



New Mach Stories

NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 4/08 1.12.2008

Redaktionsadresse: c/o Heiner Bruer , Am Kornfeld 10, D 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 die erste Seite nach der JHV 2008, liebe NFS Leser,

beginne ich damit, dem Orga -Team des Stammtisches Südwest, noch einmal den Dank des gesamten Vorstandes für die hervorragende Durchführung des JHV-Programms auszusprechen.



Die Organisation dieses an Alternativen reichen Programms war schon so umfangreich, daß dem Stammtisch im Jahr 2008 nicht viel Zeit blieb für normale Stammtischaktivitäten. Bei allen Programmpunkten waren vom Stammtisch „Führer“ eingesetzt, so dass keiner Gefahr lief, „abhanden zu kommen“. Aber das war nicht alles an Service was aufgeboten wurde: Unser Höhepunkt in jedem Jahr, der Gesellschaftsabend, wurde im schönen, großen Saal des Ott-

weiler Schlosses mit einem Cateringbuffet allererster Klasse gefeiert. Der Service (auf deutsch: Bedienung) wurde wiederum von den Südwestlern mit ihren Ehefrauen und Partnerinnen profihaft, zur Freude Aller und dem Quästor, ausgeführt. Als viele Mitglieder am Sonntag beim Workshop weilten oder die Rückreise antraten, wurden von ihnen die Räumlichkeiten (Schloßsaal und die Kantine der IWS, in der die JHV mit vorherigem Erbsensuppenessen stattfand) aufgeräumt und gereinigt.

Bild lks.:Präsident Peter Brühwiler dankt dem Orgateam v. Stt Südwest für die gute Arbeit. Stellvertretend für das große Team: Jürgen Mühlhoff, Johannes Schönenberger, Hans Willemsen, Peter Brühwiler, Reiner Kunz, Jürgen Vorndran

Bild re.: Stellvertretend für die Fleißigen im Hintergrund, Elfi Mühlhoff



Ihr habt auch die „Eure“- Jahreshauptversammlung genau so hervorragend abgewickelt wie schon geplant.
Euer Sekretär

Club der DR Ehrenlokführer

Tagungsprotokoll der JHV v. 25.10.08 in D-66629 Freisen – Schwarzerden

TOP 1 Begrüßung und Grussbotschaften
Einleitend äußerte sich Präsident Peter Brühwiler erfreut über die rege Beteiligung von Kollegen, Ehegattinnen und Lebensgefährtinnen an der JHV u. dem Vorprogramm sowie über das kameradschaftliche u. kurzweilige Zusammentreffen.

Er begrüßte zunächst die Ehrengäste aus der saarländischen Landesregierung: Herrn Staatssekretär Albert Hettrich vom Ministerium für Wirtschaft u. Wissenschaft u. Herrn Staatssekretär Gerhard Wack vom Ministerium für Finanzen u. Bundesangelegenheiten; weiterhin die Gründungsväter des Clubs, Heinrich Billeter u. Hans Elmer und das Mitglied ehrenhalber Holger Prochnau.

Vom Vorstand mussten sich für die Veranstaltung Wolfgang Böhmer aus beruflichen u. Jürgen Drömmer aus privaten Gründen entschuldigen. Peter stellte die anwesenden neuen Mitglieder Klaus Schwerdtfeger u. Dr. Hans-Dieter Hoffman vor und verlas die Namen der schriftlich entschuldigenden Kollegen.

Herr Staatssekretär Hettrich überbrachte Grüße des Schirmherrn der Veranstaltung, Herrn Ministerpräsident Peter Müller, der durch anderweitige Termine verhindert war. Das Wirtschaftsministerium ist im Saarland für Bahnfragen zuständig, insoweit gab Herr Hettrich einen kurzen Abriss über die Lage im Schienenpersonenverkehr. Weiterhin dankte er der Ostertalbahn für die gute Zusammenarbeit bei den Bemühungen, der Förderung des Tourismus im Saarland voranzubringen.

Auch Herr Staatssekretär Wack lobte die Bedeutung der ehrenamtlichen Tätigkeit. Persönlich war er mehrfach Gast bei der Ostertalbahn (u.a. bei einem Betriebsausflug des Ministeriums), sein Kreditreferent hat

bereits an einem Schnupperlehrgang für ELF teilgenommen.

Den Ehrengästen überreichte der Präsident die Gastgeschenke Stehbolzen u. Schokolomotiven.

TOP 1a Wahl der Stimmzähler
Für den weiteren Verlauf der Versammlung wurden einstimmig zu Stimmzählern ernannt: Otto Söhner u. Dr. Frieder Jehring.

Top 2 Rückblick auf das Clubjahr 2007/2008

Das Protokoll der JHV 2007 in Bad Doberan u. die Jahresberichte 2007/2008 v. Präsident u. Sekretär wurden einstimmig angenommen

TOP 3 Kassenbericht 2007/2008

Budget und Jahresbeitrag 2009
Zu dem schriftlich vorliegenden Kassenbericht gab Quästor Hartwin Hamp einige Erläuterungen. Erfreulich ist eine Verbesserung beim Spendeneingang. Bedenken bestehen weiterhin bei der Mitgliederentwicklung (238 ggü. 239 im Vorjahr). Der Beitrag bleibt weiterhin stabil (EUR 16 bzw. CHF 25) Unser Dank gilt auch in diesem Jahr Kaspar Schmid für den Beitragseinzug in der Schweiz und Wolfgang Kapferer für weitreichende Hilfe im administrativen Bereich. Der Bericht 2007/2008 und der Etat 2008/2009 wurden einstimmig beschlossen.

TOP 4 Entlastung des Vorstands für das Jahr 2007/2008

Peter Brühwiler bedankt sich bei den Vorstandskollegen für die geleistete Arbeit und die aus eigener Tasche getragenen Aufwendungen. Gerhard Lenssen als Saalältester übergibt die Entlastungskompetenz an Ueli Wegmann. Die Vorstandsentslastung erfolgt bei einer Enthaltung „en bloc“ per Akklamation.

TOP 5 Wahl des Vorstands für das Jahr 2008/2009

Jürgen Drömmer scheidet auf eigenen

Wunsch aus dem Vorstand aus, für die Weiterführung des Amtes des „Pressechefs“ wird Thomas Schneider vorgeschlagen. Alle weiteren Vorstandsmitglieder stellen sich der Wiederwahl. Der Vorstand wird in der vorgeschlagenen Zusammensetzung einstimmig gewählt.

TOP 6 Wahl des Ortes für die JHV 2009
Vorschlag des Vorstands: Meiningen mit (wegen umfangreicherer Hotelkapazitäten) Übernachtung in Suhl, Termin: 05.(06.)11. bis 08.11.2009. Rahmenprogramm: Do.: Stadtbesichtigung Meiningen, Werksbesichtigung Pico, Staatstheaterbesuch. Fr.:Suhl Waffen- und/oder Fahrzeuggeschichtemuseum, Besichtigung DLW Meiningen, Welcome-Party. Sa: Versammlung im DLW, Damenprogramm Schloß Elisabethenburg und Theatermuseum, Gesellschaftabend in Suhl. So: Workshop.

Der Vorschlag wird bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

TOP 7 Anträge und Varia

JHV lagen keine Anträge zur Entscheidung vor.

Die Stammtischleiter berichten kurz über vergangene und zukünftige Aktivitäten. Kontrovers wurde über die Anschlußmöglichkeit an Nachbarstammtische der drei Mitglieder des aufgelösten Stammtischs Hamburg diskutiert.

Abschließend begrüßte Reiner Kunz für die Ostertalbahn die anwesenden Mitglieder und übergab ein Gastgeschenk an Peter Brühwiler.

TOP 8 Ehrungen

Für seine langjährigen Verdienste um den Club wurde Jürgen Drömmer einstimmig zum Mitglied ehrenhalber ernannt. Für das Protokoll

Jürgen Vorndran

JHV – Impressionen:

Die Herren Staatssekretäre

Hettrich u. Wack

kamen „als Freunde der Eisenbahn“, was sich dann auch bestätigte zur Freude des Clubs u. St. Süd/West.



