



# NFS Facts Stories

---

## NFS - Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER Ausgabe 2/09 1.7.2009

Redaktionsadresse: c/o Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, D 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 Mitglieder, JHV - Gäste und NFS – Leser,

in meiner Anrede spührt man das aktuelle Thema: **Die Jahreshauptversammlung.** Schon heute steht fest, dass das NFS später als vorgesehen (Termine festgelegt vom Vorstand) zum Versand kommt, da ich im Juli 2009 für einige Tage ins Krankenhaus muß. Nix Schlimmes, aber es muß sein.

Das spätere Erscheinen könnte auch von Vorteil sein, da dann meine nun folgenden Worte - an noch nicht zur JHV-Angemeldete - noch näher an dem gewünschten Anmeldeschlußtermin (31. August) liegen.

**Ich bitte also Alle um die Entscheidung bis zu diesem Termin,** da dann die Kapazitäten für Busse, Eisenbahn und Räumlichkeiten etc. festgelegt werden müssen. Ganz besonders würde ich mich freuen, nachdem letztes Jahr die Teilnahme aus dem **Land unserer Gründungs-väter** schwach war, wenn dieses Jahr noch einige Anmeldungen aus der Schweiz kommen würden. **Meinigen ist ja nicht soo weit!**

Das Programm ist, wie mir immer wieder gesagt wurde, ausgeglichen. Dieses erwähne ich hier, da es kulturell von Eisen (Bahn=Industriekultur) bis Theater-Kultur und schöner Landschaft, vielen Ansprüchen entspricht!

### **JHV-Programmänderungen:**

Die ersten beiden Programmpunkte am Freitag, dem **6.11.** müssen getauscht werden! Das bedeutet, dass wir pünktlich (wie bei ELF's gewohnt) **um 9:15 Uhr** nicht wie geplant zum Waffnenmuseum gehen, sondern **mit dem Bus zur Waffenschmiede Merkel** fahren müssen, weil wir sonst keine Produktion mehr zu sehen bekommen. Anschliessend fahren wir zum Waffnenmuseum und weiter wie geplant.

Keine Programmänderung, aber eine Frage an alle die bereits **Ihre Anmeldung abgegeben haben und noch abgeben werden:** Wer möchte während der Sonderzugfahrt am Samstag, dem 7.11. mit einer Erbsensuppe oder einem Grillwürstchen für sein leibliches Wohl sorgen, der informiere mich bitte bis Mitte Oktober.

Ob Mail, Telefon, Fax oder mit der **geänderten, diesem NFS beiliegenden, Anmeldung.** Ich gebe zu, es war ein Fehler in der Planung. Entschuldigung! Aber Essen und **Trinken** hält Leib und Seele zusammen.

Bis dahin agD.

Euer Sekretär

PS: Seht Euch das geänderte Programm an!

## Ein großes Meisterwerk Molli- Lok 99.2324-4 ist voll- bracht !

### **Ein Jahrhundert – Ereigniss ?!**

Nach rund einem halben Jahrhundert wurde in Deutschland erstmalig wieder eine Dampflokomotive für den fahrplanmäßigen Dampfzugbetrieb gebaut.

In nur fünfzehn Monaten nach der Vertragsunterzeichnung vollbrachten Konstrukteure und Schlosser im Dampflokwerk Meiningen diesen einzigartigen Bau alter Technik:

Bevor der Bau so richtig losging, wurden vorhandene alte Zeichnungen der Firma Orenstein & Koppel aus dem Jahre 1932 gesichtet und an die heutigen Fertigungsverfahren angepasst.

Während der Bauphasen bis zur fertigen Lok galt es schwierige Hürden zu meistern. Eine ganz besondere Herausforderung stellten z.B. die Radsterne für die Radsätze der Lok dar, die aus Stahlguss gefertigt wurden oder die Lichtmaschine, die komplett neu konstruiert werden musste. Hierzu wurde eine alte Lichtmaschine in ihre Einzelteile zerlegt, die dann Teil für Teil gezeichnet und dann anhand dieser Konstruktionszeichnungen gebaut wurde.

