statt in Nordrhein-Westfalen befindet, wurde beschlossen, einen regionalen Verein unter der Schirmherrschaft des Fördervereins „Deutsche Feldbahn e. V.“ als Dachverband in Schermbeck zu etablieren. Was lag also näher als die Untergruppierung Marineeisenbahn Wehrtechnische Studiensammlung mit einem e. V. zu versehen.

Die Marineeisenbahn Wehrtechnische Studiensammlung bekam einen Förderverein an die Seite gestellt, dem wiederum das Marineeisenbahngerät in Treuhandschaft überantwortet wurde, um es zur Abwicklung des Bahnbetriebs vor Ort einzusetzen. Somit ist es nicht nur die Aufgabe, die Schermbecker Tonbahnstrecke als Industriedenkmal zu schützen und zu erhalten, sondern darüber hinaus verfügt der Schermbecker Eisenbahnverein auch über die seltensten Schienenfahrzeuge nach 1955, über denen 40 Jahre lang der Mantel der Geheimhaltung lag. Aufgrund der Einmaligkeit dieser Sammlung in Schermbeck ist die Region um ein Kleinod reicher geworden, welches Bundesweit seinesgleichen sucht! ●

Diese letzten beiden Artikel sind der von Carsten R. Neumann (Stt.-Leiter „Nordlichter“) herausgegebenen „Nordlichter-Depesche“ entnommen.

Die Clubreise nach Polen

vom 30.8. bis 4.9.2007

21 Teilnehmer/Innen trafen sich am 30.8. im neuen Berliner Hauptbahnhof zu einer erlebnisreichen und abenteuerlichen Reise durch Polen.

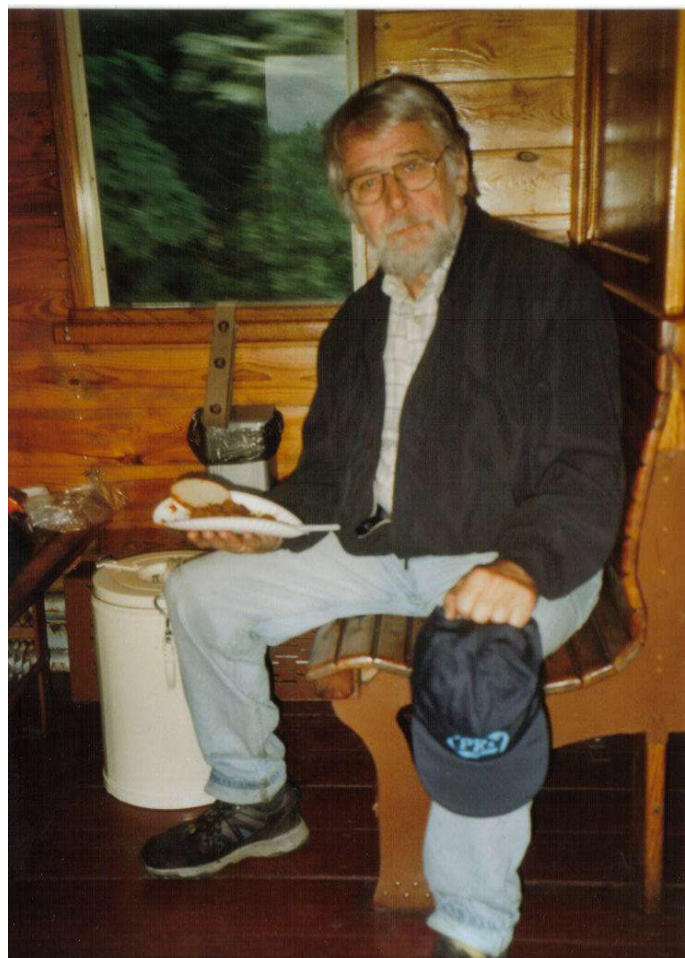
Am Anfang dieses Berichtes, den dankenswerterweise Helmut Wege geschrieben hat, möchte ich das erwähnen, was alle Teilnehmer immer wieder zum Ausdruck brachten: „Ich muß meine Meinung über Polen total revidieren!“ -HB

Die erste Station war Posen (Poznan), wo wir von der polnischen Reiseleitung Agata und Roland Kowal-Ruschil herzlich empfangen wurden. Der Tag endete mit einer Führung und dem Abendessen (rund um die Kartoffel) in der sehr schönen Altstadt.