Uli Wegmann

bei seiner Oscar verdächtigen Abfrage zur Entlastung des Vorstands.



Bild unten:

Thomas Schneider

bedankt sich für das Vertrauen zur Wahl z. Vorstandsmitglied als Nachfolger von Jürgen Drömmer.



Auf dem Weg zum Stammtischtreffen

....hat am 4. November 2008 unser Schweizer Stammtischleiter Kaspar Schmid auf dem Bahnhof Oberglatt – nach einem kurzen Unwohlsein – seine Reise, nicht zu unserem Treffen, sondern in die Ewigkeit angetreten.

Fassungslos haben wir „Stammtischler“ und seine Lebensgefährtin Susy, die Kaspar anderntags zum Arzt begleiten wollte, diese Nachricht durch die Polizei im Restaurant Vorbahnhof in Zürich an unserem Stammtischabend erfahren.

Kaspar war kurz nach der Gründung Mitglied unseres Clubs geworden und ab 1995 leitete er den Stammtisch Schweiz. Es war für ihn, aber auch für uns immer eine Freude an seinen Stammtischen oder aber im Sommer, an seinem Gartenfest teilzunehmen. Wie interessant waren doch seine Erzählungen über die Zeit als er als Heizer und Lokführer bei der Moselbahn angestellt war. Auch so manche Episode als Ehrenlokführer beim Molli brachte uns immer wieder zum schmunzeln und sein breit gefächertes Fachwissen über die Eisenbahn erstaunte uns immer wieder.

Wir alle haben ihn als einen hilfsbereiten Kollegen schätzen gelernt, als einen Menschen der uns so manchen uneigennütigen Dienst erwiesen hat.

Nun müssen wir uns damit abfinden, dass er nicht mehr bei uns weilt. Wir werden Kaspar sehr vermissen, aber wir werden ihn auch gerne mit Dankbarkeit in Erinnerung behalten.

Peter Brühwiler

Alle Vorstandsmitglieder sind sehr betroffen und denken/gedenken wie Peter.

Liebe Leser,

es ist gar nicht leicht, nach dieser Meldung zu allgemeinen Info's überzugehen, aber es muß sein, denn das Clubleben soll weitergehen:

und dazu muss ich (Euer Sekretär) einige Worte zum aufmerksamen Lesen sagen: unseren wichtigsten Termin, die JHV oder auch Generalversammlung, die gewöhnlich Anfang November stattfindet, ist in den NFS's 2008 immer wieder mit Datum 23.-26. Oktober 2008 angegeben worden. Da schlägst dem Fass den Boden aus, wenn man dann in Saarbrücken hört, dass einige Mitglieder aus Gewohnheit das erste Wochenende im November 2008 im Kalender notiert hatten. Aber wie heist es so treffend, „nichts ist schlimmer als die Gewohnheit!“ Oder war es eine Ausrede? Das hat in unserem Club wirklich keiner nötig!

Also wie schon im Protokoll zu lesen war, findet die nächste

JHV vom 5. bis 8. November 2009
statt.

Das vorläufige Programm sieht folgende Veranstaltungen vor:

Do. 5.11. Besuch bei Piko in Sonneberg; nachm. Stadtbesichtigung Meinigen mit abendlichen Theaterbesuch.

Fr. 6.11. Besichtigung des Waffen- u./od. Fahrzeugmuseums; Besichtigung des DLW, Meinigen und abends Welcome-Party in Suhl, unserem Übernachtungs-Standort.

Sa. 7.11. Fahrt mit Sonderzug; nachm. Mitgliederversammlung im DLW in

Meinigen, und abends natürlich der Gesellschaftsabend in Suhl.

So. 8.11. wie gewohnt der Workshop.

Gemeinsames Hotel in Suhl ist zu 99 % das „Golden Tulip“ Hotel zu annehmbaren Preisen einer mittelgroßen Stadt!

Eine „herzzerreißende“ Entschuldigung:

Betrifft: Jahreshauptversammlung

Hallo Heiner!

Du hast sicher gestutzt, dass da noch keine Teilnahme aus Dänemark kommt.

Einmal muss es ja so kommen, dass wir an einer JHV nicht teilnehmen koennen.

Der weite Weg ist nicht der Anlass, denn wir Reisen gerne aber wir haben am 24.10. eine Silberhochzeit in der Familie und haben uns letztendlich für die entschieden, *um den Familienfrieden* aufrecht zu erhalten.

Wir haben alles versucht um mit nach Saarbrücken zu kommen, aber die Familie hatte kein Verständniss dafür.

Wir werden auf jedenfall an Euch denken u. wünschen Euch eine gute JHV, u. freuen uns schon auf das nächste Jahr, dann sind wir auf jeden Fall wieder mit dabei.

Bitte übermittelt den Kollegen einen schönen Gruß von uns.

Mit vielen schönen Grüßen aus Dänemark
Sonja und Holger Fischer

Nochmals Info´s vom Sekretariat

Adressenänderungen:

Horst Kuhlmann, Asmussen – Str. 34 A
25813 Husum

Pierre Eperon, Kürbergstr. 1, CH 8049
Zürich, neue e-Mail: pierre@eperon.ch

Rudolf Werner, Leipziger Str. 8
53359 Rheinbach

Zur Veröffentlichung im Infoblatt des Clubs DR Ehrenlokführer:

Liebe Ehrenlokführer,
zu meinem Geburtstag, dem 94. am 14.11.2008 bekam ich auch viele Glückwünsche von Freunden und Bekannten.

Darunter waren die des Männerchores Zeuthen e. V., dem ich bereits 18 Jahre als aktiver Sänger angehöre. Sie erfreuten mich mit einem Ständchen.

Besonders gute Wünsche erhielt ich vom Club der Ehrenlokführer.

Für alle gesprochenen und geschriebenen Wünsche meiner ELF-Kollegen bedanke ich mich herzlich - ich bleib Euch weiterhin verbunden – insbesondere auch Dr. Gießwein und Helmut Bürger, beide konnte ich bei Ihrer Ausbildung zum Lokführer (in Röbel) unterweisen.

Ein Höhepunkt meines Geburtstages war der Besuch meines (unseres) Stammtischleiters Jürgen Drömmer. Darüber habe ich mich natürlich besonders gefreut.

So habe ich diesen Tag in Freude und bei bester Gesundheit erlebt und sage: Gott sei Dank!

Allzeit gut Dampf!
Euer Kollege Hugo Bachmann

Zeuthen, im November 2008

Besuch der Dillinger Hütte am 23.10.2008

BeBa.: Nach der Abfahrt vom Hotel in Saarbrücken trafen wir gegen 9 Uhr bei der Dillinger Hütte ein. Da die Führung erst gegen 10 Uhr begann, wurden wir vom Vertreter der Firma Jebens, Herrn Luz zu einem Kaffee eingeladen.

Nach dem Einkleiden mit schwerem Mantel und Helm begann unsere Führung durch Herrn Kirchen. Wir fuhren mit unseren Autos die verschiedenen Haltepunkte an. An dem ersten Haltepunkt wurde uns die Funktion eines Hochofens erklärt. In dem Hochofen wird aus Eisenerz, Zuschlagstoffen und Koks Roheisen gewonnen. Aus weiter Entfernung konnten wir den Abstich am Hochofen sehen (neue Sicherheitsbestimmung des Managements von Arcelor-Mittal, was auch unserem Führer deutlich missfiel). 50% des Roheisens wird in der Dillinger Hütte weiterverarbeitet.



Bild vom Roheisentransport

Der nächste Haltepunkt war der Hafen. Hier werden die Rohstoffe entladen. Die Kokerei war der dritte Haltepunkt. Hier wird Koks aus Kohle durch Erhitzen unter Luftabschluss gewonnen. Danach wurde uns die Weiterverarbeitung von weißem Roheisen zu Stahl gezeigt. Bei dem Linz-Donawitz Verfahren wird in einem Tiegel Sauerstoff durch eine wassergekühlte Lanze auf die Eisenschmelze geblasen. Das Schmelzgut wird hierdurch entkohlt und schädliche Beimengungen verbrannt.

