

# NFS Matters Stories

---

## NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 1/09 15.4.09

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

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

Fax: 05722 907030

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

### **Liebe Clubmitglieder,**

kaum war das letzte NFS (4-08) in der Post, stellte ich fest, dass die Berichte des Präsidenten und des Sekretärs darin fehlten. Sollte es interessieren, wie das passieren konnte, gebe ich gern Auskunft. Ich bitte das verspätete Erscheinen zu entschuldigen.

Denn, der Ordnung halber werde ich die Berichte in einer der folgenden Seiten nachdrucken. Es ist zwar bis heute, Anfang März, keine „Beschwerde“ eingegangen, aber: Ordnung muß sein!

### **Nun aber zum wichtigsten Thema des Jahres 2009, liebe Leser ! Die JHV!**

Es gibt einige wichtige Punkte und Erläuterungen, die sich lohnen, vermerkt zu werden, und bei der eigenen Planung zur Teilnahme an der JHV berücksichtigt werden sollten.

Die JHV findet in „Meinigen/Suhl“ statt! Meinigen, allen bekannt durch das DLW, ist klar. Der Zusatz Suhl ist bedingt durch die Hotelkapazitäten, die in Meinigen nicht so vorhanden sind. Ähnlich wie im letzten Jahr Ottweiler/Saarbrücken. Aus diesem Grund sind einige Bustransfer notwendig, leider zu normalen Preisen, da dieses Jahr nicht ein

Clubmitglied, wie Markus Bender, als Busfahrer zur Verfügung steht.

Die wichtigsten Punkte sind die Termine der Anmeldungen für das Programm und die Hotelreservierung. Für beides ist

### **Anmeldeschluß der 31.August 09!**

Aus Erfahrung ist dem Vorstand bekannt, dass nicht wenige Mitglieder diesen Termin nicht so ernst nehmen. In diesem Jahr muß ich Anfang September anhand der Anmeldungen die Kapazitäten für die Gesellschaftsräume, Busse sowie Firmen-, Schloß-, Museen- und Stadtführungen festlegen. Also eine große Bitte an die Entscheidungsschwachen, wartet nicht bis auf „den letzten Drücker“! Wer nach dem 31. August seine Anmeldung vornimmt, der hat keine Garantie auf die in der Anmeldung gemachten Preise. Diese gelten nur so lang bis die bestellten Kapazitäten erschöpft sind.

Unser Hotel „Golden Tulip“ erwartet ebenfalls Eure Anmeldung bis zu diesem Termin. Die Kapazitäten sind auch in dieser, nicht gerade fremdenverkehrsstarken, Zeit begrenzt. In Suhl dreht sich jedes Jahr in diesen Wochen alles um Life TV-Veranstaltungen des MDR. Für die Kollegen, die die JHV für einen längeren Aufenthalt in diesem schönen

und Eisenbahn attraktiven Thüringen vorge-  
sehen haben, zur Information: Zimmer stehen  
**nach der JHV aus dem o.g. Grund nicht  
zur Verfügung.** Wer also zum ELF-  
Zimmerpreis die Möglichkeit nutzen will,  
solte vor der JHV Urlaubstage einplanen.

Auch hier sei erwähnt, dass für die Theater-  
vorstellung, „Don Carlos“, in Meinigen nur  
30 Karten zur Verfügung stehen. Diese Kar-  
ten waren nur mit Mühe zu bekommen, da an  
diesem Abend Abonnenten vorrecht haben.  
Und zu guter Letzt an die Kollegen, die „nur“  
am Samstag zur JHV und zum Gesellschaf-  
tsabend kommen, bitte meldet Euch ebenfalls  
unbedingt an! Es ist sehr wichtig für einen  
reibungslosen, schönen Abend.

**Und nun gleich im Anschluß die Angaben  
zu unserem Hotel:**



### **„Golden Tulip“**

**Friedrich-König-Str. 1, 98527 Suhl**  
**Tel.: (49) 03681 710-0, Fax: 03681 710 333,**  
**e-mail: [meetings@goldentulipsuhl.com](mailto:meetings@goldentulipsuhl.com)**

**Wichtig ist wieder bei der Zimmerreser-  
vierung das Kennwort Ehrenlokführer!**

Alle Vereinbarungen (Vertrag) wurden mit  
dem Direktionsassistenten Herrn Markus  
Scheuenstuhl gemacht. In der Rezeption sind  
gute Fachkräfte, die Eure Reservierungen  
schriftlich bestätigen. Bitte diesen Wunsch  
auf Grund der Situation trotzdem erwähnen.  
Sollte es trotzdem Fragen geben, steht Herr  
Scheuenstuhl gern zur Verfügung.

**Preis pro Zimmer/Nacht:**

**Doppelzimmer: € 69,00 incl. Frühstück**

**Einzelzimmer: € 49,00 incl. Frühstück**

**Wo wir gerade von Kosten reden:**

**Erinnerung an den Mitgliedsbeitrag 2009!**

**Liebes Mitglied, findest Du hier ein rotes  
Kreuz...**

... hast Du

**bis zum 10.4.09 Deinen Jahresbeitrag noch  
nicht überwiesen. Bitte erspare dem  
Quästor weitere Schreiben und Arbeit,  
und dem Club unnötige Kosten.**

**Auch noch einmal die Bankverbindung:  
Hartwin Hamp, Hannoversche Volksbank,  
Konto-Nr.: 4861 546303, BLZ: 251 900 01**

Schön wäre es, wenn Ihr einen Dauerauftrag  
zum Zeitpunkt der JHV vereinbaren würdet,  
denn dann erspart Ihr mir viel Arbeit beim  
Versand des NFS im Dezember zur Weih-  
nachtszeit. Der Versand (Beipack: Button,  
Mitgliederliste, Zahlungserinnerung usw.) ist  
so aufwendig und kompliziert, weil bei den  
verschiedenen Gewichten, teilweise zuge-  
klebt, das Frankieren Stunden in Anspruch  
nimmt. Außerdem ist die Weihnachtszeit die  
Zeit, in der eine Spende leichter fällt!!!

Es grüßt Euer Sekretär

**Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:**

Helmut Göbel aus 23843 Bad Oldesloe, Tul-  
penweg 8 d, Tel.: 04531 2916, E-mail:  
[ELF52@GMX.de](mailto:ELF52@GMX.de)

Justus Mathies aus 18337 Marlow, Am Wald  
3, Tel.: 038221 42788

Herzlich Willkommen! Und wir wünschen  
uns von Euch rege Beteiligung am Clubleben

**Einen schönen Hinweis: es sind noch Plät-  
ze frei bei der auf Seite 20 („Aktivitäten“)  
dieses NFS beschriebenen Polenreise im  
Juni 2009.**

## Club der DR Ehrenlokführer weilte im Saarland

### Großer Gesellschaftsabend im Ottweiler Schlosstheater

Der Europäische Dachverband des Club der DR (Deutsche Reichsbahn) Ehrenlokführer mit Sitz in Winterthur / Schweiz weilte vom 23. bis einschließlich 26. Oktober zu seiner 16. Jahreshauptversammlung im Saarland. Der "Club der DR Ehrenlokführer" wurde am 14. November 1992 im Ostseebad Kühlungsborn von rund 60 Personen gegründet. Zwei Schweizer Ehrenlokführer hatten die Idee dazu. Der Club ist ein formloser Verein nach schweizerischem Recht. Er hat 240 Mitglieder (davon drei Frauen), 80% der Mitglieder stammen aus Deutschland, 15% aus der Schweiz sowie 5% aus den Ländern der EU und den USA. Organisiert wurde die Veranstaltung vom Regionalen Stammtisch Südwest e.V. mit Sitz in Ottweiler. An vier Tagen wurde den angereisten 100 Mitgliedern ein Programm angeboten, bei welchem sich die überwiegend in Saarbrücken untergebrachten Mitglieder von den Reizen, welche das Saarland und das nahe Lothringen bieten, überzeugen konnten. Besucht wurden am Donnerstag, dem 23.10 bei einer Rundfahrt der Museumseisenbahn-Club in Losheim am See sowie das keramische Museum und die Ausstellung bei Villeroy & Boch in Mettlach. Außerdem war es möglich, die Dillinger Hütte zu besuchen.

Am Freitag konnten sich die Teilnehmer für eine Werkstattbesichtigung der Saarbahn in Saarbrücken, einem Stadtrundgang in Saargemünd (F), einer Fahrt nach Metz (F) mit Besichtigung des Stellwerkes vom Bahnhof Metz Ville, einem Stadtrundgang und einer Führung im Metzger Bahnhof entscheiden. 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.



Die Teilnehmer vor dem Hauptersweiler Viadukt der Ostertalbahn

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 Werkort 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.

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. Der Präsident dankte dem Organisationsteam des Stammtisches Südwest für seine Arbeit. Punkt 16.00 Uhr setzte sich die Ostertalbahn zur Rückfahrt nach Ottweiler in Fahrt. Dort erwarteten die 42 Teilnehmer der „Ober-Amtmann“ und der „Nachtwächter“ 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 benutzt, welcher just an diesem Tag in der Wilhelm-Heinrich-Str. statt fand.

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 Stammtisch Südwest e.V. trifft sich jeden zweiten Freitag im Monat im Berghotel in Ottweiler, Bergstr. Das nächste Treffen findet am 14. November um 19.30 Uhr statt. Info unter: Tel. 06821/953190, Email: jmuehlhoff@t-online.de, www.ehrenloekfuehrer-sw.de  
Club der DR Ehrenlokführer, Stammtisch Südwest e.V.  
Jürgen Mühlhoff

Der vorstehende Bericht der Ottweiler Zeitung zeigt noch einmal ausführlich das interessante und vielseitige Programm der JHV 08

Der folgende Bericht geht nach dem Motto, „In der Kürze liegt die Würze!“ Fehlt ein bißchen, aber immerhin.