Am folgenden Tag gab es den ersten eisenbahntechnischen Höhepunkt: Die Besichtigung des reinen Dampf-BWs Wollstein (Wolsztyn), von wo aus noch heute planmäßige Dampfzüge in verschiedene Richtungen verkehren. Für unseren Sonderzug nach Lissa (Leszno) hatte man die Lok Tr5-65 (ex 56 511 Stettin 5312), Bj. 1921, angeheizt.



Am Haken hatte sie vier herrliche alte Wagen der Holzklasse. Unterwegs gab es viele Photohalte und Scheinanfahrten mit großartigen Motiven. Für das leibliche Wohl hatte Agata gesorgt und von der Mutter unseres Busfahrers Kristof einen großen Topf Bigosh kochen lassen, den sie im Zug „heiß“ an uns verteilte. Es mundete uns Allen geradezu vorzüglich.



Wie auch an den folgenden Tagen hatten wir ELF mehrfach Gelegenheit, auf dem Führerstand mitzufahren und die Lok selber zu bedienen.

Die zweite Nacht verbrachten wir in Gnesen (Gniezno). Dort stand am nächsten Morgen im 750mm Schmalspurdepot eine Dampflok Px 48 mit einem GmP nach Anastazewo für uns bereit. Diese Strecke wird nur noch

gelegentlich mit Güterzügen zu einem Kohlekraftwerk befahren. Besonders der letzte Abschnitt war teilweise so zugewachsen, daß man die Schienen kaum noch sah. Wir erreichten aber die Endstation an der ehemals deutsch-russischen Grenze. Die Rückfahrt gestaltete sich umständlich: Nach knapp 2 Kilometern mußten wir 3 Waggons abkuppeln, da der P-Wagen nicht mehr wollte. Wir Teilnehmer fuhren mit der Lok und einem Güterwagen weiter und erreichten den See bei Powidztz, wo es mittags ein Picknick mit Grill gegeben hatte.



Dort holte uns der Bus wieder ab und brachte uns nach Gniezno, wo Agata später noch einen Stadtrundgang mit uns machte.

Der folgende Tag führte uns zu einer weiteren Schmalspurbahn nach Schroda (Sroda Wlkp.) und von dort wieder mit einer Px 48 und einem GmP – selbstverständlich mit Fotohalten und Scheinanfahrten an guten Gleisabschnitten, die Roland alle wie seine „linke Westentasche“ kannte - nach Santomischel (Zaniemysl), wo unsere Reiseleiterin Agata und der Busfahrer Kristof bereits wieder ein vorzügliches Kaltes Bufet vorbereitet hatten.



Per Bus ging es schließlich mit einem Besichtigungsprogramm unterwegs weiter nach Sochaczew zur Übernachtung im Hotel Chopin, in dem es den hervorragenden, gleichnamigen Vodka gab.

Von dort marschierten wir morgens zum Schmalspurmuseum, wo mehr als 40 Loks (überwiegend Dampflokomotiven) verschiedener Spurweiten präsentiert werden. Ein Sonderzug mit Px 29 führte uns nach Wilzce Zulowice, dem derzeitigen Endpunkt der Strecke.

Die weiterführenden Gleise sind gesperrt, weil diese in einem Naturschutzgebiet liegen. In diesem Naturschutzgebiet unternahmen wir einen kleinen, geführten Rundgang, bevor es an einem Lagerfeuer von uns selbst am Holzspieß über dem offenen Feuer gegrillte, sehr wohlschmeckende Würste und andere Köstlichkeiten gab.