Nun folgte die Besichtigung der modernen Stranggussanlage. Hier wird aus dem flüssigen Stahl durch Abkühlen ein endloser Stahlstrang hergestellt. Schneidbrenner trennen nach dem Umlenken den Stahlstrang in handelbare Knüppel.

Der letzte Besichtigungspunkt war das Blechwalzwerk. Im Stoßofen werden die Knüppel auf Walztemperatur erhitzt und dem ersten Walzgerüst zugeführt. Durch mehrmaliges drehen und walzen wird der Stahlblock auf das gewünschte Maß gefertigt. Im zweiten Walzgerüst wird das Blech dann auf Fertigmaß gewalzt. Nach Abgabe der Schutzkleidung wurden wir von der Hütte zum Mittagessen eingeladen. Es folgte dann die Fahrt nach Mettlach zu der Firma Villeroy & Boch.

Bild: historisches Eingangsportal. Vor ein paar Jahrhunderten ein Kloster.

Hierher führte auch der Weg der Saarlandrundfahrt. Siehe folgender Bericht:



23.10.2008 ELF auf Saarlandrundfahrt

JüVo.: Pünktlich um 08.30 Uhr setzte sich der Bus mit mehr als 30 Teilnehmern zur Saarlandrundfahrt vor dem Hotel Mercure in Saarbrücken in Bewegung. Am Steuer: unser Kollege Markus Bender, assistiert von seiner Frau Diana. Morgens sollte es über die Höhen gehen, nachmittags im Saartal zurück. Rolf Scheidel und Willy Hasenberg hatten die

Reiseleitung übernommen, meine Wenigkeit (JüVo) die Organisation des Mittagessens.

Erstes Reiseziel: das Domizil des Museums Eisenbahn Clubs Losheim (MECL). Der Vereinsvorsitzende Horst Leistenschneider führte die Gruppe mit kurzweiligen Erläuterungen durch Bahnbetriebswerk, Bhf's-Anlagen und Museum.



Im Nu waren 1 ½ Stunden verfliegen und der nächste Programmpunkt stand an: das Mittagessen. Zahl und Verteilung der Essen war an das Brauhaus am Losheimer Stausee vorgemeldet, alles, na sagen wir fast alles, klappte vorzüglich. Nur ich bekam eine kleine saarländische Bierdusche über die Kleidung, als eine Bedienung ein Glas nicht ganz fest im Griff hatte. Zur „Trockenlegung“ gab's ein Brauerei-Sweatshirt, mich hat diese Geste gefreut.



Nächster Stop in Mettlach, mit einer hochinteressanten Besichtigung bei Villeroy & Boch. Nach kurzer filmischer Einführung in die

Firmengeschichte ein Rundgang mit Führung durchs umfangreiche Firmenmuseum. Wer wollte konnte sich später noch im „Outlet-Center“ - mit 10 % Mitarbeiterrabatt - eindecken oder einen Kaffee in der Replik des Dresdner Milchladens trinken.

Im Bild: „Unter-1€-Job-Busfahrer“ Kollege Marcus Bender u. als „Assistentin“ seine Frau Diana im Milchladen.

Bild unten: eine Bestätigung von den schönen und interessanten Eindrücken. HB

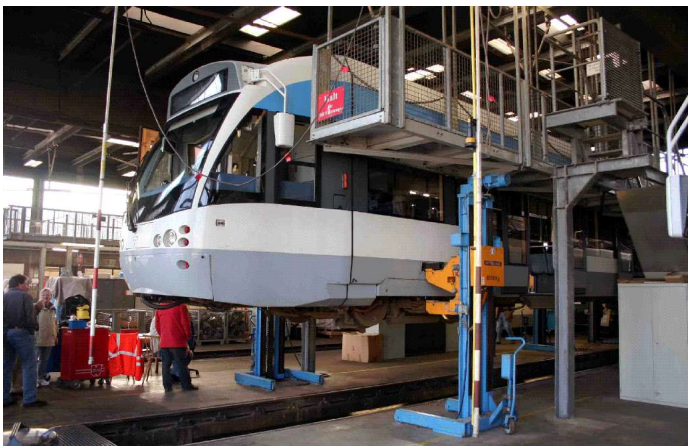


Dann nahte schon wieder die Heimfahrt, wie gesagt durch das Saartal. Willy Hasenberg berichtete einiges Wissenswertes, so dass der Rest der Reise schnell verging. Ich denke, alle teilnehmenden Damen und Herren, insbesondere die, die bisher selten oder noch gar nicht im Saarland waren, werden eine Vielzahl neuer interessanter Eindrücke mit nach Hause genommen haben.



Besuch bei der Werkstatt der Saarbahn

Der zweite Tag des JHV-Rahmenprogramms begann mit einem Besuch der Saarbahn. 16 Teilnehmer unternahmen die kurze Busfahrt zu der Werkstatt, die sich in einem angemieteten Teil des DB-Werks Saarbrücken befindet. Dort wurden wir von einem Mitarbeiter des Werkstatt-Teams begrüßt, der – an seiner Aussprache erkennbar – nicht aus der Region stammte. Er erklärte, daß er bei der Firma Kiepe in Düsseldorf, die die elektrische Ausrüstung der von Bombardier gelieferten Stadtbahnwagen konstruiert hatte, an der Entwicklung der Fahrzeuge beteiligt war. Als die Triebwagen dann in Betrieb gingen, suchte die Saarbahn einen geeigneten Werkstattdirektor u. warb ihn der Fa. Kiepe ab. Mit Begeisterung erzählte er von den Überführungsfahrten der Züge auf den DB-Strecken zu ihrem jetzigen Einsatzort.



Nach der Einführung erklärte er uns die technische Konzeption der Stadtbahnwagen mit der Zweisystemfähigkeit. So fahren die Triebwagen im Stadtgebiet v. Saarbrücken unter 750 V Gleichstrom u. außerhalb auf dem DB Netz mit der üblichen Spannung von 15.000 V u. 16 2/3 Herz. Die Umschaltung zwischen den beiden Systemen erfolgt vollautomatisch in einer stromlosen Schutzstrecke.

Nach der Besichtigung im Innern eines Stadtbahnwagens u. Erläuterungen zur Bauweise der Wagenkasten konnte die Gruppe

dem Fahrzeug „auf's Dach steigen“, wo unser Führer einige Abdeckhauben öffnete und den den Blick auf die für den Laien verwirrend aussehenden elektronischen Platinen ermöglichte.

Ausführlich ging er auf Fragen der Teilnehmer betr. die Abläufe bei Wartung und Hauptuntersuchung ein. So können nahezu alle Arbeitsschritte einer tournusmäßigen Hauptuntersuchung unter Aufsicht des EBA in der eigenen Werkstatt erledigt werden. Lediglich für die Arbeiten an den Drehstellen, d.h. Aufarbeitung der Bremsanlage sowie Neuprofilierung oder Austausch der Radreifen, stehen keine Werkzeuge zur Verfügung.

Im Freigelände wurde an einem Triebwagen die Funktion der ausschwenkbaren Kuppelung demonstriert.

Vor der Verabschiedung überreichte eine



Mitarbeiterin noch jedem Teilnehmer eine Stofftasche der Saarbahn mit Werbematerial, das von den Teilnehmern mit Freude entgegengenommen wurde, erinnert es doch an den äußerst interessanten und informativen Besuch. Im Anschluß an die Besichtigung erlebte der größte Teil der Gruppe noch eine Fahrt in einem dieser Stadtbahnwagen hinaus aus der Stadt und auf der DB-Strecke über Brebach ins französische Saargemünd und zurück, bei der die Spannungsumschaltung gut beobachtet werden konnte.

Bilder u. Bericht Hubert Fingerle

Die „Tagesfahrt mit SNCF Zug nach Metz Hbf (F)“ mit der Stadtführung und der phantastischen Führung um und durch den größten Bahnhof Europas, hat mich veranlasst, die nachfolgende Beschreibung übersetzt wiederzugeben. Der Metzger Bhf ist nicht nur groß, er hat so unendlich viele Details, dass es nur in mehreren Folgen abgehandelt werden kann.