## Ehrenlokführer trafen sich

### 16. Jahreshauptversammlung des Clubs im Saarland

**Ottweiler.** Der Europäische Dachverband des Clubs der DR (Deutsche Reichsbahn) Ehrenlokführer mit Sitz in Winterthur/Schweiz war zu seiner 16. Jahreshauptversammlung im Saarland. Der „Club der DR Ehrenlokführer“ wurde am 14. November 1992 im Ostseebad Kühlungsborn von rund 60 Personen gegründet. Organisiert wurde die viertägige Veranstaltung vom Regionalen Stammtisch Südwest mit Sitz in Ottweiler. Auf dem Programm standen unter anderem ein Besuch beim Museumseisenbahn-Club in Losheim am See, das keramische Museum und die Ausstellung bei Villeroy & Boch in Mettlach sowie der Dillinger Hütte. Ein Tag stand ganz im Zeichen der Stadt Ottweiler, dem Ostertal und seiner Ostertalbahn, der Jahresversammlung in Schwarzerden, einem Besuch der Burg Lichtenberg und der Abschlussveranstaltung im Ottweiler Schlosstheater. *red*

## 130 Jahre Blietalbahn

von Florian Bender

Wenn man heute von Blietalbahn spricht ist meist die ehemalige KBS 686 Homburg-Reinheim gemeint. Doch diese Strecke besteht eigentlich aus drei Teilstücken. Als erstes Teilstück wurde die Strecke Homburg-Schwarzenacker-

Einöd-Zweibrücken am 07.05.1857 eröffnet. Um die Kohle aus den St. Ingberter Kohlegruben besser verkaufen zu können folgte am 26.11.1866 die Strecke (Homburg)-Schwarzenacker-Bierbach-Hassel (1867 weiter durch einen Tunnel direkt nach St. Ingbert, nicht wie heute über Rohrbach, noch bevor St. Ingbert über Kirkel direkt mit Homburg (Eröffnet 01.05.1904 heute zur KBS 670 Saarbrücken-Mannheim) verbunden war.)

Die Eröffnung der eigentlichen Blietalbahn Zweibrücken-Einöd-Bierbach-Reinheim-Saargemünd (Zweibrücken-Bierbach heute Bestandteil der KBS 674 Saarbrücken-Pirmasens), sollte erst am 29.12.1878 stattfinden. Da bei Bliesebersingen nach anhaltenden Regenfällen der Bahndamm aber wegrutschte und immer wieder weiter aufgefüllt wurde, musste die Streckeneröffnung mehrfach verschoben werden. Am 01.03.1879 wurde die eingleisige Strecke dann für den Güterverkehr freigegeben. Bereits ab 04.03.1879 gab es dann einen beschränkten Personenverkehr durch einen 3. Klasse Wagen am Güterzug. Der gesamte Personenverkehr wurde am 01.04.1879 dann eröffnet. 1888 folgte das 2. Gleis Einöd-Saargemünd.

Während der wechselvollen Geschichte der Strecke gehörte sie verschiedenen Bahndirektionen (z.B. Königlich Bayrische Bahnverwaltung, Saarländischen Eisenbahn, Eisenbahn des Saarlandes), zeitweise sogar zu drei Bahnverwaltungen gleichzeitig und ging auf ca. 25km über zwei Landesgrenzen (Zweibrücken/Pfalz= Deutschland, Einöd/Saar-Reinheim/Saar = Saarland, Bliesbrück-Saargemünd = Frankreich). Während des 2. Weltkrieg hatte die Bahn eine strategische Bedeutung und es fuhren Schnellzüge wie der SFR 48 (Schnellzug für Fronturlauber) Metz-München (Gegenr. SFR 148) vermutlich mit BR 17 oder auf dem Teilstück Bierbach-Zweibrücken den DmW 33 (**D-Zug mit Wehrmachtsabteil**) Trier-Saarbrücken-Karlsruhe-München-Linz. Auch in den 60er und 70er fuhren auf diesem Teilstück noch D-Züge Saarbrücken-Karlsruhe/Stuttgart mit V200 später 218 und 26,4m Wagen. Große Güterverkehrskunden gab es auf der Blietalbahn z.B. die Walsheimer Brauerei (im Krieg zerstört), Kalkwerk Gers-

heim, Bliesmühle Breitfurt oder die Malzfabrik Tivoli in Blieskastel.

Zu Pfalzbahnzeiten waren auf der Blietalbahn Loks der Gattung (aus Lokomotivarchiv-Bayern, Heinz Schnabel, Transpress). Später waren, neben Dampfloks, Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld und Dieseltreibwagen der Gattung VT 133 und VT 135 bis zum 2. Weltkrieg im Einsatz. Während des Krieges war die Strecke fest in den Händen der Dampfloks wie BR 38, BR 50, BR 78, BR 86.

Ab etwa 1950 wurden sie dann von 23er und Uerdinger unterstützt. Im Laufe der Jahre haben sich die Dampfloks dann immer weiter zurückgezogen, die BR 218 löste die 50er im Kalkverkehr ab, die V60, 323 und 335 fuhren Übergaben. Im Personenverkehr waren die 798, in den 70er gab es mal ein Gastspiel von Trierer 624. 1984 zum Sommerfahrplan verschwanden dann auch die 798 aus dem Blietal und wurden durch 212er mit 2 Silberlingen ersetzt.

Am 31.05.1991 fuhr der letzte planmäßige Personenzug von Homburg durchs Blietal nach Reinheim. Bis Herbst 1991 gab es dann noch vereinzelt Übergaben mit 335 auf der Strecke, danach nur noch zwei Sonderfahrten mit 628 sowie eine Fahrt mit V60 welche Schadwagen zum abstellen brachte. In den Monaten Februar u. März 1997 wurde dann die Strecke Bierbach-Reinheim Landesgrenze abgebaut. Auf dem Stück ab Km 11,5 (Überweg zwischen Bierbach und Blieskastel) bis Reinheim wurde im Jahre 2000 der Blietal Freizeitweg errichtet. Die Strecke Homburg-Schwarzenacker liegt (außer der Anschlussweiche in Homburg) noch vollständig und es laufen schon seit längerem, seitens des Landes Rheinland-Pfalz und der Stadt Zweibrücken, Bemühungen für die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg- Zweibrücken. Das Saarland, auf dessen Gebiet der Hauptteil der Strecke, sowie die 1989 abgebaute Verbindungskurve Schwarzenacker-Einöd liegt, möchte sich bisher aber nicht an den Kosten beteiligen.

Von 18.05.-24.05.2009 wird die Strecke durch eine Ausstellung in Blieskastel von Florian Bender nochmals lebendig werden. Alle Interessenten sind bei freiem Eintritt herzlich eingeladen.

## **Berichte über Aktivitäten der Stammtische Berlin, Niedersachsen und der Nordlichter**

Bereits auf der Jahreshauptversammlung im Okt. 2008 in Saarbrücken haben die Stammtischleiter ihre Programme für das Jahr 2009 vorgetragen.

Sie wurden dabei bestürmt, bei der Wahl der Termine für die Veranstaltungen dafür Sorge zu tragen, dass es zu keinen Terminüberschneidungen kommt. Damals konnten Jürgen Drömmer, Gerd Höttcher und Carsten Neumann teilweise noch keine konkreten Angaben machen. Da aber alles geklappt hat, werden sie sich wohl in einem stillen Kämmerlein geeinigt haben.

Angefangen hat das Jahr 2009 mit der Veranstaltung des Stammtisches Berlin. Stammtischleiter Jürgen Drömmer (alias Dr. Ömmer) lud in seiner unnachahmlichen Art zum traditionellen Eisbeissen nach Berlin ins „Stammhaus“ ein. Der Einladung beigefügt war, neben dem schon obligatorischen Preisrätsel, der übliche kleine Anmeldezettel, auf welchem man seinen Speisewunsch, nämlich Eisbein oder Kassler angeben sowie Angaben über die Teilnahme am Vorprogramm machen konnte. Leider wurde man hierbei nicht aufgefordert, seinen Namen anzugeben. So kam es, wie es kommen musste, ich vergaß diesmal ausnahmsweise meinen Namen anzugeben. Nach Ablauf der gesetzten Meldefrist bekam ich einen säuerlichen Anruf von Dr. Ömmer. Ich hätte ihn doch auf der JHV bestürmt schon Einzelheiten zu der Berlinfahrt mitzuteilen und jetzt würde ich mich noch nicht einmal melden, geschweige denn anmelden. Im Laufe des Telefonats stellte sich heraus, dass der eine, sich noch bei seinen Unterlagen befindliche kleine Zettel nämlich der, ohne Namen, von mir war. So beruhigt, konnte Jürgen an die Organisation des Treffens gehen, leider ohne mir schon Einzelheiten zu verraten.

Da sich einige Teilnehmer traditionell aus verschiedenen Gründen häufig schon am Vortage, also am Freitag den 30.01.2009, der Veranstaltung im „Stammhaus“ treffen, war von Jürgen vorsorglich ein Tisch reserviert worden.

Unter großem Hallo trafen hier gegen 19.00 Uhr gut 12 Teilnehmer ein. Es konnte so der eine oder andere die Qualität des Bieres testen, die weiteren Möglichkeiten der Küche der Gaststätte

ausloten, seine „Unterhopfung“ bekämpfen und hauptsächlich mit den Kollegen über alles mögliche Quatschen. Bei früheren Gelegenheiten wurden auch Wettessen im „Hackepeter verputzen“ durchgeführt. Als Highlight unter den Themen des Abends entwickelte sich die Beantwortung der Frage, wie kommt man am einfachsten und möglichst in geschlossener Formation von Berlin-Spandau zum Flughafen Schönefeld. Na ja, es waren genügend Fachleute vor Ort, welche dann auch noch telefonierten, um den Nichtanwesenden zu sagen oder gar zu fragen, wo es lang geht. Der Fahrbefehl lautete letztlich, eine Tageskarte ABC der BVG kaufen, Abfahrt - ziemlich zeitig sowie kurzfristig nach dem Frühstück - mit der S 75 nach Schönefeld.

Werte Kollegen, es ging tatsächlich zur Baustelle des zukünftigen Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI). Auch ich war bei der Einladung durch Jürgen kurz etwas skeptisch. Als Hobbyeisenbahner einen Flughafen besichtigen? Bereits an dieser Stelle muss ich sagen, es hat sich gelohnt.