Die letzte Nacht verbrachten wir in Polens Hauptstadt Warschau. Dort gab es nach dem Abendessen noch eine interessante Stadtbesichtigung, wovon uns auch der zeitweise heftige Regen nicht abhalten konnte. Der Fußweg durch die wiedererrichtete Altstadt erfolgte dann zum Glück „fast“ im Trockenen und nach einer Stärkung in einem Lokal am Markt hatte es dann aufgehört zu regnen und wir kamen trockenen Fußes zurück zu unserem Hotel.

Am nächsten Morgen besichtigten wir noch das interessante Eisenbahnmuseum auf dem Gelände des ehem. Hbf's.



Um 11.25 Uhr ging es mit dem Berlin-Warschau-Express zurück nach Berlin. Dort endete eine großartige und hervorragend organisierte Reise. Dafür auch an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön an Agata und Roland sowie unseren ELF-Kollegen Otto!



Auf der Rückfahrt (Durchfahrt Poznan) grüßten aus dem Regelzug nach Wolsztin „unsere“ Personale von vor ein paar Tagen.

- Bild 1: Tr 5 65, umsetzen vor unseren Zug
- Bild 2: Warmhaltekübel Bigosh mit Sekretär
- Bild 3: Eisenbahnromantik pur
- Bild 4: Lokführer und Heizer mit eigenem „Grill“
- Bild 5: wieder eins der fantastischen Buffets von Agata, u. Kristof u. eine hungrige Helferin
- Bild 6: Picnic auf polnisch, Würstchen u. Bauch am Holzspieß u. nie ließ Roland den „Chopin“ (Vodka) ausgehen
- Bild 7+8 Museum im alten Hbf v. Warschau

Geplante Stammtischaktivitäten 2007:

Stammtisch Zürich

Kaspar Schmid, Kaiserstuhlstr.20, CH-8154 Oberglatt, Tel/Fax: 0041 44 850 1182, e-mail: lokschuppen@hispeed.ch
13.11.18:00 Stt.-Hock im Rest. Vorbanhf, Zürich geplant Anf. Jan. 2008 ein Weihnachtsessen, Ort ist bei Kaspar nachzufragen.

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmer, Natalissteig 16 , 13629 Berlin, Tel.: 030/ 3815317, Fax: 030 383 08 685
e-mail: **NEU** droemmer1a@arcor.de
02/08 traditionelles Eisbeinessen mit Vorprogr.

Stammtisch Hamburg

Horst Reimers, Teichweg 14F, 22869 Schenefeld, Tel.:040 8301504
e-mail: horst.reimers@t-online.de

Stammtisch Nordlichter-ELF e.V.

Carsten R. Neumann, Holunderbusch 1, 24113 Kiel, Tel./FAX: 0431/641093
N-ELF Homepage: www.n-elf.de
05.-07.11. Zweites Dampflokom-Seminar der N-ELF beim Molli. Info bei Carsten Neumann
Feb. 2008: tradition. Grünkohlessen der N-ELF

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 e-mail:h.brue-r@freenet.de

24.11.traditionelles Braunkohlessen mit Vorprogramm: Besichtigung einer Schokoladenfabrik!!! Einen Monat vor Weihnachten einkaufen "bis die Scheckkarte glüht"

Vorgesehen: Nach Ausfall des Winters und der obligatorischen Winterfahrt in diesem Jahr, wird Stl. Gerhard wieder alle überraschen! Ende 02/ Anfang 03/2008.

Stammtisch „Achtern Diek“

Auf auf ihr letzten Mohikaner, kommt zu den Nachbarstammtischen! Es ist nicht weit nach Schellerten. Wer mich von Eurem Stt. drei Tagenach Erhalt des NFS anruft und mir sagt wo Schellertenliegt, bekommt beim Braunkohlessen ein Bier und ´n Korn von mir. (Heiner)

Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker Str. 24, 66564 Ottweiler Tel.:06821 953190 Fax:06821 501929
e-mail: JMuehlhoff@t-online.de

Vereinshomepage: www.ehrenlokfuehrer-sw.de

Treffen alle 4 Wochen. (2. Freitag des Monats) 30.9. - 3.10. ELF-Schnupperkurs-Diesel-Köf, mit den Gewinnern des Osterfestes im Berliner Hbf. 12.10. 14:30 Uhr, Besichtigung frd Großkraftwerkes Mannheim und seiner Speicherdampflokomotiven. Anschl. Gemütl. Beisammensein.