Aber der Reihe nach: Pünktlich ging es mit den Teilnehmern die das elektronische Stellwerk besichtigten wollten ab SB Hbf mit dem RE in Richtung Frankreich. In Forbach hieß es umsteigen in einen SNCF-Triebwagen, der uns nach Metz brachte. Schon beim Verlassen des Bahnhofes lenkten alle den Blick nach rückwärts, um dieses imposante Bauwerk in Augenschein zu nehmen.

Es folgte ein Stadtrundgang durch die mit versenkbaren Strassenpollern „verkehrsberuhigte“ Altstadt. Mir schien, als ob jeder Einwohner das notwendige Funkgerät zum Versenken der Sperre hatte, denn der Verkehr – einschl. Stadtbusse – ließ eine ruhige Beobachtung der Gebäude (aus verschiedenen Epochen) nur selten zu. Die dadurch gewonnene Zeit lohnte sich in die Besichtigung der Kathedrale zu investieren. Diese ist teilweise über tausend Jahre alt, und eine der größten in Europa. Gebaut aus Sandstein, der aus 20 Kilometern entfernten Vorkommen über Kanäle herangeschafft wurde. Faszinierend die riesigen, über mehr als zwei Stockwerke hohen Fenster, zwei davon gemalt von Marc Chagall. Hierüber kann man nicht streiten, denn es geht um Kunst.

Anschließend gab es Mittagessen in der Kantine der Eisenbahn zu fast „unanständig“ günstigen Preisen. (Fläschchen Rotwein 0,25 l für 0,87 Eur.) Vereinigt mit der Gruppe von der Stellwerkbesichtigung ging es zum Bahnhof.

Der pensionierte ehemalige Bahnhofsdirektor, der, so kam mir das vor, jeden Stein, jedes Bild und Relief innerhalb und außerhalb des Bhf's kannte, führte uns von einem Highlight zum nächsten. Um das allen Lesern rüber zu bringen,

folgt eine Übersetzung einer Beschreibung dieses Bauwerks in mehreren Folgen.

Die Rückfahrt im Berufsverkehr war interessant und man freute sich auf die abendliche Welcome Party.

1. Teil Die Geschichte des Bahnhofs:

LA GARE DE METZ.....

.....Cent ans d'histoire

so lautet der Titel des achtseitigen Hochglanzprospektes der SNCF. Übersetzt von Karin Schöll, (Frauchen von Quintus Hundefreundin „Mara“), was soviel heißt: **Der Bahnhof Metz..... 100 Jahre Geschichte**



Es ist der 17. August 1908 gegen 21h30, als der erste Zug seine triumphale Eröffnungsfahrt in diesen neuen Bahnhof macht, der vom deutschen Reich so stolz zu strategischen und politischen Zwecken erbaut worden war.

Dieses Jahr (2008) begeht der Bahnhof feierlich seinen 100sten Geburtstag, eine festliche Gelegenheit, die erstaunten Reisenden und Touristen auf die unermeßliche und reiche Architektur eines Gebäudes hinzuweisen, das die bewegte Geschichte der Stadt im Verlauf des vergangenen Jahrhunderts gekennzeichnet hat.

Dieses Dokument wurde erarbeitet, um Sie 100 Jahre Geschichte dieser erstaunlichen Architektur und die einfallsreiche Technik entdecken zu lassen, die es dem Bahnhof erlaubt haben, das 20ste Jahrhundert zu überstehen und den TGV zu empfangen, als ob es ihn bereits 1908 gegeben hätte.

Alle in diesem Schriftstück zusammengetragenen Informationen sind in dem wundervollen Buch „Die Eisenbahn und der Bahnhof Metz“ erschienen. Wir bekanden uns ganz herzlich bei seinem Verfasser, der großzügig an diesem Bahnhof mitgeholfen hat, der so lange Zeit von den Bewohnern von Metz verabscheut worden war. Danke für die würdevolle und architektonische Größe, die wir in diese Veröffentlichung, inspiriert von diesem talentierten Schriftsteller, übernehmen.

Die Eisenbahn von Metz vor 1908: die ersten drei Bahnhöfe

Der erste Zug in der Geschichte Lothringens verläßt Metz am 10. Juli 1850 um 6h15 ohne jedwede Einweihungsfeier oder Zeremonie. Er erreicht vielmehr Nancy um 8h30 bei kaltem und regnerischem Wetter! Diese Strecke, die 1852 in Richtung Forbach und Preussen verlängert wurde, ist das Ergebnis langer Studien, Auseinandersetzungen, Verhandlungen, parlamentarischer Erörterungen, Eingaben, Machtkämpfe und sogar wirtschaftlicher Erwägungen aller Lager, seit dem Jahr 1831.

Der erste Bahnhof von Metz ist aus Holz, und ein Provisorium.

Wegen der redibitorischen (juristisch: redhibition = Wandel) od. finanziellen Unannehmlichkeiten und der zahlreichen Verhandlungen wählen die Ingenieure ein Gebiet auf dem deckungslosen Festungsvorgelände (Glacis) im Süden der Stadt, zwischen Metz und Martigny, neben der alten Porte Serpenoise (=Stadtter), auf dem heutigen König-Georg-Platz. Es gab nur einen einzigen

Bahnhof, einen einzigen Zug, einen einzigen Ausgangsbahnhof, ein einziges Depot, einen einzigen Angestellten für die Dienstleistungen, um diese Ausgaben auf das geringste zu beschränken.

Die Zulassung verspätet sich und wird erst im Frühjahr 1850 erteilt. Die Errichtung der „Landungsbrücke“ (man spricht noch nicht von Bahnhof) von Metz ist dem Militär unterworfen: es ist untersagt, in weniger als 487 Metern Entfernung von der Stadtmauer massiv zu bauen.

Der zweite Bahnhof von Metz, der offizielle, wird am 15. April 1853 in Dienst genommen. Mehr im Sinne des Sicherheitsdienstes wurde der Bahnhof vor der Stadtmauer aus leichten Materialien gebaut, damit er im Falle eines Krieges mühelos zerstört werden konnte. (4 Gleise, von denen zwei von einem Gebäude in U-Form eingerahmt waren, zwei weitere Gleise auf der rechten Seite dienten dem Abladen von Gütern.) Um den Bahnhof verkehrsmäßig gut anzuschließen hat man ihn in die Stadtmauer der Porte Serpenoise (Stadtter) gebaut. Erst am 3. Oktober 1852 wurde dieses Tor eröffnet. Drei Viertel der Kosten übernahm die Eisenbahngesellschaft. Lediglich die zur Stadt hin gelegene Partie wurde im Jahre 1902 als Denkmal erhalten. Der Bahnhof brennt unglücklicherweise am 28. Juli 1872. Er wird beinahe komplett zerstört, der Eisenbahnbetrieb jedoch wird nicht unterbrochen. Holzbaracken ersetzen ihn vorübergehend bis zum Juni 1878.

Der Wiederaufbau des dritten Bahnhofs wird J.E. Jacobsthal übertragen, der später den Straßburger Bahnhof verwirklichte. Aus gelbem Stein von Jaumont wird er im Stil eines „Palazzo der Neo-Renaissance“ gebaut. Das war nicht unbedingt das, was sich die Militärs wünschten. Hinsichtlich der Strategie hätten sie einen großen Durchgangsbahnhof bevorzugt. Eine schwere Wirtschaftskrise stellte ihr Projekt jedoch zurück. Der Bahnhof wurde am 15. Juni 1878

in Betrieb genommen und ist niemals eingeweiht worden. (die Malerarbeiten waren noch nicht ganz fertig...). Momentan beherbergt dieser Denkmal-Bahnhof am König-Georg-Platz die regionale Direktion der SnCF von Metz – Nancy.

Ein monumentales Gebäude mit strategischer Bedeutung.

Die Gründe für einen derartigen Bau: Die Notwendigkeit eines strategischen Bahnhofs. Die Kriegsniederlage von 1870 hat die Anexion des Elsaß und des Moselgebietes nach sich gezogen. Metz, immer ein wichtiger Trupf der militärischen Strategie, ist Hauptstützpunkt der Verteidigung des Reichs, seit Wilhelm II, der nun zum Kaiser gekrönt ist, 1890 dort das 14. Armee-Corps mit einer Truppenstärke von 25.000 Mann gründete. Die Befehlsgewalt darüber wurde dem Grafen von Haeseler, einem preußischen General, übertragen. Er war ein Kriegsheld von 1870. In diesem Krieg bediente sich die Kriegsführung hauptsächlich der Eisenbahntechnik.