Anmerken möchte ich, dass ich den alten – jetzt geschlossenen - Flughafen Tempelhof auch ein „wenig kannte“. Im Jahre 1966 bin ich einmal dort gelandet und gestartet. Den gesamten – sehr sehr weitläufigen – Gebäudetrakt habe ich im Jahr 2006 im Rahmen eines Bildungsurlaubes einmal sehr gründlich besichtigt. Diese Bauweise gefällt mir irgendwie besser als die heutige Glasbauweise. Apropos Bauen, Dr. Ömmer, die Preisverteilung für das diesjährige Preisrätsel fand m. E. nicht statt oder war ich gerade in der Keramikabteilung? Der Architekt vom Flughafen Tempelhof war übrigens ein Herr P... .

Aber die Auflösung erfolgt sicherlich auf einer der nächsten Veranstaltungen.

Auf der gut einstündigen Fahrt mit der S-Bahn nach Schönefeld stiegen immer mehr Personen zu. Es gab immer wieder ein großes Hallo. Am Ende der Strecke trafen wir dann noch auf etliche Kollegen, welche eine andere Fahrtroute gewählt hatten. Auf dem Bahnsteig in Schönefeld kam jetzt die große Stunde von Hartwin Hamp, unserem Quästor. Er knöpfte jedem Teilnehmer in seiner netten Art den erforderlichen Kostenbeitrag ab. Unter der Führung des Berliner Stamm-

tischleiters ging es dann per Fußmarsch in das Besucherzentrum des BBI. Es konnte dort zunächst die Ausstellung in dem Gebäude ohne Führung besichtigt werden, bevor zu einer Filmvorführung gebeten wurde. Der Film (Planung u. Entwicklung) lief erst nach der Beseitigung von einigen technischen Schwierigkeiten an. Einige unserer Mitglieder hätten der netten und jungen Filmvorführerin sicherlich hilfreich gern unter die Arme gegriffen, wenn diese die Störung nicht hätte selbst beheben können. Bevor es zum Bus für die Rundfahrt über das Gelände des zukünftigen BBI ging, wurde anhand eines Modells die Lage und der Umfang des neuen Flughafens erläutert. In Kurzform kann man sagen, von dem bisherigen Flughafen Schönefeld bleiben eine Landebahn (von ehemals 2), die Fläche des Flughafengeländes sowie einige Gebäude übrig. Für den neuen Flughafen wird eine neue Landebahn gebaut, ein riesiges Terminal mit Erweiterungsmöglichkeiten errichtet und durch die Umsiedlung von 3 Dörfern jede Menge Gelände zugeschlagen. Unser Flughafenführer redete während der Rundfahrt fast ununterbrochen. Von dem 33m hohen Aussichtsturm konnten wir uns ein Bild über die Ausmaße des Geländes verschaffen und auch die rege und umfangreiche Bautätigkeit zu diesem Zeitpunkt, an einem Samstag, beobachten.



Der künftige Bahnanschluss (ICE, Regionalverkehr und S-Bahn) in dem neuen Terminal konnte leider nicht besichtigt werden. Was nicht ist, kann ja dann in den nächsten Jahren erfolgen. (nicht wahr Jürgen!!) Ich erinnere hier nur an die

mehrfache Besichtigung des Berliner Hauptbahnhofes während der Bauzeit. Die Besichtigung der Baustelle des BBI fand per Bus statt, da die Ausmaße riesig sind und per Fuß nicht machbar wären. Nach dem Befahren der holprigen und matschigen Baustrassen fuhren/rasten wir mit dem Bus auch über die zukünftige Landebahn. Das war nicht schlecht und dürfte für die Teilnehmer auch einmalig (außer später im Flugzeug) gewesen sein.

Nach der Rückkehr zum Ausgangspunkt zog es alle magisch zum Zug. Vielen knurrte der Magen, denn angesichts der bekannt großen Portionen des Eisbeins hatten einige nur ein kleines Frühstück zu sich genommen. Einige Mitstreiter prüften auch schon das Vorhandensein von Tupperdosen für Notfälle.

Gegen 15.00 Uhr versammelte sich der etwas vergrößerte Teilnehmerkreis im reservierten Raum der Gaststätte „Stammhaus“. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wurden nach den Getränken und den übrigen Gerichten, umgehend die großen Eisbeine serviert.

Ich denke, es schmeckte allen gut, es gab reichlich zu trinken. Es wurden verschiedene Reden gehalten, die Stimmung war gut und der harte Kern siedelte schließlich zu vorgerückter Stunde nach vorn in die Gaststube um. Aufgrund der allgemeinen Zufriedenheit wird es wohl auch im Jahre 2010 heißen: **Berlin, Berlin wir fahren nach Berlin !**

Einige Stammtischteilnehmer sollen sich am Sonntag noch zu einem Frühschoppen im Brauhaus getroffen haben. Mich zog es allerdings – auch bedingt durch einen vollen Magen - zu einer Besichtigungstour durch Berlin.

-----  
Um die Jahreswende 2008/2009 kam von Gerd Höttcher die Einladung zur traditionellen Winterfahrt des Stammtisches Niedersachsen. Gerüchteweise hatte ich schon vorher gehört, dass es sich diesmal wieder um eine echte „Winterfahrt“ handeln sollte. Tatsächlich, es sollte im Jahr 2009 im Februar mittels Sonderzug auf den Brocken gehen.

In den vergangenen Jahren hatten wir Sonderfahrten auf dem flachen Land bei Sonnenschein

(im Februar!) gemacht oder einen Hochofenabstich in einem Stahlwerk bei Sommertemperaturen beobachtet.

Aber wie war das Wetter jetzt im Februar am Tage auf dem Brocken? Nun ja, die dicken Klammotten erst einmal mitnehmen. Bei dem obligatorischen geselligen Vorprogramm kann man ja die Insider noch nach der richtigen Kleidung an dem Fahrtag fragen.

Bereits beim Einchecken im Hotel liefen sich die ersten Kollegen über den Weg. Noch größer war das Hallo beim abendlichen Vorprogramm im Brauhaus in Wernigerode. Unser Verein besteht anscheinend nur aus geselligen Leuten. Nach einem guten Essen und einigen ein paar gehaltvollen Getränken wurden wir von Holger Prochnow über die Einzelheiten der Fahrt instruiert: Abfahrt war am Samstag auf dem Bahnhof der Harzer Schmalspurbahnen.

Es hieß zwar noch beim guten Frühstück im Hotel, um 10.50 Uhr gehen alle gemeinsam los. Es dürften aber nur noch wenige (keine! Lt.Red.) am Treffpunkt vor der Hoteltür gewesen sein, zu viele liefen schon auf dem Bahnhofsgelände herum und fotografierten oder luden die vorher von Holger organisierten Getränke ein.

Wegen der großen Nachfrage zu diesem Sonderzug mit alten Wagen wurde dieser verlängert und es war „glücklicherweise“ eine 2. Lok erforderlich.



So fuhren wir in Doppeltraktion mit 2 Malletloks über den Bhf. Westerntor in Richtung **Brocken**. Wegen der Enge in den Wagen wurden die Plätze anders verteilt, als es die Fahrkarten zunächst be-

stimmten. Neben einem „dicken“ Mann kam eine schlanke Frau.

Zwecks Anhebung der Stimmung in den Waggons durfte „Kleinwolfgang“ im Auftrage von „Großwolfgang“ kleine „Kapferer“ verteilen. Vom Hbf. Wernigerode fuhren wir über die Bhf. W-Westerntor und Hasserode in Richtung Brocken. Am Haltepunkt „Steinerne Renne“ kreuzten wir eine der Dieselloks mit der neuen und riesigen Schneefräse der HSB. In Drei Annen Hohne wurde noch einmal Wasser gefasst und nicht ganz stilecht, mittels eines Autoladekran, Kohle gebunkert.

Besonders hungrige Teilnehmer, wie auch ich, haben sich hier schon mit Bratwurst oder Bockwurst versorgt (gebunkert!).

Auf der Weiterfahrt nach Schierke wurden die Fahrkarten gelocht und die Schaffnerin versorgte uns großzügig mit „Feuersteinen“. Der etwas längere Aufenthalt in Schierke wurde durch unsere Mitfahrerin Leni Langenwisch besonders gestaltet. Es wurden von ihr selbstgefertigte Berliner Buletten in riesigen Mengen (120) angeboten, verteilt und genüsslich von den Teilnehmern verzehrt. Auch das „Zubehör“ wie Senf, Brot und ähnliches war vorhanden. Heiner Bruer betätigte sich hochsitzend auf einem Schneehaufen als „Nordhäuser Körnermeister“.



Nach vielen Rangierarbeiten im Bhf. Schierke ging es weiter Richtung Brocken. Die Schneeberge wurden im Laufe der Fahrt immer höher. Bäume ächzten unter der Last des Schnees. Das Ausweichgleis Goethestrasse war nur zu sehen, da es besonders geräumt war. Der Wurmberg war we-

gen des diesigen Wetters nicht sichtbar. Es war auffallend, dass im oberen Teil der Strecke bei der Vorbeifahrt des Zuges viele Personen neben der Bahnstrecke im Schnee lagen. Auf der geräumten Bahnstrecke läuft es sich halt leichter, als auf dem kaum noch erkennbaren Weg. Wenn der Zug sich bemerkbar machte, warfen sich die Leute halt in den Schnee neben den Gleisen. Ein gefährliches und nicht nachahmenswertes Unterfangen. Na ja, das kann mir nicht passieren, dachte ich mir, denn ich fahre nur Bahn.

Dann endlich die letzte Kurve, es müsste jetzt eigentlich der Brockenbahnhof zu sehen sein. Er war nicht zu sehen. Man musste schon sehr nahe an die jeweiligen Gebäude herantreten, um diese auch erkennen zu können. So diesig/neblig war das Wetter. Kleine Personen konnten schon nicht mehr über die eigentlichen Schneehöhen hinwegsehen, geschweige denn über die aufgehäuften Schneemassen. Ein wahrhaft imposanter Anblick. Ich bin schon mehrfach auf dem Brocken gewesen, jedes Mal war ein anderes Wetter. Dass ich später fasst gar keinen Durchblick mehr hatte, lag einzig und allein an meinen sich sehr selbstnackend Brillengläsern. Auf dem Brockenbahnhof selbst war ein erheblicher Zugbetrieb, welcher sehr hohe, wenn nicht sogar höchste Anforderungen an den Fahrdienstleiter stellte. Auch die Abgabe eines Notsignals dürfte in der Chronik vermerkt worden sein.