IST ESF (Ehren-Straßenbahnfahrer)

Weitere Info's über interessante Veranstaltungen!

Der Eisenbahnverein „Hei Na Ganzlin“ e.V. Röbel (HNG) und die Röbel/Müritz Eisenbahn GmbH (RME)

Infos: Tel.: 030 297 12230, Fax 030 297 12232
Handy:0160 99 14 64 82 od. 0178 5572117
Internet: <http://www.hei-na-ganzlin.de>
E-mail: Hei.Na.Ganzlin@gmx.de

Einsatz v. ELF auf Güterzügen der RME auf Dieselloks der BR V22 und V 60 !
Die RME, Röbel/Müritz Eisenbahn, realisiert im Auftrag von anderen EVU oder anderen Kunden von der Lokeinsatzstelle Bln.-Lichtenberg jede Woche verschiedene Leistungen im Güterzug-, Rangier oder Arbeitszugverkehr. Interessenten melden sich bitte unter den o.g. Verbindungen.

**Last but not least:
Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder**

Wolfgang Erdmann aus D 39326 Rogätz,
Cröchernsche Str. 23
Raimund Schön aus A 4563 Micheldorf,
Hammerweg 25

**Weitere Informationen auf den letzten
Drücker:**

Die Geschäftsführerin vom Molli,
Frau Münchow,
beschenkt jeden Teilnehmer und
Angehörige der JHV mit einer
Mehrtausendkarte, gültig vom 2.11. bis
4.11.2007 für eine Freifahrt auf der
gesamten Strecke Bad Doberan-
Kühlungsborn.

Der Poliglott – Verlag wird in seiner
Zeitschrift

„Poliglott Spezial“

Ausgabe 03/04 2008, einen Artikel über
die Ausbildung zum Ehrenlokkführer bring-
en. In diesem Bericht wird der Unter-
schied zwischen einer 10tägigen und
einer Wochenend-Ausbildung aufgezeigt.

Der Sekretär informiert:

Die Anschriften der aus-und weiter-
bildenden Eisenbahnunternehmungen
sind im Sekretariat zu erfragen. Eine
Aufstellung erfolgt im nächsten NFS.



Anton, Albatros und der adiabate Zug

Bericht und Bilder Jürgen Vorndran

... das hört sich ja gewaltig nach dem Titel eines Märchens an. Und wirklich märchenhaft war die Reise, die vier Stammtischler (Bernd Bahnmüller, Jürgen Mühlhoff, Jürgen Vorndran und Andreas Walter) vom 14.-18.06.2007 in östlich von uns gelegene Gefilde unternahmen.

Der Reihe nach: Kollege Günter Kuntze aus Dresden bekam die Möglichkeit, im Rahmen einer Sonderfahrt von Prag nach Bratislava einen kompletten Salonwagen zu chartern. Dieser Wagen ist mit sechs Schlafkabinen zu zwei Personen und einem „Wohnzimmer“ für alle zwölf Mitreisenden ausgestattet. Klar, dass so was unsere Reisefreude förderte, war doch zum einen eine Nachtfahrt geplant und zum anderen am Ziel in Bratislava ein Heizhausfest avisiert. Zudem sollte für unser Wohlergehen ein eigener Steward zuständig sein.

Der ICE brachte uns am 14.06. bis Dresden, dort hieß es umsteigen in den EC nach Prag. Ein „Frühsommertwitter“ ließ das Stellwerk in Bad Schandau einknicken, so dass wir mit ca. 50 Minuten Verspätung ankamen. Günter holte uns im Vorortbahnhof Holesovice ab und mit U- und Straßenbahn kamen wir zu unserer Pension. Ein leckeres Abendessen (auf den Hügeln gegenüber der Prager Burg) und ein nächtlicher (Alt-)Stadtbummel schlossen sich an.