Beseitigung des ersten Ringes der Befestigungsanlagen/Stadtmauer.

Als die Fortschritte der Artillerie die Stadtmauern von Vanban und Cormontaigne überflüssig werden lassen, stuft sie das Militärwesen 1891 zurück. Wilhelm II. beschließt sie abzureißen, und das freiwerdende Gelände erlaubt den Bau eines neuen, großen, strategischen Bhf's, wie er seit 1872 gewünscht wird. Der aktuelle Sachbahnhof mit nur 4 Gleisen am Bahnsteig, der viel zu klein ist, einer modernen Mobilisierung mit Weitblick zu entsprechen, soll ersetzt werden.

Der Wille zur Vergrößerung der Stadt und der Schaffung eines modernen „deutschen“ Viertels.

Durch das Schleifen des Stadtmauerings, der die Stadt umgibt, hat Wilhelm II. die Gelegenheit gesehen, ein neues Viertel im Südosten zu erschaffen, wo seit 1552 nichts

Dauerhaftes gebaut worden war. Der offiziellen Städteplanung des Viertels wurde 1903 mit folgenden Zielen zugestimmt: >Gestaltung von Verkehrswegen, die die Truppenbewegungen von den Kasernen in den Bahnhof erleichtert

>Verwirklichung eines modernen, originellen Städtebaus

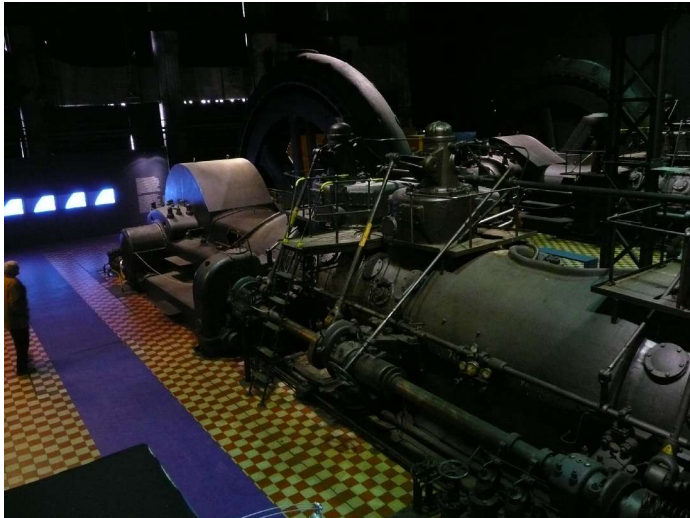
>Schaffung eines komfortablen, hochwertigen Wohnungswesens für die germanische, wohlhabende Bevölkerung, die er hatte kommen lassen. Der neue Bahnhof sollte also seinen Vorstellungen entsprechen, und deshalb den besonderen militärischen Bedürfnissen und den politischen Wünschen Rechnung tragen.

Am 10. Dez. 1901 wird ein Wettbewerb für die Bahnhofskonstruktion ausgeschrieben. Alle konstruktiven Elemente des Gebäudes werden im Verzeichnis der Vertragsbedingungen vorgegeben.

Fortsetzung folgt im NFS 1/09

Besuch Weltkulturerbe Völklinger Hütte.

W.A. Die sehr disziplinierte Gruppe begab sich pünktlich bei schönstem Wetter zum Hbf. Allein die kurze Fahrt nach Völklingen war ein Abenteuer für sich: Freitag Nachmittag, voller Bahnsteig, Schüler, Studenten, Wehrpflichtige und 20 ELF mit Anhang und dann der Zug, ein zweiteiliger Triebwagen 426! Da hätten nur japanische „Pusher“ geholfen, alle Fahrgäste in die Wagen zu bringen. Aber wir ELF kamen alle mit; es blieben leider ein Paar Leute am Bahnsteig zurück. Glücklicherweise dauerte die Fahrt nicht lange; ein Gefühl der Enge machte sich breit. Nach einem kurzen Fußmarsch vom Bf Völklingen erreichten wir die Völklinger Hütte, wo uns unser Südwestler Wolfgang Schöpp bereits erwartete. Dann ging es los mit der Führung. Zuerst wurde die Maschinenhalle der Wind-Verdichter besucht, wo noch zwei riesige Maschinen aus der Gründerzeit zu sehen waren. Sehr eindrucksvoll war das Ambiente, was durch den „Sound“ noch verstärkt wurde. Man konnte



sich drastisch vorstellen, welche Bedingungen während des Betriebes dieser Maschinen hier geherrscht haben mußte: Lärm, Hitze, Staub, stickige Luft, Gestank, harte körperliche Arbeit beim Bedienen der Maschinen.

Weiter ging es dann vorbei an der Möllerei, wo die Zuschlagstoffe bereitgestellt und über Kübel



per Schrägaufzug zu den jeweiligen Hochöfen gefördert wurden. Im Betrieb war dies ein unvorstellbarer Lärm, der kilometerweit zu hören war. Nun ging es zu Fuß oder im Aufzug wohl behelmt auf 30 Meter Höhe. Welch ein Ausblick auf die Hütte und die Umgebung! Ziel war die Beschickungsstation an einem Hochofen. Schließlich fanden wir uns am unteren Ende des Ofens wieder. Hier wurde die schwere Arbeit des zuständigen Teams erläutert, die früher geprägt war durch extreme Hitze, Arbeit in dicken Schutzanzügen und Handhabung von schwerem Werkzeug.

Leider ging die Zeit so schnell vorbei; unser Führer hätte sicher noch stundenlang weitererzählen können. Doch der Fahrplan zurück nach Saar-

brücken ließ keinen Spielraum. Schade, denn in der Hütte wäre noch Vieles zu sehen. Wohlbehalten und bequem erreichten wir Saarbrücken.

Welcome-Party

JüMü.: Wie seit der Gründung des Clubs üblich, ist die Welcome-Party der offizielle Auftakt der JHV. Im festlich gedeckten großen Saal des Hotel „La Residence“ trafen sich alle Teilnehmer der JHV in Saarbrücken zum ersten gemeinsamen Erfahrungsaustausch. Denjenigen, welche erst am selben Tag anreisten, wurde von den bereits erfolgten Besuchen des Vorprogramms berichtet. Natürlich wurde auch über die zu erwartenden Neuerungen bei den ELF-Kursen bereits im Vorfeld diskutiert.



Die neu in den Club eingetretenen Mitglieder fanden schnell Anschluss und beim gemeinsamen Abendessen, einem schmackhaften saarländischen Buffet, wurde so manche neue Freundschaft geschlossen.

Ostertalbahn und JHV

JüMü.: Der Samstag stand ganz im Zeichen der Stadt Ottweiler, dem schönen Ostertal und seiner Ostertalbahn, der Jahresversammlung in Schwarzerden, einem Besuch der Burg Lichtenberg und der Abschlussveranstaltung im Ottweiler Schloßtheater.

Da eine neue Verordnung des Bundesverkehrsministeriums eine Abholung der Mitglieder durch die Ostertalbahn in Saarbrücken unmöglich machte, reisten die rund 100 Mitglieder mit der DB AG im extra verstärkten RE 3309 aus Saarbrücken an. Bei der Ankunft erwartete die Teilnehmer der Museumszug auf Gleis 4 des Ottweiler Bahnhofes. Pünktlich ging es um 09:30 Uhr ab in das Ostertal. Da natürlich auch viele Eisenbahnfotografen unter den Ehrenlokführer sind, wurde in Ottweiler-Fürth am Feldwegübergang und in Happersweiler am Viadukt ein Fotohalt eingelegt.



Zeigte sich der Halt in Fürth noch etwas nebelverhangen, so konnte das Gruppenfoto in Happersweiler vor dem Viadukt bei bestem Licht geschossen werden.