Bilder: Ellen

Erstaunlich war auch, in welcher Kleidung diverse Personen (nicht von uns) auf dem Gelände des Brockens herumliefen. Von angepasster Winterkleidung bis hin zu leichten Pumps war alles ver-

treten. Lediglich Hot-Pants fehlten bei diesem kalten Wetter. Etliche Teilnehmer hatten sich ein Plätzchen zumeist im Stehen, da kaum noch ein Sitzplatz zu bekommen war, im großen Saal des Turms gesucht und heißen Kaffee und Kakao getrunken.

Nach gut einer Stunde ging es wieder abwärts. In der schönen Wärme der Waggons machte der eine oder andere Teilnehmer ein mehr oder minder lautes Nickerchen. Geweckt wurde er lediglich zur Fahrkartenkontrolle. Es gab aber auch Teilnehmer, die während der ganzen Fahrt eisern auf dem Peron standen und unter anderem die Landschaft betrachteten. Nach dem Eintreffen im Bhf. Wernigerode wurden die restlichen Getränke ausgeladen und die meisten Teilnehmer suchten das Hotel auf. Hier konnten dann die sehnsüchtig erwarteten Fußballergebnisse entgegengenommen oder eine kurze Augenpflege betrieben werden. Es war schließlich ein anstrengender Tag.

Der Ablaufplan sah ein Treffen um 19.00 Uhr zwecks eines gemeinsamen Essens vor. Für gehäule Personen, wie z. B. Mich (plus ein weiteres Mitglied v. Vorstand), lag der Veranstaltungsort in einer sehr annehmbaren Entfernung. Pünktlich wie Eisenbahner nunmehr einmal sind, waren zum Essen alle da, größtenteils aber weit vorher. Während die ersten ELF's schon die zweiten und dritten Getränke bestellten, schwangen Gerd Höttcher und Heiner Bruer ihre Reden. Dabei wies Heiner auch auf eine im Jahr 2010 derzeit nur grob geplante Hollandreise (verlängertes Wochenende) hin. Höhepunkt der Ausführungen war der Dank an Leni für die hausgemachten Berliner Buletten. Danach wurde von Gerd das kalt/warme Büfett für eröffnet erklärt. Es hat allen gut geschmeckt. Zu späterer Stunde wurden dann die Getränke stilecht mit der Lehmann-Bahn antransportiert. Nur mit den Weinflaschen klappte das nicht so ganz. Diese (eine lt. Ellen) fielen zur vorgerückten Stunde, auch aufgrund der guten Stimmung auf den Boden.

Da am nächsten Morgen alle wieder beim Frühstück erschienen sind, war keiner verlorengegangen. Irgendwann kommt zwangsläufig der Zeitpunkt der Trennung. Nach dem Frühstück verabschiedete man sich voneinander und traf sich dann teilweise am Bahnhof wieder.

Last, but not least, fand die **Mitgliederversammlung des Stammtisches der Nordlichter** -entgegen der ursprünglichen Planung (15. Feb) - aus persönlichen Gründen erst am 15.03.2009 im Gasthaus „Nolte“ in Lüneburg statt. Verbunden ist diese Versammlung mit dem traditionellen Grünkohlessen.

Im Laufe der Zeit wurden hier schon verschiedene Städte aufgesucht und der Grünkohl probiert. Diesmal hatten die südlichsten Mitglieder des Stammtisches die ehrenvolle Aufgabe das Treffen zu organisieren. Allerdings brauchte ich mit dem Wirt nur organisatorische Dinge abzusprechen, da ich im Nov.08 im Rahmen einer anderen Veranstaltung schon an einem Grünkohlessen teilgenommen hatte. Der Einzugsbereich der Nordlichter (übrigens ein eingetragener Verein) erstreckt sich von Lüneburg bis nach Dänemark. Holger Fischer hatte diesmal somit die weiteste Anfahrt. Meine Kilometer sind bei dieser Anfahrt vernachlässigungsfähig. Die Fahrzeit, welche Holger nannte, sagte mir, dass nur Fliegen schöner sein kann. Nach meiner Kenntnis ist der Elbtunnel teilweise als Baustelle ausgewiesen. Nun denn, gegen 10.55 Uhr fehlten nur noch der Vorsitzende und der Schatzmeister. Aber pünktlich wie der Beamte nun einmal ist, wurde Punkt 11.00 Uhr die Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Carsten Neumann, eröffnet.

Die Tagesordnung wurde zügig abgearbeitet (Wiederwahl des Vorstandes; Entlastung auch der Beisitzer u. ä.). Auch ein Dringlichkeitsantrag des Vorsitzenden zur Frage der Regelung der Kosten für das heutige Essen wurde einstimmig geregelt. Dies war aber auch das Stichwort für den Wirt, das Essen zu servieren. So wie es in der Privatbrauerei „Nolte“ in Lüneburg üblich ist, wurden Grünkohl, Salzkartoffeln, Bratkartoffeln, Bregenwurst, Kassler und Bauchfleisch serviert und auch nachgelegt. Nur der in Kiel zum Grünkohl gehörende –und vom Organisator ausdrücklich für den Vorsitzenden bestellte – Zuckerpott musste von diesem nachgeordert werden. Eine peinliche Panne, ich gelobe Besserung für eine weitere Sitzung. Diese findet übrigens nach allgemeiner Zustimmung 2010 in Veilje (Dänemark) in der Nähe von Kolding statt. Ob ich bis

dann gelernt habe, was Zuckerpott auf dänisch heißt, muss die Zeit zeigen.

Nach dem Essen wurde die Sitzung dann fortgesetzt. Dabei fand eine kontroverse Diskussion zum Thema Zeitaufwand für den Verein durch dessen Leitung in Verbindung mit der teilweisen geringen Teilnahme der Mitglieder an den angebotenen Veranstaltungen bzw. Reisen statt. Nicht unerwähnt bleiben sollen die Bemühungen von Sven Nissen über die unverbindlichen Planungen für eine Reise 2010 zu den Schmalspurbahnen in Sachsen.

Ich hoffe, dass ich in meinen Berichten die Ereignisse von den Veranstaltungen der Stammtische, an denen ich teilgenommen habe, richtig wiedergegeben habe. Nun noch ein Wort in einer Sache, die mir auf dem Magen liegt.

Werte ELF, ich kann nur - *selbstverständlich unverbindlich* - allen Mitgliedern empfehlen, an den Veranstaltungen teilzunehmen. Es macht m. E. Spaß, und es werden uns Möglichkeiten der Teilnahme an Fahrten, Exkursionen u. ä. geboten, welche man für sich allein niemals organisieren kann oder wird. Wenn in meinem Bericht von Einladungen gesprochen wird, heißt das nicht, dass der Personenkreis auf den bereits vorhandenen Kreis begrenzt ist. Eine Einladung (also die Übermittlung der organisatorischen Einzelheiten) erhält derjenige, welcher sich stark für die Angelegenheit interessiert. (Red.: Aktionstermine stehen in jedem NFS!)

Der erste kleine Anstoß (also der Anruf oder E-Mail) bei dem jeweiligen Stammtischleiter muss schon von Euch kommen. Teilnehmen kann jeder und Gäste sind auch überall willkommen. Manche Fahrt würde durch eine größere Teilnehmerzahl (Gäste) auch billiger werden. Wartet auch nicht mit der Anmeldung bis zum letzten Tag. Wer schon einmal eine solche Fahrt organisiert hat, weiß wie viel Arbeit dies verursacht und persönliche Freizeit kostet. Die Anschriften aller Stammtischleiter findet Ihr im NFS.

Noch ein Wort zu den Kosten. Sicherlich sind die Veranstaltungen nicht billig. Bei der Mehrzahl der Exkursionen fallen zumeist Hotel- und Fahrtkosten sowie auch teilweise Teilnehmergebühren

an. Aber vielleicht lässt sich die eine oder andere Teilnahme einmal mit einem Verwandtenbesuch oder schon länger geplanten Kurzurlaub kombinieren. Seid in der Planung kreativ. Da die Termine zumeist sehr zeitig bekannt sind, kann man sich auch vielleicht einmal mit einem Super-Sparpreis bzw. einem Dauer-Spezial der DB oder einer „Lidl-Fahrkarte“ auf die Reise begeben.

Bei den heutigen Spritpreisen wird zum Beispiel eine ggf. offensichtlich kostengünstige Fahrt mit dem Auto nach Berlin unrentabel, wenn ich für die „Übernachtung“ des Fahrzeuges 8,00 € pro Nacht beim Hotel bezahlen muss. Die Ausrede „ich habe keine Einladung erhalten oder ich habe von der Veranstaltung nichts gewusst“, zählt m. E. nicht. Ein wenig kümmern müsst Ihr Euch schon. Ich hoffe also, den Einen oder Anderen wieder zu sehen, spätestens in Suhl auf der JHV und verbleibe bis dahin mit freundlichen Grüßen

Thoma Schneider

(alla 3 Berichte)

Und weil alles so schön war, einmal noch aus anderer Sicht von Rolf Staude:

**Sibirische Impressionen auf 'm Brocken!**  
Bei der Winterfahrt des Stammtisches Niedersachsen am 21.2. auf den Brocken war es diesmal wirklich winterlich. Nachdem die traditionelle Fahrt 2008 buschstäblich ins Wasser gefallen und vom Winde verweht wurde, war eigentlich 2009 auch keine Besserung in Sicht. Trübes, kaltes Nieselwetter empfing uns am Freitag in Wernigerode. Den schlechten Wettervorhersagen zum Trotz konnte Stammtischleiter Gerhard Höttcher schon am Freitagabend über 40 hungrige, durstige u. vor allem unternehmungslustige Personen im „Brauhaus“ Wernigerode begrüßen. Holzfällersteaks hatten Hochkonjunktur, doch reichten die Portionen nicht für alle, denn unser Quästor ging danach erstmal „was Ordentliches“ essen. Bei auch am Samstag trüben aber schneefreien Wetter gab es erst einmal ein reichhaltiges Frühstück im Hotel „Altwernigeröder Hof“. Unglaublich, was uns hier auf dem Büffet alles dargeboten wurde. Hirschsalamis, Rehschinken, frischer Fruchtsalat, viele

Käse- und Wurstsorten u. vor allem freundlichste Bedienungen ließen den Tag toll beginnen. Und eine kulinarische Steigerung sollte später während der Fahrt noch kommen. Nach einem kurzen Spaziergang zum Bahnhof der HSB bestaunten wir die von dem Lokpersonal auf Höchstglanz polierten 2 Mallet-Lokomotiven, welche unseren Sonderzug mit Traditionswagen auf den Brocken ziehen sollten.