Der folgende Morgen (15.06.) brachte eine Besichtigung des Depots Prag-Vrosice mit interessanten Einblicken und freundschaftlicher

Aufnahme. Ja und dann ging sie los, die märchenhafte Reise mit zwei Dampfzügen, die kurz vorzustellen sind. Da war zum einen der slowakische (grüne) Anton 486.007 und zum anderen der tschechische (blaue) Albatross 498.022 vor einem Zug, der aus Schlaf-, Salon-, Speise- und Liegewagen bestand und pünktlich um 13.30 den Hbf von Prag verließ. Was hat es nun aber mit dem „adiabaten“ Zug auf sich? Nun, Günter ließ die tschechische Fahrplananordnung über eine Übersetzungsmaschine laufen, die teilweise recht seltsame Ergebnisse lieferte. Bei den Restaurierungsarbeiten in diversen Bw.'s wurde in „Mädchenpensionate“ eingefahren, der Sonderzug war adiat (nicht wärmeaustauschend) und ein Herr Strunz (was macken Strunz?) sollte auch noch mitspielen.

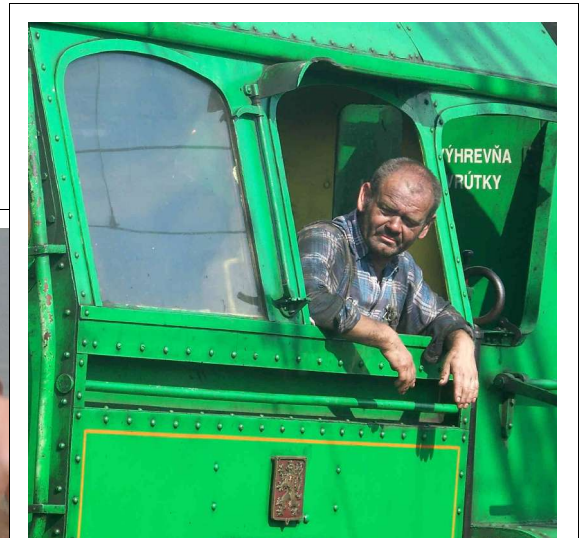
Eben jene Fahrplananordnung sah von 14.31 Uhr bis 17.44 Uhr einen Halt in Velim vor. Im Vorhinein haben wir diese lange Aufenthaltsdauer nicht begriffen, im Nachhinein schon. Auf zwei Ringstrecken (äußerer und innerer Ring) können dort elektrische Loks getestet werden, wir haben halt die Leistungsfähigkeit von Dampfloks getestet. Und die war grandios! Höhepunkte dieses „Kreisverkehrs“ waren mehrere Fotohalte und ein abschließendes Wassernehmen von Anton an einem Baggersee, der den einen oder anderen Reisetilnehmer auch zum –mangels Badehosehüllenlosen Baden einlud.

Zwischenzeitlich hatte auch ein japanisches Fernseheteam unsere Dampflokleidenschaft entdeckt und besuchte uns zum leckerem Gulasch-Abendessen (was der Steward in seiner kleinen „Kombüse“ so alles zauberte!), um einige Shots von den verrückten Deutschen zu machen. Am frühen Abend dann noch ein längerer technischer Aufenthalt in Havlickuv Brod, bevor die Nachtfahrt losging. Viel weiß ich davon nicht zu berichten, wog mich doch der Sound der schwer arbeitenden Mountains an der Zugspitze recht schnell in den Schlaf.