Nach Ankunft in Schwarzerden erwartete alle Teilnehmer in der Kantine der IWS (Industriewerke Saar) eine vorzügliche Erbsensuppe mit Würstchen, welche von der Küche des Annaheims in Wiebelskirchen geliefert wurde.

Nach dem Essen hieß es für die mitgereisten Damen sich vor dem Werktor der IWS einzufinden, um beim Damenprogramm, welches parallel zur Jahresversammlung stattfand, mit dem Bus zur Burg Lichtenberg zu fahren. Dort erwartete die Frauen eine Führung durch die Burganlage und zum Abschluss ein Gläschen Sekt in der Zehntscheune.

Während es sich die Damen auf der Burg gut gehen ließen, befassten sich die Herren mit dem eigentlichen Grund der Zusammenkunft, der Jahresversammlung. In der von der IWS bereitgestellten Kantine wurde im Beisein von Herrn Staatssekretär Hettrich vom Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft, in Vertretung des Schirmherren Herrn Ministerpräsident Peter Müller, und Herrn Staatssekretär Gerhard Wack vom Ministerium für Finanzen und Bundesangelegenheiten vom Präsidenten des Clubs Peter Brühwiler die Versammlung eröffnet. Die Versammlung verlief gewohnt unvereinsmeierisch. Ist doch das Schweizer Vereinsrecht nicht so streng wie das Deutsche.

Bei der Neuwahl des Vorstandes wurden bis auf den Medienbeauftragten Jürgen Drömmner aus Berlin, er schied nach 16 Jahren aus dem Amt um es einem Jüngeren zu überlassen, alle erneut in ihrem Amt bestätigt. Nachgerückt in das Amt des Medienbeauftragten ist das langjährige Mitglied Thomas Schneider aus Lüneburg.



Der Vorstand mit Thomas Schneider (2. v. Links)

Freuen konnten sich der Vorstand und das Organisationsteam des Stammtisches Südwest über eine Zuwendung der Sparda Bank Südwest für diese Veranstaltung. Staatssekretär Gerhard Wack überreichte an den Vorsitzenden der Ostertalbahn ebenfalls einen Zuschuss zu dieser Veranstaltung.

Das **Mitglied Drömmmer** wurde für seine Verdienste zum „Mitglied ehrenhalber“ ernannt.

(Bild rechts) >

Der Präsident dankte dem Organisationsteam des Stammtisches Südwest für seine Arbeit. (Bild siehe Seite 1)

Punkt 16.00 Uhr setzte sich die Ostertalbahn zur Rückfahrt nach Ottweiler in Fahrt. Dort erwarteten die 42 Teilnehmer der „Ober-Amtmann“ und der „Nacht-

wächter“ zu einer Stadtführung. Alle Anderen hatten bis zum Beginn des Gesellschaftsabends im Schlosstheater Zeit zur freien Verfügung. Diese wurde von den meisten zum Besuch des Weinmarktes genutzt, welcher an diesem Tag in der Wilhelm-Heinrich-Straße stattfand.

Im großen Saal des Schloßtheaters, von der Stadt Ottweiler zur Verfügung gestellt und vom Stammtisch Südwest herrlich geschmückt, fanden sich alle Mitglieder und natürlich auch die Damen pünktlich zum Gesellschaftsabend ein. Ein hervorragendes „saarländisches Buffet“ vom Party-Service Anna aus Steinbach, Bier der Privatbrauerei Bruch aus Saarbücken und ein über sich selbst wachsendes Helferteam ließen den Abend einen vollen Erfolg werden.



Pünktlich um 21.35 Uhr fuhren die Teilnehmer wieder in Ihre Quartiere nach Saarbrücken zurück. Alle Teilnehmer waren vom Saarland, den angebotenen Ausflügen und Besichtigungen, der Museumsbahn und nicht zu vergessen von der Stadt Ottweiler begeistert. Wurde sie doch sogar mit „Rothenburg im Kleinen“ verglichen.

Der Gesellschaftsabend - ein Neuling unter alten Hasen

H-D.H.: „Gesellschaftsabend“ das klingt ja vornehm, nach steifer Etikette - nein das war es nicht. Es war ein gemütlicher Abend in gelöster Atmosphäre, wo ich als Neuling am Tisch mit dem vertrauten Du willkommen war. „Heinrich Billeter“. lese ich auf dem Namensschild meines Nachbarn: Oha, da bin ich ja in guten Händen; der Neuling am Tisch eines Gründungsvaters. Neu im großen Club schon, aber doch kein Neuling als Eisenbahnfreund und so gibt es viel Gesprächsstoff: Modellbahn; „richtige“ Eisenbahnen; Ehrenlokführer; die kürzlich im Hauptbahnhof Zürich (!) aufgeführte Oper „La Traviata“ und vor allem Erfahrungen und Erlebnisse auf großartigen Reisen in Luxuszügen rund um die Welt. Nein, die erfrischend kurze Eröffnung des Abends durch Peter Brühwiler und die Ehrung von Jürgen Drömmer haben wir dabei nicht überhört. Gut gegessen und getrunken haben wir auch.

Ganz nebenbei lernte ich Otto Söhner kennen, der sich um die JHV 2009 in meiner Heimat, Thüringen, kümmern will. Meiningen, Suhl, Sonneberg eine Reise in diese Gegend lohnt sich immer! Meiningen: da gibt's Kultur vom Feinsten im Theater und die tolle Technik-Schau im Dampfloswerk. Sonneberg: Besuch bei PIKO; ach ja, in meiner Sammlung gibt es einen der ersten Modellbahnzüge, die PIKO ab 1949 auf Befehl der russischen Besatzungsmacht im Ostblock produzieren zu hatte! Suhl: Welcher Jäger kennt nicht die hervorragenden Jagdgewehre von dort?

Eigentlich wollte ich im Küchen- und Ausschank-Team mitarbeiten, aber die waren fit und brauchten mich nicht. So hatte ich einen schönen Abend in guter Gesellschaft.

Herzlichen Dank an das Betreuungsteam und die „Aufräumer“ am späten Abend danach!

Alle JHV's seit der Gründung 1992

Der Wunsch, eine Auflistung aller Jahreshauptversammlungen ist mehrmals an den Vorstand herangetragen worden. Mit Jürgen Vorndran (ehem. Sekretär) war es einfach die Liste zu komplettieren. Er wusste sie alle. Hier sind sie:

- 1992 Kühlungsborn (Gründung)
- 1993 Schellerhau
- 1994 Binz (Rügen)
- 1995 Wernigerode
- 1996 Oberwiesenthal
- 1997 Zürich (CH)
- 1998 Zittau
- 1999 Mügeln/Leipzig
- 2000 Arnstadt
- 2001 Klink/Müritz
- 2002 Freiburg, Jubi imDrei-Länder-Eck
- 2003 Berlin
- 2004 Flensburg
- 2005 Essen
- 2006 Quedlinburg
- 2007 Kühlungsborn (15-jähr. Jubi)
- 2008 Saarland/Ottweiler
- 2009 Meiningen/Suhl in Planung

JüVo u. HB im Okt. 2008

Danke sagt der Sekretär für Reiseberichte und Fotos: Jüvo, BeBa, HuFi, Goertz/Scheidel, Wa.A., JüMü, H.D.H., CRN.

Keine großen Schiffe beim Dampffestival in Jütland:

Die N – ELF in Vejle

CRN Einen Hinweis unseres Vereinskollegen Holger Fischer aus Kolding (DK) folgend, hatte die Mitgliederversammlung den 13. Juli mit in den Jahresterminkalender aufgenommen. Sehr erfreulich war die Zahl der Teilnehmer mit neun Personen zugleich ein Beweis dafür, wie interessiert diese Veranstaltung angenommen wurde.