Wie immer hatten Holger und Beate Prochnau den Kofferraum ihres Autos voller Proviant, der schnell im Zug verstaut war. Gerhard konnte 51 Teilnehmer zur Sonderfahrt begrüßen, die wie immer von ihm und Holger Prochnau perfekt vorbereitet und organisiert wurde. Dann ging es los! Der Himmel war trübe, die Stimmung prächtig, und es wurde immer heller. Nicht die Sonne kam zum Vorschein, sondern je höher die 2 Loks den Zug Richtung Brocken zogen, umso höher lag auch der Schnee. Während auf halber Strecke die Mallets noch einmal Wasser und Kohle „tankten“, wurde von Heiner Bruer das Schneebuffet eröffnet. Köstliche Bouletten aus Berlin (natürlich von Leni), Mettwurst aus Niedersachsen (v. Marlies) u. -passend- Eiskorn, Kaffee usw. Die Umstehenden staunten nicht schlecht. Nochmals vielen Dank an das Team für die viele Arbeit. Dann ging es durch eine wunderschöne tiefverschneite Winterlandschaft zum Brocken. Eisiger Wind bizarre Schneeverwehungen und meterhoher Schnee machten dann das Zurechtfinden auf dem Gipfel schwierig. Und für ganz Wetterfeste, die nicht beim Brockenwirt Glühwein schlürften, gab es noch eine Flankenfahrt zweier Lokomotiven zu bestaunen. Gottseidank passierte aber, außer ansehnlichen Kratzern im Blech des Wasserkastens, nichts Schlimmeres. Durchgefroren, aber aber guter Stimmung ging es dann nach eineinhalb Stunden wieder abwärts Richtung Wernigerode.

Das von Gerhard ausgesuchte Lokal für den Abend erwies sich wie für uns gemacht. Mußte man sich zwar das Essen am Buffet selber holen, so wurden die Getränke an

den Tisch gebracht, und zwar per Modelleisenbahn. Ich konnte nicht feststellen wer mehr Spaß an der Servicemethode hatte. Der Wirt oder wir? Auf jeden Fall steigerte es den Getränkeumsatz, und es wurde ein schöner, gemütlicher Abend mit vielen anregenden Gesprächen und Erinnerungen an vergangene Zeiten.

Noch einmal Anerkennung und vielen Dank an die Organisatoren Gerhard Höttcher und Holger Prochnau und ihre Ehefrauen. Welche Steigerung kann es 2010 da noch geben?



Bild: Rolf Staude

Die beiden Organisatoren blicken zuversichtlich drein! Im Harz gibts noch viele Ecken die zu erforschen sind. Und dann soll laut Presse der Anschluss von Braunlage an die Brockenbahn gebaut werden! Den Bahndamm gibts noch. HB

Südwest Stammtisch am 9. Januar 2009

Joh.Sch.

Jürgen Mühlhoff konnte beim Neujahrstammtisch 11 Mitglieder u. 2 Gäste begrüßen u. allen ein gutes und vor allem gesundes Jahr 2009 wünschen. Auf Bitte von Kerstin Heitmann sollte das Treffen gerade an diesem Datum stattfinden. So konnten wir ihr bei ihrem Eintreffen ein Geburtstagsständchen bringen, gratulieren u. als kleines Präsent 4 Wichtel überreichen.

Es wurde nochmals an das Helferfest anlässlich der JHV 08 erinnert, welches am 17.1.09 im Berghotel Ottweiler beginnen soll. Die beiden französischen Eisenbahner, die sich

um uns bei der JHV in Metz liebevoll gekümmert haben, sollen mit einem „Danke schön“ zum Fest eingeladen werden. Eine Zusage erfolgte inzwischen. Angelika Fingerle, Elfi Mühlhoff, Edith Scheidel u. Christiane Willemsen wollen Kuchen spenden. Das Info-Blatt „WIR PACKEN'S AN“ vom Stammtisch SW wird an 20 Post- und 77 E-mail Adressen versendet. Die Homepage hatte im Juli 280, Aug. 300, Sept. 350, Okt. 252, Nov. 237 u. Dez. 2008 208 Zugriffe zu verzeichnen.

Von der Mitgliederversammlung am 14.2.09 des Stammtisches Südwest e.V. ist zu berichten, dass der Vorstand nach seiner Entlastung in bisheriger Besetzung einstimmig wiedergewählt wurde.

Aus dem Protokoll von Jürgen Vorndran

Fortsetzung aus NFS 4-2008

LA GARE DE METZ....

...Cent ans d`histoire

Der neue Bahnhof sollte seinen (zur Erinnerung: Kaiser Wilhelm II.) 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:

< Er soll hochgelegen sein, mit tieferliegenden Durchlässen für die Zufahrtswege,

< vier voneinander unabhängige Untergeschosse, um die Fahrgäste und die Güter durch untenliegende Bahnsteige und hydraulische Aufzüge zu den Bahnsteigen zu bringen (+ ein Untergeschoss für den Postverkehr),

< der Pavillon des Kaisers,

< die Dienstgebäude,

< die Wahl des Stils ist dem Belieben der Ar-

chitekten überlassen, unter der Bedingung, dass die Fassaden eine gute Belüftung und viel Lichteinfall in die Innenräume gewähren. Das Programm sieht den Plan und die Plätze der verschiedenen Ausrüstungen mit einer derartigen Genauigkeit vor, dass den Architekten nur bleibt, einen gut abgesteckten Raum zu „bekleiden“. Jürgen Kröger erhält den 1. Preis. Er wird von den Architekten Jürgensen und Bachmann unterstützt.

#### Die Hauptmerkmale:

- < Die Länge beträgt ungefähr 300 m.
- < Die Höhe des Turms ist 40 m.
- < Grundfläche: etwas mehr als 10.000 qm (zweieinhalb mal so groß wie der Straßburger Bahnhof...)
- < 3.200.000 cbm Material
- < 10.000 to Eisenbahn
- < gebaut aus grauem Sandstein aus den nördlichen Vogesen (wahrscheinlich aus dem Steinbruch von Niderviller) mit einem Unterbau aus schwarzem Basalt.
- < Kosten: 29 Millionen Mark sprengen das vorgesehene Budget v. 2.190 Mill. Mark...
- < 15 lange Gleise, von denen 11 jeweils an einem Bahnsteig liegen, der seinen eigenen Zielbahnhof hat,
- < zwei getrennte Markisen, die die Bahnsteige überdachen. Eine dritte, weiter entfernte, wird etwas später verwirklicht und dann abgebaut, um die Elektrifizierung der Gleise 10 bis 24 zu ermöglichen.

#### Ein vielsagender architektonischer Stil

„In römisch“ machen.

Die Vorlieben Wilhelms II., „in römisch“ zu machen, zwingen Kröger, sein Projekt, das von der Königlichen Akademie in Berlin geprüft wird, zwei Mal zu revidieren.

Die Veränderungen des ersten Projekts, mehr oder weniger im „modernen Stil“ hin zum „römisch-rheinischen“ sind aufschlußreich hinsichtlich der politischen Zielsetzung, die der Bau eines Bahnhofs in einer Stadt darstellt, deren Bevölkerung der Germanisierung feindlich gegenübersteht. Die Einigung Deutschlands (für die die Eisenbahn die Verbindungen erleichtert) und die historische

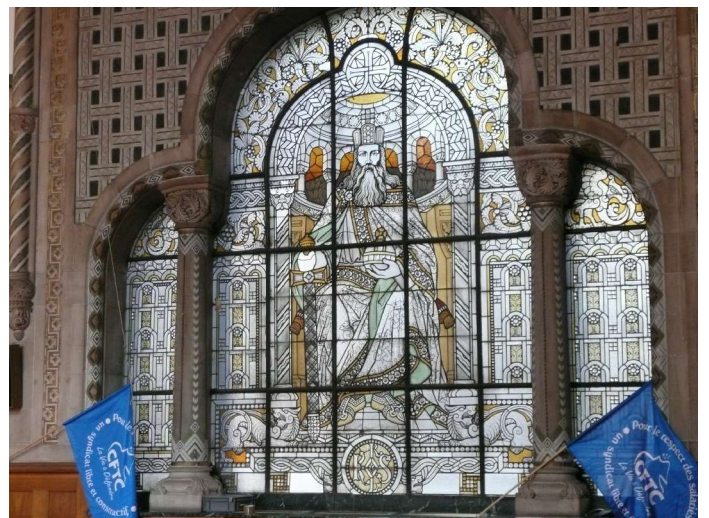
Grundlage der kaiserlichen Macht sind die historischen Themen, die sich an den eingemeißelten Bildern in dieser Architektur zeigen.

#### Ein bunt zusammengewürfelter Stil,

gezwungen „in römisch“ zu machen, fügt Kröger nur noch Einzelheiten hinzu: Öffnungen unter den Rundbögen, malerische Unregelmäßigkeiten (oft übernommen vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert), „Bastelei“ in der Zusammenstellung der dekorativen Motive, entnommen aus modernen architektonischen Handbüchern; Löwen, die nach Art italienischer Portale plaziert werden, Bauwerke; stilisiertes Flechtwerk, Rosetten; Anspielung auf römische Bestien. Man meint, daß viele Details der Dekoration erst im letzten Moment ausdiskutiert worden seien: die wenigen Pläne, die bis heute existieren und auf 1906 datiert sind, unterscheiden sich noch deutlich von der endgültigen Fassung.