Beim Erwachen in der Frühe stand der Zug, wir waren im Bw. Bratislava Vychod angelangt. Etwas spartanisch fiel die Morgentoilette aus, die entsprechende Infrastruktur war nur sehr eingeschränkt vorhanden, sei's drum! Spannender war, dass um uns herum weitere Sonderzüge und zehn aktive Dampfzüge aus der Slowakei, Tschechien, Ungarn und Österreich standen. Die konnten sich auf der morgendlichen Fahrzeugparade

auch ordentlich präsentieren, noch schöner anzusehen waren sie nach Ablauf des Tages im weichen Abendlicht. Zwischenzeitlich nutzten wir die Gelegenheit, uns am Nachmittag die Altstadt von Bratislava anzuschauen. Vieles haben wir an diesem Tag erlebt, alles zu berichten, würde hier den Rahmen dieses Artikels sprengen.

Eine nächste märchenhafte Idee der Veranstalter am Morgen des 17.06.: der Albatross bespannte eine ungarische Sonderzuggarnitur, Anton blieb vor

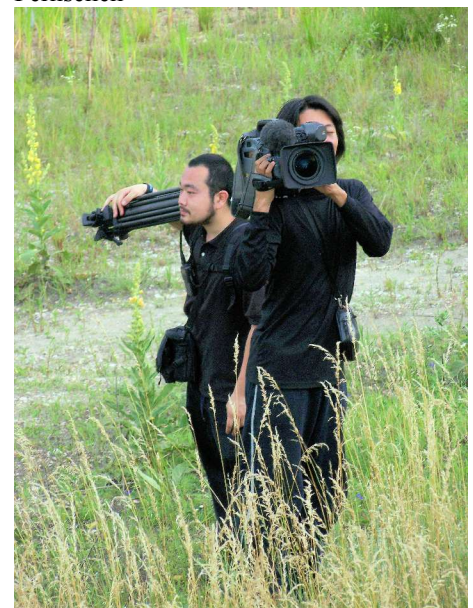


Geschafft!



Sie waren nicht die

Ende September Bericht im Japanischen Fernsehen





Der Albatros setzt zu Überholen an!

unserem Zug. Gemeinsam starteten wir vom Hbf in Bratislava zu einer Parallelfahrt von rund zwei Stunden bis an die tschechische Grenze. Jeglicher anderer Zugverkehr hatte sich den schnaubenden Dampfkrössern unterzuordnen, ein Augen- und Ohrenschmauß! Letztes organisatorisches Highlight: ein planmäßiger Schnellzug musste in Brno 20 Minuten auf unseren Sonderzug warten, um die Fotografen zu einer besonders interessanten Fotostelle „vorzubefördern“.

Pünktlich am 19.51 Uhr wurde dann wieder Prag erreicht und einen Fahrt, die für uns alle im Unvergessen bleiben wird, ging zu Ende! Die Heimreise am 18.06. brachte noch einmal eine Verspätung von ca. 30 Minuten bei der Ankunft in Dresden, aber wen interessiert das nach so viel tollen Erlebnissen noch! Einstimmige Meinung: mit die gelungenste Fahrt, die wir in unserer „Dampflokfan-Karriere“ erleben durften!

Bericht von Uwe Leuchtenberg
Bilder von Jürgen Mühlhoff und Günter Kuntze

Dampfzugsafari mit Albatros und Anton

Das war ein einmaliges und hochehrfreuliches Erlebnis mit dem Albatros und dem Anton auf Fotosafari zu gehen. Wer sind diese geheimnisvollen Kerle? Ja, kaum zu glauben, es sind zwei schwergewichtige und imposante Schnellzugdampflok der tsche-

chischen und slowakischen Dampf-bahnfreunde.