Die Plakate hatten mit den Dampfschiffen Wal, Stettin, Schaarhörn, Bussard und Alexandra geworben – allein die Skjelskoer war als Repräsentantin aus der Zunft der dampfenden Fahrgastschiffe im Hafen von Vejle zu sehen. Auf dem Wasser dampften darüber hinaus nur noch einige weitere Pinnassen. Der Grund für die Abstinenz der großen Dampfer lag nicht etwa in den gestiegenen Kohlepreisen oder gar einem Streik der Besatzungen, nein, das internationale Abkommen für den Fahrgastverkehr über See SOLAS (Safety of Lives at Sea) bildete das Hindernis für das Erscheinen der Flotte. Dieses Abkommen regelt mit strikten Bestimmungen die Sicherheit von Passagierschiffen auf großer Fahrt in internationalen Gewässern. Das auch die genannten historischen Schiffe unter diese Regelung fielen, lag daran, dass sie eine Staatsgrenze auf ihrem Weg nach Vejle hätten passieren müssen. Und die dänische Seefahrtsbehörde in Kopenhagen hatte auf Einhaltung der Bestimmungen in allen Einzelheiten bestanden.

Am Beispiel der in Flensburg beheimateten Alexandra mutet das merkwürdig an, ist doch dieses schwimmende Denkmal, mit zwei international anerkannten Sicherheitszertifikaten ausgestattet, wohl als sicher zu bezeichnen. Sämtliche Anforderungen an die Fahrgast-Schiffahrt auf der Ostsee sind erfüllt, selbst wenn einige Einrichtungen mit dem Denkmalschutz kollidieren, Für die

Überfahrt nach Vejle hätten die Dänen jedoch nur zwölf Fahrgäste zugelassen.

Das war zwar sehr bedauerlich, aber schließlich waren wir nicht der Schiffe wegen nach Vejle gereist, sondern in erster Linie, um mit unseren Vereinskollegen Holger, der an diesem Tag als Zugbegleiter im Einsatz war, im Museumszug mitzufahren. Die zeitige Anreise bot nicht nur den Vorteil eines günstigen und gebührenfreien Parkplatzes, sondern auch beste Aussichten auf die gerade angeheizten Dampffahrzeuge. Die Lokomobile und Dampfwalzen kurvten den ganzen Tag über auf den übersichtlichen Flächen des Nord- und Südkais.

Zwar waren wir etwa eine Stunde vor der ersten Zugfahrt des Tages vor Ort eingetroffen, aber so etwas wie rege Betriebsamkeit vermochten wir nicht gerade wahrzunehmen. Die Dänen ließen es ruhig angehen an diesem Sonntagmorgen, und vor der Mittagszeit war die Besucherzahl eher als mäßig zu bezeichnen. Für einen ersten Rundgang über das Festgelände blieb uns so viel Zeit und noch mehr Platz.

Den ersten Zug des Tages zog die dreifach gekuppelte Lokomotive der dänischen Serie F mit der Nr. 694 vom Bf kommend mitten über einen Kreisverkehr auf das Gleis des Nordkais, wo die Lok gleichzeitig zwei Güterwagen vor sich herschob. Der Anblick der Eisenbahnfahrzeuge war eine reine Freude: nicht nur, daß die Garnitur aus zweiachsigen Wagen zusammen mit der kleinen Lok ein erfreulich harmonisches Gesamtbild abgab, auch jeder Wagen selbst war ein echtes Schmuckstück und sah aus wie frisch aus der Werkstatt. Zwei der Personenwagen waren in Stahlbauweise gefertigt in dunkelrotem Farbleid, fünf weitere Wagen verbreiteten mit ihrer dunklen Holzverkleidung nostalgisches Ambiente. Zusammen mit diesem Zug trafen sich sämtliche Anwesenden aus dem Kreis der N-ELF für ein Gruppenbild vor der Lok. Holger's Ehefrau Sonja bewirtschaftete an diesem Tag dort den sogenann-

ten Kioskwagen, und Holger hatte uns sogar - ohne daß dies im Vorfeld abgesprochen war – Freifahrtkarten besorgt. Die Zugfahrt war mit 40,00 dänischen Kronen, (etwa 5,40 Euro), sogar relativ preiswert im Vergleich zu deutschen Verhältnissen.

Die Lok F 694 aus der Schmiede von Frichs A/S aus Aarhus mit der Werksnummer 20 von 1920 gab auf dem Nordkai von Vejle ebenso ein prächtiges Bild ab. Die Lok mit einer Gesamtlänge von 9,17 Meter bringt 37 Tonnen auf ihre drei Achsen bei einem Rad-durchmesser von 1252 Millimetern. Der Kessel ist für 12 bar Druck zugelassen und verleiht der Maschine über die 406 x 560 mm messenden Zylinder eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An Bord befinden sich Vorräte von 1,5 Tonnen Kohle sowie 3,5 Kubikmetern Wasser.

Bis ins Jahr 1961 versah diese Lok ihren Dienst bei der DSB als Rangierlok bei einer ganzen Reihe verschiedener Stationen in Ostjütland. Gelegentlich kam dieser Loktyp auch vor Nahgüterzügen zum Einsatz, ganz selten auch auf Nebenbahnen vor gemischten Garnituren (GmP). Im Jahr 1972 übernahm sie der KLK-Lokomotivklub, und seitdem zieht sie den Museumszug dieser Vereinigung in ganz Jütland und sogar bis Odense. Die erste F-Maschine kam im Jahr 1898 zur DSB, und bis 1921 waren es in verschiedenen Bauweisen insgesamt 105 Exemplare, sogar nach dem 2. Weltkrieg wurden in den Jahren 1949 und 1950 nach alten Plänen neu gebaut. Wie Holger erläuterte muß die Lok nach dieser Saison zur HU. Daher arbeitet der KLK momentan eine größere Maschine auf für den Einsatz im kommenden Jahr. Ganz gemächlich drückte die Lok den Zug in Rückwärtsfahrt vom Hafengleis zum Vejle Hbf, um im dortigen Gleisfeld die Fahrtrichtung zu wechseln, und der DSB-Fahrplan bestimmte das weitere Geschehen.

Die Fahrt ging ins rund 15 km entfernte Grejsdal, dem tiefsten, natürlichen Geländeeinschnitt ganz Dänemarks. An einer ehema-

ligen Bahnstation setzte die Lok um, und nachdem ein Nahverkehrstriebwagen passiert hatte, wurden wir auch noch Zeugen einer Kreuzung mit einem Privatbahn-Güterzug in Doppeltraktion.

Wer den ersten Museumszug des Tages genommen hatte, verpaßte die 4 Kanonenschüsse im Hafen Vejle um 11 Uhr sowie einige Vorbeifahrten von prächtigen Lokomotiven und Dampfwalzen. Zudem gab es auf mehreren Bühnen Aufführungen von Musikgruppen und Chören, und die Modellausstellung glänzte mit einem Echtdampfmodell der Mallard – in Spur HO.

Leider können die fünf Bilder des Berichts nicht übernommen werden, da die Qualität durch Faxübermittlung nicht geeignet ist. Auch die PC-Systeme sind nicht kompatibel. Bei Anfrage wird Carsten diese sicher gern übermitteln. (Sekretär)

Geplante Stammtischaktivitäten 2009:

Stammtisch Zürich

Stammtischleiter z.Z. Vakant

Ab Februar 2009 Stt.-Hock im Restaurant Vorbahnhof, Zürich, jeweils am 1. Dienstag im Monat um 19:00 Uhr

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmmer, Natalissteig 16 , 13629 Berlin, Tel.: 030/ 3815317, Fax: 030 383 08 685

e-mail: [NEU droemmer1a@arcor.de](mailto:NEU_droemmer1a@arcor.de)

31.1.09 Eisbeinessen

Stammtisch Hamburg

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

Der Stammtisch Hamburg hat sich aufgelöst. Die verbliebenen drei Mitglieder werden bei den Aktivitäten der übrigen Stammtische teilnehmen.

Stammtisch Nordlichter-ELF e.V.

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

N-ELF Homepage: www.n-elf.de

Mitte Feb.09: Mitgliederversammlung mit
Vorstandswahlen in Lüneburg

Mai: Mehrtägige Reise ins britische Eisen-
bahnmuseum York sowie Dampfmodellbau
in Harrogate

Juni: Besuch der Feldbahnanlage in der
Tolk-Schau od. der Feldbahnstrecke Bad
Malente-Gremsmühlen (als Arbeitseinsatz?)