#### Die kaiserliche „Zweitwohnung“ muß dem Geschmack des Kaisers Rechnung tragen.

Ist er nicht hier mehr Zuhause als anderswo in Deutschland? Das Fensterbild des Empfangszimmers zeigt Karl den Großen auf seinem Thron in Aachen. Als Rechtfertigungsversuch stattete sich Wilhelm II. also mit einer illustren Ahnenreihe aus. Das Ansehen und der Heiligenschein Karls des Großen haben dieses Fenster 1918 vor Veränderungen geschützt.



Vorne zeigte das große Fensterbild einen Adler, identisch mit dem, der den Eingang des Bahnhofs zierte. An seiner Stelle befindet sich nun noch ein „weißes Viereck“ voll historischer Bedeutung. In den kleinen Fenstern oberhalb der großen Fensterbilder sieht man die Wappen der Bundesstaaten.

### Die Einweihung

Am 17. August 1908 wird der neue Bahnhof von Metz und dem Verkehr mit der Linie, die die Stadt von Ost nach Nord umfährt, übergeben.

Dieses Ereigniss wird mit großer Feierlichkeit begangen, und die höchsten zivilen und militärischen Autoritäten nehmen daran teil. Um 11:00 Uhr nehmen die Gäste in der riesigen Empfangshalle Platz, wo ein Pflanzenarrangement die Büste des Kaisers einrahmt. Dieser weilt an jenem Tag nicht im Elsaß, da ihn andere Verpflichtungen daran hindern. Eine gewisse Anzahl von Damen sitzt auf einer Galerie oberhalb des Eingangsportals. Der Repräsentant des Bürgermeisters erklärt: „Dieses Gebäude (der frühere Bahnhof), das heute 30 Jahre alt wird, ist mit großem Jubel bewundert und begrüßt worden. Man glaubte, er würde mindestens ein Jahrhundert überdauern. Aber der rasante industrielle Aufschwung in Lothringen, der Bau neuer in Metz endender Bahnlinsen, der Verkehr, der sich in der Stadt und am Bahnhof entwickelte, die technischen Schwierigkeiten einer Endstation, und zweifelsohne auch die militärischen Interessen haben die Verwaltung gezwungen, über eine Vergrößerung des jungen Bahnhofs nachzudenken“. („Der Lothringer“ vom 19. August 1908).

### Der Schnitzer

Der Hauptbahnhof von Metz wird am Montag, den 17. August 1908 um 21:00 Uhr in Betrieb genommen.

< Der erste Zug, der um 21:14 Uhr in den neuen Bahnhof einfährt, ist der 1111er, der v. Sarreguemine, Hargarten, Bonlay kommt.

< Der erste Zug, der um 21:35 Uhr den neuen Bahnhof verläßt, ist der Zug No. 1112 Richtung Bonlay, Hargarten, Sarreguemines.

< Im ehemaligen Bahnhof fährt der letzte Zug No. 409 um 20:50 Uhr Richtung Trèves.

Im neuen Bahnhof werden die Automaten für die Bahnsteigkarten in weniger als einer Viertelstunde geplündert. Man muß Sonderschalter öffnen, um den Riesenandrang von Neugierigen in den Griff zu bekommen.

Am Bahnsteig, wo der erste Zug einlaufen soll, drängt die Menschenmenge, die trotz des ausdrücklichen Verbots auf die Schwellen springt und die Schienen überquert.

9:14 Uhr, 9:20, 9:30, immer noch kein Zug... eine Verkehrsbehinderung kann beim ersten Zug nicht als Ausrede dienen!

9:31 Uhr. Ein Bahnhofsvorsteher, der auch ganz neu zu sein scheint, bringt in Umlauf, dass ein Zug angekündigt und auf einem Gleis einfährt, an dem ihn niemand erwartet. Die Menschenmenge setzt sich in Bewegung. Der Zug fährt zischend im Bahnhof ein. Die darin sitzenden Reisenden erleben einen Empfang, den sie wahrlich nicht erwartet hatten. Oh Schreck! Das war nicht der richtige Zug. Es ist der Zweite, der dem ersten einen bösen Streich spielt indem er pünktlich eintrifft... und vor dem ersten. Der hält dann unter den ironischen Blicken der Menge mit beflaggter Lokomotive seinen Einzug. („Der Lothringer“, 19. August 1908)

### Die Ritter-Statue am Turm:

dabei handelt es sich um einen Roland, der traditionell in Norddeutschland den ganz besonderen Schutz des Herrschers darstellt. Wilhelm II, der seinen ganzen Eifer einsetzt, das neue Territorium zu germanisieren, bewilligt einen in Metz, der freien Stadt zu Zeiten des hl. Römischen Reiches.

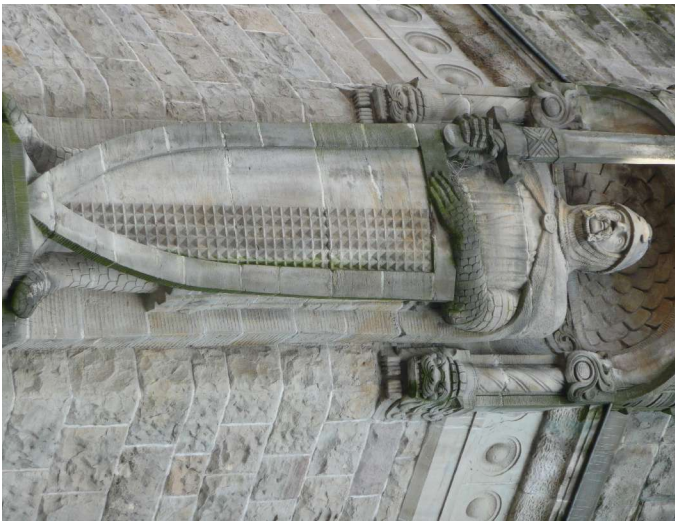
Beim Bau trägt die Ritter-Statue, die das Reich verteidigt (sie blickt auf die nur wenige Kilometer entfernte Grenze), die Züge des Marschall Haeseler. Seinen Schild zierte der kaiserliche Adler.

1919 wird sein Kopf in einen französischen Marschall verwandelt, und der Adler erhebt

sich von seinem Schild, um Platz für das lothringische Kreuz zu machen.

Zwanzig Jahre später...1940 sieht man erneut die deutsche Besetzung (inzw. Die Nazis) das Schicksal unserer Region in die Hand nehmen. Am 14. Dez. 1940 wird der Ritter dann unter einer Wagenplane versteckt. Die Idee, Haesellers Kopf aufzusetzen, wird im Juni 1941 vom Metzger Bürgermeister akzeptiert, der vorschlägt, das Wappen von Metz auf den Schild zu setzen! Die Arbeiten werden erst am 3. Okt. 1942 beendet.

Zwei Jahre später. Metz ist wieder frei. Man macht sich Gedanken über den Ritter vom Bahnhof. Das Wappen von Metz, wenn auch von Deutschen gemeißelt, muß nicht verändert werden, aber Haesellers Kopf fällt von neuem und wird von dem ersetzt, den Sie heute sehen. Das ist der vierte Kopf. Seien Sie versichert: dieser Kopf ist fest installiert!



Es folgen in NFS 2-09 die Themen:

< Der Bahnhof von Metz während der Weltkriege

< Von der Elektrifizierung bis zur Ankunft des TGV

< Der Bahnhof von Metz als europäische Nahtstelle der Kulturen in den kommenden Jahren.

Übersetzung von Karin Schöll, Ahnsen

## Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2007/2008

Dieses Jahr, befreit von den Planungen zur JHV, verlief in ruhigen „Bahnen“ und positiv. Die Stammtische melden gut besuchte Veranstaltungen mit teilweise größeren Beteiligungen als im Vorjahr. Die Clubreise nach Norwegen, dankenswerter Weise organisiert von Carsten R. Neumann, war schon vor dem Anmeldeschlusstermin 20. Juni ausgebucht. Was meine Arbeit mit dem NFS betrifft, es ist pünktlich fertig gestellt worden. Trotzdem verweilten meine Gedanken sehr oft bei der Frage: „Wie groß ist das Interesse der Mitglieder am Club, die selten oder gar nicht an Veranstaltungen teilnehmen?“

Es fehlt immer noch ein Stammtisch in NRW. Aber auch hier haben sich kleine Gruppen gebildet, die miteinander kommunizieren. Vielleicht schaffen wir es doch noch in diesem großen Bundesland, zumindest erst mal einen Stammtisch zu bilden. Drum rufe ich Euch auf, mir Ideen, Hinweise oder Möglichkeiten zu geben, wo und mit wem der Vorstand das anpacken könnte. Aus eigener Erfahrung spreche ich in erster Linie berufstätige Mitglieder an, denn Rentner und Pensionäre haben ja nie Zeit! Allgemein hätte ich gern von ALLEN Mitgliedern mehr Resonanz auf Alles! Auf NFS, Stammtische, Erlebnisse bei regionalen Veranstaltungen und von Einzelbesuchen bei Veranstaltungen die unser Hobby betreffen.

Eine besonders gute Nachricht in diesem Jahr ist die Übernahme der Schmalspurbahn „Rasender Roland“ durch die Pressnitzalbahn. ELF-Ausbildungen sind noch nicht vorgesehen. Attraktive SPNV-Dienstleistungen mit nos-talgischem Flair haben Priorität. „Es gibt noch viel aufzuarbeiten“, heißt es bei der PRESS.

Zum auslaufenden Clubjahr hier kurz zusammengefasst die konkreten Aufgaben des Sekretariats:

1. NFS á 16 Seiten, 1 á 12 u. 2 á 8 Seiten. Dank an PC-Strategie Hartwin Hamp, der trotz seiner beruflichen Belastung unterstützend zur Hilfe anreist.
2. Vorstandssitzungen mit Einladung und Protokollen.
3. Briefe und Einladungen zur Clubmitgliedschaft für die ELF-Absolventen bei den ausbildenden Bahnen
4. Bearbeitung und Registrierung von Mitgliederberichten und Pressemitteilungen der ausbildenden Bahnen.
5. Einladungen der Ehren- und Sondergäste VIPs zur JHV.
6. Vorbereitungen für die JHV 2009.

Ich danke Allen, die mitgeholfen haben den Club aktiv zu gestalten, für ihren Einsatz und ihre sehr geschätzte Unterstützung.

Der Bericht des Präsidenten für das Jahr 2007/2008 liegt als Anlage bei.