Unser Clubkamerad Günter Kuntze hatte wegen seiner beruflich bedingten guten Beziehungen zu den Kollegen der CD von dieser einmaligen Reise Prag- Bratislava und zurück erfahren und noch weitere 6 Clubkameraden, teilweise mit ihren Frauen, dafür begeistern und gewinnen können. Dazu gesellten sich noch zwei von Günters Studienkollegen. Die Reise begann in Prag Hbf (hlavni nadrazi) und führte mit mehreren fotogenen Halts nach Bratislava. Der Zug bestand aus 9 D-Zug-Wagen und den beiden Dampflok in Doppeltraktion und wurde am Bahnsteig 1 Gleis 9 bereitgestellt. Am Bahnsteig 1 liegt ein Stumpfgleis 1A und ein Durchgangsgleis 9. Wir haben es nicht gleich kapiert und gesucht, aber dann gefunden, weil schon viele Fotografen dastanden. Diese Traditionsfahrt dieses Dampf-Express-Zuges ist dem Eisenbahn-Direktor der tschechischen Staatsbahn **Jaroslav Kocourek** gewidmet, der sich sehr intensiv und wirkungsvoll für die Traditionspflege der historisch wertvollen Eisenbahn-Fahrzeuge eingesetzt hat. Wird unserem Hartmut Mehdorn wohl nicht widerfahren? In den Zug waren 5 Liegewagen, ein Speisewagen zwei Salonwagen mit je 6 2-Bett-Schlafabteilen und zwei Mannschaftswagen für die Personale eingestellt. Ein Salonwagen mit eigenem Steward war für uns ELF reserviert, der uns mit warmem Essen und kalten Getränken versorgte.

Am Freitag den 15.Juni 2007 setzte sich der Zug um 13:30 Uhr mit donnernden Auspuffschlägen der zwei Dampf- Lokomotiven in Bewegung um am anderen Morgen gegen 4 Uhr im Bw Bratislava Ost anzukommen. Der Zug fuhr zuerst ins Eisenbahn-Erprobungs-Zentrum **Velim**, das von allen großen europäischen Eisenbahn-Fahrzeug-Produzenten ausgiebig zur Erprobung genutzt wird. Bei zwei Runden auf dem großen Oval gab es genügend Gelegenheiten für Fotohalte und Scheinanfahrten. Der erste einzigartige Höhepunkt war dann der Halt am Baggersee zum Baden und zum Wasserfassen für die Loks. Da es an dem Nachmittag sehr warm war, und die Abkühlung sehr lockte, taten sich einige ELF mangels Badehose im Adamskostüm erfri-

schen, während die Lok-Personale mit einer Feuerlöschpumpe Wasser aus dem See pumpen.



Anton 486-007, Slowakei

Weiter ging's nach Havlíčkův Brod. Davor haben wir noch schnell eine Scheinanfahrt im kleinen Bahnhof Nová Ves u Leštiny zast gemacht, der herrlich in einer langen Linkskurve liegt. In Havlíčkův fuhren beide Loks ins Depot zur Wassernahme und zum Abölen. Bis dahin waren 131 km zurückgelegt.

In der Nacht erreichte der Zug dann Brno Královo Pole, nahm noch mal Wasser und setzte seine Fahrt zur slowakischen Grenze fort, die wir im Morgengrauen in Kúty passierten. Das ging ohne Grenzkontrolle ab. Dann waren noch ca. 93 km bis zum Bw Bratislava východ (ost) zurück zu legen. Die gesamte Strecke betrug damit 405 km. Die Nacht haben wir angenehm in



Rarität aus Ungarn, eine 242

unseren Schlafabteilen zugebracht. Am frühen Morgen rangierte der Zug in das Bw Bratislava východ.

Um Punkt 10 Uhr begann die Lokparade über

die Drehscheibe mit einem lauten Pfeifkonzert aller anwesenden Lokomotiven Dampf und Diesel. Je eine Schnellzuglok aus Österreich, der Slowakei, Tschechien und Ungarn und weitere Stecken-Lokomotiven und Dieselloks stellte sich vor. Sie alle hatten Züge mit historischen Wagen mitgebracht.

Am Samstag Nachmittag war Stadtbesichtigung der wunderschönen Stadt Bratislava an der Donau gelegen angesagt. Mit einem Traditions-Dieseltriebwagen pendelten wir zum Hauptbahnhof und schlenderten ganz fröhlich durch die farbenfrohe Altstadt zum Fuße der hoch über der Stadt gelegenen Pressburg zum Donauufer. Auf der Uferpromenade genossen wir den Sonnenschein und das linde Lüftchen und schauten den Schiffen auf dem Fluss zu. Ein Tragflächenboot legte vom Pontonanleger ab, um in knapp zwei Stunden in Wien zu sein.