Juli: Kombinierte Fahrt auf dem Alster-
dampfer "St. Georg" sowie Fahrt im histori-
schem S-Bahn-Zug durch Hamburg

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.bruer@freenet.de

21.2.09 Winterfahrt zum Brocken mit nost-
algischen Fahrzeugen! Abfahrt ab Hbf.
Wernigerode 11:17 Uhr. Anreise am Frei-
tag, dem 20.9. möglich. Zimmer sind abge-
blockt u. bei Gerhard zu erfragen.

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

Treffen alle 4 Wochen. (2. Freitag des Monats)
9.1. 19:30 Uhr Neufahrstt.im Berghotel, Ottwei-
17.1. 11:30 Uhr Helferfest der JHV-Helfer im
Berghotel, Ottweiler
14.2. 14:30 Uhr JHV Stt.Südwest, Berghotel, Ott
und 19:30 Uhr JHV AkO

IG SFG (StraßenbahnFreunde Gera)

Wolfgang Peetz, Michaelangelostr. 83, 10409
Berlin, Tel.: 030 4239201
24.- 28.4. 2009 Natur- u. Technikprogramm
Ein sehr interessantes, 3-tägiges Programm mit
einer Villentour in Gera, Theaterbesuch, Bahn-
Tour auf der Elstertalbahn bis in die Tschechei u.
Stadtführung in Zeitz u. gemütlichem Bei-
sammensein. (24.4./28.4. = An u. Abreise)

Die HSB, Holger Prochnau informiert,

über die veränderte Verfahrensweise bei
der Ausbildung zum ELF und für Wieder-
holungsschichten, welches für uns Club-
mitglieder sehr wichtig ist. Die bisherige
Verfahrensweise ist außer Kraft gesetzt.
Folgende Punkte werden seit dem 1.7.08
gefordert:

1. nachgewiesene Tauglichkeit für den
Eisenbahnbetriebsdienst. „G 25“ nach
der VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die
Beurteilung der Betriebstauglichkeit in
Verkehrsunternehmen“
2. erfolgreich bestandene theoretische
Prüfung (Dauer etwa drei Tage) zu
Grundlagen des Eisenbahnbetriebes
3. erfolgreich bestandene praktische Prü-
fung (während der ersten Schicht), bei
der die Kenntniss grundlegender
Funktionen der Dampflok nachge-
wiesen wurde.

Die Untersuchung gemäß VDV-Schrift
714 kann jeder zugelassener **Verkehrs-
mediziner** in Deutschland vornehmen.
Das Zertifikat muß vor Beginn der
Schicht vorliegen!

Es wird betont, dass diese Änderungen
keine „Erfindung“ der HSB sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns über Ihr Interesse an einer Ausbildung zum Ehrenlokführer bei der HSB.

Die folgenden Informationen geben Ihnen einen Überblick über den Ablauf und alles Wissenswerte rund um die Ausbildung.

1. Voraussetzungen und Anforderungen

Der Dienst auf einer Dampflokomotive stellt gewisse Anforderungen. Eine Grundvoraussetzung ist deshalb der Nachweis der Tauglichkeit für den Eisenbahn-Betriebsdienst. Grundlage ist die VDV-Schrift 714 (VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen), die Tauglichkeitsstufe ist die „G 25“.

Die Untersuchung gemäß VDV-Schrift 714 kann jeder zugelassene Verkehrsmediziner in Deutschland vornehmen. Das entsprechende Zertifikat ist spätestens einen Monat vor Beginn der Ausbildung bei der HSB einzureichen.

Auf der Dampflokomotive werden Sie zwangsläufig mit Fetten, Ölen, Rauchgasen, Ruß usw. in Berührung kommen. Für die Dauer der Ausbildung bekommen Sie daher einen Spind im Bahnhof Wernigerode gestellt, in dem Sie Ihre Arbeits- bzw. Straßenkleidung aufbewahren können. Natürlich besteht die Möglichkeit, die vorhandenen Sozialeinrichtungen der Lokpersonale (Waschgelegenheiten, Duschen, WC usw.) mit zu benutzen. Hygieneartikel wie Seife, Handtuch und Badeschuhe sind mitzubringen.

Vorkenntnisse hinsichtlich des Aufbaus und der Funktion einer Dampflokomotive sowie der Regeln des Eisenbahnbetriebes (Signalwesen, Fahrdienstvorschriften usw.) sind nicht erforderlich.

Vor Beginn der Ausbildung erhalten Sie Schulungsmaterial, es kann nicht schaden, wenn Sie sich bereits vorab mit diesem Material beschäftigen - dies erleichtert die Ausbildung für beide Seiten.

2. Kleidung und Verpflegung

Für die Ausbildung zum Ehrenlokführer benötigen Sie geeignete Arbeitskleidung, d.h., eine lange Hose aus robustem Stoff (z.B. Jeans), festes Schuhwerk mit rutschsicherer Sohle und eine der Witterung angepaßte Oberbekleidung. Eine schwarze Arbeitsjacke wird durch die HSB gestellt.

Da im Oberharz, besonders auf dem Brocken, oftmals rauhes Wetter herrscht, empfehlen wir die Mitnahme eines weiteren, wind- und wasserdichten Kleidungsstückes. Empfehlenswert ist auch eine

Kopfbedeckung, eine Lokführermütze aus echtem Leder kann bei der HSB erworben werden.

Eine geregelte Verpflegung im Sinne von festen Essenszeiten und Möglichkeiten zum Erwerb von Speisen und Getränken ist im Lokfahrdienst nicht möglich. Die vorhandenen Pausenzeiten sind sehr kurz und richten sich nach dem Fahrplan. Wir bitten Sie, sich darauf einzustellen.

3. Unfall- und Versicherungsschutz

Bei Verschmutzung oder Schäden an der eigenen Kleidung oder persönlichen Gegenständen (z.B. Fotoapparate) übernimmt die HSB keine Haftung.

Am ersten Tage Ihres Lehrganges werden Sie über Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahn- und Dampflokbetrieb durch einen Mitarbeiter der HSB belehrt. Gegen Schäden, die Ihnen durch die HSB entstehen - z.B. durch Unachtsamkeit unseres Personales oder Technikfehler - sind Sie im Rahmen der üblichen Haftpflicht unseres Unternehmens versichert. Zusätzlich empfehlen wir den Abschluß einer privaten Unfallversicherung, da Schäden durch eigenes Verschulden (z.B. auf den Wegen zur und von der Ausbildung oder durch das Nichtbeachten von Weisungen) durch uns nicht gedeckt sind.

4. Ziel der Ausbildung

Die Ausbildung zum Ehrenlokführer dauert 13 Tage, innerhalb dieser 13 Tage wird ein Ruhetag eingelegt. In dieser Ausbildung ist es allerdings nicht möglich, das für den Lokführerberuf notwendige Wissen zu vermitteln. Die Ausbildung zum "Ehrenlokführer" soll Sie befähigen, unter Aufsicht und Anleitung eine Zugfahrt mit einer Dampflokomotive durchführen zu können. Eine Berechtigung zum Führen von Dampflokomotiven oder ein Rechtsanspruch, als Ehrenlokführer auf anderen Bahnen zu fahren, ergibt sich mit dem Erwerb des Titels "Ehrenlokführer der HSB" nicht. In erster Linie wollen wir Ihnen einen Einblick in den Dampflokbetrieb vermitteln. Dazu gehört neben dem Fahren auch die Wartung und Pflege einer Dampflokomotive.

Wichtiger Auszug aus Punkt 5.

Nach zwei Tagen Ausbildung im Zugdienst wird am Tag 5 zunächst der bisherige Unterrichtsstoff wiederholt, danach folgen eine schriftliche u. mündliche Prüfung. Die Teilnahme an der weiteren Ausbildung setzt den erfolgreichen Abschluß dieser Prüfungen voraus. Punkt 5 bis 8 sind Wiederholern bekannt, können im Sekretariat oder bei Holger Prochnau erbeten werden. HB



**Allen Mitgliedern und ihren
Partnern, Freunden und
Freundinnen des Clubs,**

**das Sekretariat und der Vor-
stand wünscht Allen ein
schönes und besinnliches
Weihnachtsfest und einen gu-
ten Rutsch ins neue Jahr!**