**Und weil es so gut zusammenpaßt, nach dem Bericht vom Präsidenten:**

**Hartwin Hamp, unser Quästor ist jetzt gut über Handy zu erreichen. Unter der Nummer 0151 5500 6752**

Die folgenden 2 Berichte stellte Carsten R. Neumann, Stammtischleiter u. Vorsitzender der Nordlichter-ELF e.V. zur Verfügung.

*Fachexkursion am 11. Dezember 2008:*

## **Neues von der neuen Molli-Lok**

*Eine 25-köpfige Delegation aus Bad Doberan unternahm am 11. Dezember 2008 eine Fachexkursion ins DLW Meiningen. Ziel der Reise war es, sich vom Arbeitsstand des Loknachbaus vor Ort persönlich zu überzeugen.*

*Zu diesem Zeitpunkt wurde gerade der zweite Wasserkasten der Neubaulok aufgesetzt. An dieser Stelle entwickelten sich viele Fragen der Besucher, und mindestens ebenso groß war nach deren Beantwortung der Zuwachs an Wissen. In fast allen Fertigungsbereichen des DLW Meiningen waren zu diesem Zeitpunkt weitere Teile der neuen Molli-Lok anzutreffen, und zwar teilweise kurz vor deren Fertigstellung. Am Führerhausaufsatz wurde besonders intensiv gearbeitet, sollte dieser doch in den Tagen danach montiert werden. Auf dem großen Bohr- und Fräswerk erhielten die letzten Kuppelstangen ihre endgültige Form. Am 07. Januar bekam der rund 30 Tonnen schwere Lokneubau im DLW Meiningen dann seine Radsätze. Wenige Tage später sollten sogar die ersten Probefahrten stattfinden. Nach einem neuen Anstrich wird die neue Lok in den ersten Februartagen an die Auftraggeberin übergeben werden. Vom 10. Juli an soll die Neubaulok dann auf ihrer 900-mm-Strecke zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn den Bestand verstärken und die Züge dort ziehen.*

*Der Nachbau begann im April 2008. Für die Meininger war es der erste Auftrag über einen Dampflok-Neubau seit über 50 Jahren. Mit ihren 1100 Millimeter Durchmesser großen Treib- u. Kuppelrädern und ihrer Höchst-*

geschwindigkeit von 50 km/h wird auch die neue Lok neben der 99 6001 der HSB zu den schnellsten Schmalspurdampfloks in Deutschland gehören. Den Großteil der Baukosten von rund 2,5 Millionen Euro trägt die Verkehrsgesellschaft MV mbH; 1,75 Millionen Euro davon übernimmt das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Mit der Nummer 99 2324 wird die neue Lok noch in diesem Jahr neben ihren drei Schwestern den Dienst der Mecklenburgischen Bäderbahn abwickeln und dabei voraussichtlich für viel Furore sorgen. In der Hauptsaison stehen dort tagtäglich zwei Dampflokomotiven im Planeinsatz; eine dritte wird als Reserve vorgehalten.

Mit der vierten schnellen Lok wird man den Fahrplan beim Molli auch bei Widrigkeiten stabiler halten können, womit nunmehr auch die zweite dort vorhandene, aus dem Wismut-Bergbau stammende, kleine vierfach gekuppelte Dampflok aus dem aktiven Betriebsdienst ausscheiden dürfte. Wer als Ehrenlokführer einmal eine der kleinen, schwächeren Molli-Lok fuhr, wird gern bestätigen, dass sich deren Einsatz etwas „besonders“ gestaltete. Mit ihren zugelassenen 35 km/h Höchstgeschwindigkeit sorgten sie zum Ärger der Kollegen auf der größtenteils eingleisigen Strecke für Verspätungen, im Führerstand ging es ziemlich beengt zu, und die fehlenden Vor- und Nachlaufachsen sorgten für ein eher zickiges Fahrverhalten.

Seit dem 13. Dezember 2008:

## Die Weißeritztalbahn fährt wieder

Der Freistaat Sachsen wird den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn auch auf der gesamten Strecke fördern. Das erklärte Sachsens Wirtschaftsminister Jurk am 10.

Dezember 2008. Fast die gesamte Trasse der ältesten deutschen Schmalspurbahn war während des Hochwassers im August 2002 zerstört worden. Danach geschah lange Zeit gar nichts an der beliebten Bahn im Osterzgebirge. Seit gut einem Jahr aber wurde kräftig gebaut, so dass das erste befahrbare Teilstück zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde seit dem 13. Dezember 2008 wieder nach Fahrplan bedient wird.

Über sechs Jahre stand sie still, um am 13. Dezember 2008 mit einem großen Fest wiedereröffnet zu werden. Viel Prominenz und wahre Menschenmassen waren nach Freital gekommen, um die feierliche erste Abfahrt mitzuerleben. Bevor aber gefeiert werden konnte, musste in einer Generalprobe der wiederhergestellte Streckenteil mit einer Dampfzuggarnitur und ohne prominente Gäste abgefahren werden. Zwei Tage vor dem offiziellen Eröffnungstermin sah man am Bw von Freital-Hainsberg noch rege Betriebsamkeit im Schneeestöber auf dem örtlichen Gleisfeld. Gleichzeitig wurden die zwei Lokomotiven angeheizt, um die Probefahrt vorzubereiten.

Mit 99 1746 als Vorspannlok u. 991771 als Zuglok frisch von der HU – nach sechseinhalb Jahren Zwangspause ging es mit einem Packwagen wieder auf die Gleise. Die ersten Kilometer geht es an der Weißeritz entlang durch Freital. Entlang der Strecke wurde bei der Probefahrt noch gearbeitet, wie beispielsweise am Bahnsteig von Coßmannsdorf, der einen neuen Pflasterbelag erhielt. Zudem musste Betriebsleiter Stefan Schwarz die entlang der Strecke installierten Telefone prüfen, denn das bahneigene Festnetz ist auf der gebirgigen Strecke nach wie vor zuverlässiger als das Mobiltelefon. Auch der Betriebsleiter war vor einem Jahr zu Beginn der Bauarbeiten skeptisch gewesen, ob eine solche Leistung innerhalb eines Jahres möglich wäre: „Es ist ein sehr schöner

*Erfolg für alle, die hier mitgemacht haben und es ist sehr schön, wieder hier zu fahren“, schwärmte Schwarz.*

*Doch die Probefahrt am 11. Dezember 2008 kam im Rabenauer Grund auf freier Strecke zum Halten, denn plötzlich blockierten große Felsbrocken den Schienenweg. Diese Gesteinsbrocken waren zuvor von einem Arbeitstrupp an einer Felswand gelöst worden, um die Trassensicherung zu gewährleisten. Loses Gestein wurde einfach abgeklopft und fallen gelassen. Die Arbeiter einer Spezialfirma waren bereits seit Februar 2008 entlang der Trasse unterwegs, um Felswände und Überhänge auf ihre Festigkeit zu überprüfen. Für den Dampfzug gab es aber keine Durchfahrt, und so musste auf einen Zweibegebagger gewartet werden, der von der anderen Richtung her die Stelle erreichte, um die Hindernisse mit seinem Greifer zu beseitigen. Nach dieser Zwangspause setzten die Eisenbahner ihre Probefahrt fort durch den leicht verschneiten Wald im Naturschutzgebiet der Roten Weißeritz. Die Betreiber des Ausflugslokals Rabenauer Mühle hatten bereits sehnsüchtig den Fahrbetrieb auf der Schmalspurbahn herbeigesehnt.*

*Vor 125 Jahren, also 1883, war die Weißeritztalbahn eröffnet worden. Das Tal mit seiner Holz- und Möbelindustrie wurde so an das Bahnnetz angeschlossen. Noch in den 1970er Jahren hielten sich der Güter- und der Personenverkehr vom Aufkommen her die Waage; im Jahr 1994 rollte hier der letzte Güterzug. Doch blieb darüber hinaus der tägliche Dampfzugverkehr erhalten. Das lockte Eisenbahnbegeisterte aus der ganzen Welt ins Tal der Weißeritz, doch auch für Einheimische gehörte eine Fahrt mit der Bahn zum gern genutzten Freizeitprogramm. Das Hochwasser vom August 2002 zerstörte große Teile der Bahnanlagen, und in den Bereichen zwischen Rabenau und Seifersdorf*

*sowie zwischen Dippoldiswalde und dem Kurort Kipsdorf waren die schwersten Schäden zu verzeichnen. Dies war die größte Katastrophe für die zweitälteste Schmalspurbahn Sachsens gewesen. Der landschaftlich schönste Abschnitt im Rabenauer Grund musste vollständig wieder aufgebaut werden.*

*Mit Spendengeldern und viel ehrenamtlichem Einsatz gelang es zunächst, den Streckenabschnitt zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf so weit wieder herzustellen, dass dort in den Ferienzeiten wieder ein Dampfzug verkehren konnte. Im September 2004 erfolgte dann der zunächst hoffnungserweckende erste Spatenstich für den Wiederaufbau. Die Verantwortlichen vermittelten dabei den Eindruck, dass der Wiederaufbau der Bahn nun angegangen würde, das dafür erforderliche Geld bereitstünde. Doch kurz darauf geriet alles ins Stocken. Das Vorhaben schien im Kompetenzgerangel von Politik und Behörden zerrieben zu werden. Anwohner und Gastronomen entlang der Strecke befürchteten, dass durch den anhaltenden Stillstand das Schicksal der Bahnstrecke und ihrer Anlieger in Vergessenheit zu geraten drohte; auch die Fahrten zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf fanden schließlich nicht mehr statt.*

*Vergessen wurde die Bahn nicht, aber es sollte noch bis in den Herbst des Jahres 2007 dauern, bis die Gelder und die Pläne für den Wiederaufbau bewilligt wurden. Im Frühjahr 2008 begannen dann tatsächlich die Bauarbeiten, und bald fuhren auch die ersten Bauzüge auf der Strecke, neue Gleise wurden verlegt und verschweißt. Dennoch hielten viele das Ziel, noch im Jahr 2008 wieder die ersten Züge fahren zu lassen, für unerreichbar. Mirko Froß als verantwort-*

licher Ingenieur und Projektleiter ließ sich davon jedoch nicht beeindrucken, musste aber einräumen, dass die Logistik im Rabenauer Grund die größte Herausforderung entlang der Trassenführung bedeutete: „Das Bauen an der Roten Weißeritz im Naturschutzgebiet, im Vogelschutzgebiet, dort die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten, und doch zügig mit dem Bau weiter voranzukommen.“ Gute zweieinhalb Stunden nahm die Probefahrt bis Dippoldiswalde in Anspruch, und im planmäßigen Normalbetrieb geht das etwas schneller.