Diese Stadt mit ihren wunderbar restaurierten Häusern und Straßen, den großzügigen Plätzen hat uns sehr gefallen.



Albatros 498.022, Tschechien

Diese Stadt mit ihren wunderbar restaurierten Häusern und Straßen, den großzügigen Plätzen hat uns sehr gefallen.



Nomenklatur:

4 = angetriebene Achsen

9 + 3x10 = Vmax

8+10 = Achslast in Tonnen

Am Sonntag Morgen um 8 Uhr machte sich unser Zug wieder auf die Heimreise. Das geschah natürlich mit einigen einmaligen Höhepunkten, die sich die tschechischen Dampfbahnfreunde ausgedacht hatten. In ihrer Begleitung waren im zweiten Salonwagen einige leitende Angestellte der CD-Bahnverwaltung. Also es gab Unterstützung auf der ganzen Breite. Von Bratislava Hbf bis zur 72 km entfernten Grenzstation Kuty gab es Parallelfahrt auf der zweigleisigen Strecke mit Anton und Albatros. Albatros zog einen ungarischen Traditionszug mit englischen Reisenden, Anton hatte unseren tschechischen Traditionszug am Haken. Unsere Lokführer hatten mit uns das Vergnügen durch Abfallen und wieder Beschleunigen Bewegung in das fotografische Geschehen zu bringen. Wenige Minuten nach Ankunft in Kuty folgte der mit einer Diesellok bespannte Arbeitszug mit großem Wassertank und Feuerlöschpumpe und Gerätewagen für Notreparaturen während der Fahrt. Das Wasser wurde da umgepumpt in die Tender der Loks.



Altstadt Bratislava



Markante Schrägseilbrücke über die Donau in Bratislava

Anton setzte sich wieder zum Vorspann an unseren Zug und weiter ging die Fahrt nach Brno (Brünn). Da die Fahrt teilweise neben einer Straße verlief, sahen wir ein Filmteam eines japanischen TV-Senders neben dem Zug in voller Fahrt herfahren. Der Kameramann ragte mit halbem Körper aus dem Schiebedach, um den Zug in Fahrt zu filmen. Der Kameramann eines ebenso mitfahrenden slowakischen Fernseheteams war noch leichtsinniger. Er stand im Fond, den Oberkörper ganz aus dem Fenster und hielt sich mit einer Hand an der Reeling fest. Das Team des Japanischen Fernsehens war uns schon am Samstag im Bw aufgefallen und hatte auch unseren Zug besucht. In Brno hl. n. hieß es, wer will kann den Expresszug R 678 voraus nehmen, um am außerplanmäßigen Halt in dem Haltepunkt Dolni Loucky auszusteigen. Es besteht die Gelegenheit, unseren Zug zu fotografieren, wenn er aus dem einzigen Tunnel auf dieser Strecke heraus auf die große Talbrücke fährt. Enggedrängt standen wir an dem steilen Hang und warteten geduldig bis der Zug mit fauchenden Dampflok endlich kam. Er hielt dann auch im Haltepunkt und nahm uns wieder auf. Es war ein Vergnügen für jeden Eisenbahn-Fan den Zug aus dem offenen Fenster auf dieser kurvenreichen Strecke durch das Zassavoutal nach Havlickuv Brod zu beobachten. Nach einer Stunde Aufenthalt für die Restaurierung der

Loks ging es dann in flottem Tempo nach Prag zum Hbf, den wir pünktlich um 19:52 erreichten. Ein famoses Erlebnis ging zu Ende. Ein großes Lob und ein herzlicher Dank geht an das fantastische Lokpersonal und die Organisatoren in Prag und unseren Günter.

PS: Die überlappenden Bilder auf Seite 13 hat mein PC aus „moralischen Gründen“ verdeckt.

Fortsetzung des Berichts folgt in einem der nächsten NFS.