Der wohl imposanteste Kunstbau entstand in Gestalt der neuen Rundbogenbrücke von Rabenau. Das Bauwerk fügt sich sehr gut in die Landschaft und hat das Zeug, zum neuen Wahrzeichen der Weißeritztalbahn zu werden. Das klassische Aushängeschild eines Zuges auf der Talsperre von Malter wird dadurch aber nicht beeinträchtigt; es war zu den Zeiten gültiges Logo, in denen auf der Weißeritztalbahn noch Ehrenlokführer-Ausbildung angeboten wurde.

Zur Wiedereröffnung der Weißeritztalbahn konnte man auch den ehemaligen Ministerpräsidenten des Freistaats Sachsen und bekennenden Eisenbahnfreund Professor Kurt Biedenkopf sehen. Er freute sich über diesen Augenblick und sagte, er sei sehr glücklich, das miterleben zu können. Das Abfahrtssignal zur ersten Fahrt über die 15 Kilometer bis Dippoldiswalde gab dabei kein geringerer als Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich. Woran bis vor einigen Monaten noch keiner so richtig glauben wollte – seit dem 13. Dezember 2008 wird wieder richtig Dampf gemacht im Osterzgebirge. Hunderte Schaulustige wollten die Abfahrt des ersten Zuges vom Bf Freital-Hainsberg nicht verpassen oder auch

mitfahren. Halb Freital und Umgebung schien sich für das Ereignis rund um den Bf versammelt zu haben, um dem Premierzug zuzuwinken. Nicht minder gespannt auf diesen Moment war Lokführer Raimo Pohlmann, der mehr als sechs Jahre lang auf diesen Moment gewartet hatte. Für ihn war es ein schöner Tag, und er freute sich auf die erste Anfahrt nach der Zwangspause.

Weil die Waggons bis auf den letzten Platz gefüllt waren, blieb den vielen Eisenbahnbegeisterten nichts anderes übrig, als den Eröffnungszug von außen ansehen. Ministerpräsident Tillich erinnerte daran, dass die Weißeritztalbahn ursprünglich von 120 Jahren in zwei Bauabschnitten errichtet worden war. „Nun läuft der Wiederaufbau auch in zwei Bauabschnitten, und als deutliches Signal der Staatsregierung zusammen mit dem Verkehrsversorger wird der zweite Abschnitt kommen. Die Finanzierung ist gesichert“, so Sachsens Ministerpräsident. Für die Bewohner entlang der insgesamt 26 Kilometer langen Trasse eine frohe Botschaft ebenso wie für Ehrenlokführer und Dampflokfans. Damit wird eine der letzten Wunden des Jahrhunderthochwassers geheilt sein. Und vielleicht geschieht ja noch ein Wunder auf der Weißeritztalbahn, und es wird auf dieser Strecke eines Tages wieder die Ehrenlokführer-Ausbildung angeboten. Das könnte dann sogar eingefleischte Nordlichter unwiderstehlich reizen, diese kleine Bahn im Erzgebirge zwischen Dresden und Chemnitz sogar häufiger zu besuchen.

Das ganze Wochenende über wurde entlang der Weißeritztalbahn gefeiert, und die Plätze in den Zügen waren restlos ausverkauft. So wünschen es sich die Verantwortlichen auch für die Zukunft dieser osterzgebirgischen Schmalspurbahn, wenn die Züge wieder täglich unterwegs sind.

## Geplante Stammtischaktivitäten 2009:

### **Stammtisch Zürich**

Stammtischleiter z.Zt. Vakant.

### **Ab Februar 2009 Stammtisch – Hock !**

Im Restaurant „Vorbahnhof“, Zürich jeweils am 1. Dienstag im Monat 19:00 Uhr, **also wie in der Vergangenheit !**

### **Stammtisch Berlin**

Jürgen Drömmer, Natalissteig 16 , 13629 Berlin, Tel.: 030/ 3815317, Fax: 030 383 08 685 e-mail: [NEU droemmer1a@arcor.de](mailto:NEU_droemmer1a@arcor.de)

### **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](mailto:h.bruer@freenet.de)

19.6. Besichtigung der Einbecker Brauerei u. einer Fahrt mit der Ilmebahn v. Einbeck nach Salzerhelden. Entscheidung mit Dampf kurzfristig  
**Ende Aug.:** Fahrt mit dem Moorexpress nach Stade u. zum Feldbahnmuseum Deinste.

### **Stammtisch Nordlichter-ELF e.V.**

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

**N-ELF Homepage:** [www.n-elf.de](http://www.n-elf.de)

Termine:

**17.KW** Überführung der DS „Alexandra“ von Arnis nach Flensburg (Helmut Wege weiß mehr)

**27.4. 10:00 Uhr:** Betriebsbesichtigung bei Vossloh Locomotives GmbH, Kiel

**1.5.:** Fahrt auf der Strecke Hein Schüttelborg, Abfahrt Malente 15:55 Uhr

**6.-11.5.:** Mehrtägige Reise (Flug/Bahn) ins britische Eisenbahnmuseum nach York sowie Dampfmodellbau in Horragate

**24.5.** Dampfzugfahrt v.Oldenburg/H.-Putgarden

**14.6. 15:00 Uhr** Daisinenfahrt auf Teilstrecke Neumünster – Ascheberg

**12.7.** Flensburger Dampf-Rundum , Treffpunkt: 12:00 Uhr bei Hansens Brauerei

**16.8.** Dampfzugfahrt auf der Museumsbahn „Jan Harpstedt“ zw. Harpstedt und Delmenhorst Süd bzw. Lemwerder

### **Stammtisch Südwest e.V.**

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

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

Treffen alle 4 Wochen. (2. Freitag des Monats)  
Besondere Termine 2009:

**18.7.:** Sommerfest, **19.12.:** Weihnachtsfeier

### **IG SFG (StraßenbahnFreunde Gera)**

Wolfgang Peetz, Michelangelostr. 83, 10409 Bln. Tel.:030/4239201

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 Beisammensein. (24.4./28.4. = An u. Abreise)

### **„Stammtisch Mallorca“**

#### **„Stammtisch Mallorca“**

Jean-Jaques Werling, Bemat de Sta. Eugenia 17-4 E 07015 Palma de Mallorca Tel.: 0034 971 40 42 16 Fax: 0034 971 49 90 09 (im Winter: Paris)

### 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](mailto: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.  
**Neu:** z.Zt. Werden mehrmals pro Woche von Neubrandenburg nach Malchin Maiszüge gefahren! Eine Strecke wie zu alten Zeiten.

### ELF Ausbildungsträger:

#### **Harzer Schmalspurbahnen GmbH**

Herr Holger Prochnau, Friedrichstr. 151  
D 38842 Wernigerode  
Tel.: 03943 5581 51 Fax: 03943 5581 48  
e-mail: [hprochnau@hsb-wr.de](mailto:hprochnau@hsb-wr.de)  
Internet: [www.hsb-wr.de](http://www.hsb-wr.de)

#### **MBB Mecklenburgische Bäderbahn „MOLLI“ GmbH & Co. KG**

Fritz-Reuter-Str.1, 18225 Kühlungsborn  
Tel.: 038203 415-0 Fax: 038203 415 12  
e-mail: [hdm@molli-bahn.de](mailto:hdm@molli-bahn.de)  
Internet: [www.molli-bahn.de](http://www.molli-bahn.de)

#### **Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG, „Rasender Roland“**

Binzer Straße 12, D 18581 Putbus  
Tel.: 038301 801 12, Fax: 038301 801 15  
e-mail: [info@rasender-roland.de](mailto:info@rasender-roland.de)  
Internet: [www.rasender-roland.de](http://www.rasender-roland.de)

### **Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (SOEG)**

Herr Torsten Sameiske, Bahnhofstr. 41  
Tel.: 03583 7093 18, Fax: 03583 544458  
e-mail: [kundenbuero@soeg-zittau.de](mailto:kundenbuero@soeg-zittau.de)  
Internet: [www.soeg-zittau.de](http://www.soeg-zittau.de)

### **Havelländische Eisenbahn AG.**

Frau Przibilla, Schönwalder Allee 51  
D 13587 Berlin  
Tel.: 030 375981 20, Fax: 030 375981 22  
Mobil: 0151 1822 5602  
e-mail: [k.przibilla@hvle.de](mailto:k.przibilla@hvle.de)  
Ausbildung auf der Rübelandbahn und weitere Strecken.

### Zur guten Nachricht von Seite 2:

#### **„Schmalspur- u. Industriedampf in Polen“, vom 6.6. bis 14.6.2009**

Beginn der Reise am 6.6. 21:04 Uhr von Berlin-Lichtenberg in Sitz-, Liege- oder Schlafwagen nach Kraków.

Weitere Stationen mit Übernachtungen sind (je 2 x) in Cisna, Jedrejów und Gliwice. Rückfahrt am 13.6.09 mit dem Nachtzug nach Berlin-Lichtenberg. Ankunft 8:06 Uhr am 14.6.2009.

Das ausführliche Programm ist per E-Mail von [OttoSoehner@t-online.de](mailto:OttoSoehner@t-online.de), [thomas.schneider@landkreis.lueneburg.de](mailto:thomas.schneider@landkreis.lueneburg.de) und [kowalruschil@gmail.com](mailto:kowalruschil@gmail.com) und von mir per Fax erhältlich.

Aus unserer Erfahrung der vergangenen Reisen, die Mitglied Roland und Agata organisiert haben, können wir sagen: hier erleben wir Dampf wie aus der guten, alten Zeit und das nicht als den sogenannten „Touri“ (Touristen), sondern als Freunde. Und: Polen wie es lebt u. lebt!

Wir: das sind Peter Brühwiler, Thomas Schneider, Otto Söhner und ich.  
Heiner Bruer, Sekretär