Die wichtigen Abschnitte waren die bestandene Druckprobe des Dampfessels und das Aufsetzen auf den Rahmen. Anfang Januar 09 erfolgte das wohl spektakulärste Ereignis – das Aufachsen.

Am 15. Januar bewegte sich zum ersten Mal 99.2324 mit eigener Kraft auf dem ca. 150 m langen Probegleis in Meiningen!



Mitte März war die erste öffentliche Premiere in Berlin auf der ITB (Internationale Tourismus Börse) 10.000 Kilometer ist 99.2324 bis zur Indienststellung und Taufe gelaufen, denn die Gewährleistung dauert nicht ewig.



### **Indienststellung Molli-Dampflok**



**10. und 11. Juli 2009**

Festprogramm für geladene Gäste  
10. Juli 2009:

#### *Werkstatt Bad Doberan*

- |   |   |
|---|---|
| 10:30 Uhr   | Empfang der Gäste mit Musik   |
| 11:00 Uhr   | Begrüßung der Gäste<br>Ansprachen/Grußadressen  |
| 11:20 Uhr   | <b>Präsentation und feierliche<br/>Indienststellung der neuen<br/>Dampflok</b>                          |
| 11:30 Uhr   | Überreichung der Zulassungsurkunde  |
| 11:50 Uhr   | Danksagungen  |
| 12:00 Uhr   | Eröffnung des Mittags-Büffets   |
| 13:20 Uhr   | <b>Premiere-Fahrt mit dem neuen<br/>Dampfross im Hundertjährigen Zug</b>                                |
| 14:00 Uhr   | Ankunft des Sonderzuges in<br>Kühlungsborn West   |
| 14:30 Uhr   | Bus-Transfer nach Bad Doberan   |
| >> <i>Ganztägige freie Fahrt für alle Ehrengäste</i> << |   |
| 19:30 Uhr   | <b>Öffentliche Kabarettveranstaltung</b><br>„Frauen denken anders – Männer nicht!“<br>Preis: 12,00 Euro |



Auf Grund dieser oben abgebildeten Einladung zur Indienststellung warteten wir, Peter Brühwiler und ich, in Kühlungsborn West, Bahnsteig 1, auf die „NEUE“ mit dem historischen Zug, der uns, begleitet vom lieben und bekannten Personal in historischen Kostümen,

---

pünktlich zum Festakt nach Bad Doberan brachte.

Es ist wohl mehrere Jahrzehnte her, dass so viele Menschen an der „Molli-Strecke“ und im Bahnhof Bad Doberan begeistert dieses Ereignis miterleben wollten.

Die Festveranstaltung zur Taufe und der offiziellen Indienststellung fand natürlich in der Werkstatthalle statt, die, wie wir ELF wissen, dafür bestens geeignet ist.

Begrüßt von Frau Münchow, Geschäftsführerin der MBB, untermalt von Jazzklängen, sichteten wir weitere ELF-Mitglieder in dem Gedränge, in dem die Spannung auf **DAS** Ereignis zu spüren war.

**„Das Werk ist vollbracht“, sagt Frau Münchow** in Ihrer Begrüßungsansprache.

Ihr falle eine große Last von der Schulter, klang es erleichtert. Galt es doch eine technische Herausforderung aus der Epoche der Industrialisierung im Zeitalter der Elektronik zu bewältigen. Wir haben gefürchtet, geglaubt, gehofft und gearbeitet, und das drei Jahre lang.

Der Chef der Schweriner Staatskanzlei, **Reinhard Meyer**, spricht darüber, wie wichtig der Molli für die Fremdenverkehrsregion ist. Zwei Gründe gibts nach seinen Worten zu feiern: die Lok-Indienststellung, aber auch 123 Jahre **Molli**, die älteste Bäderbahn Deutschlands. Das hat das Land Mecklenburg/Vorpommern bewogen, dieses Projekt mit 1,75 Millionen Euro zu fördern, um den Bestand der Bahn zu sichern.

„Ich bin als Kind mit dem Molli jeden Tag von Heiligendamm nach Bad Doberan zur Schule gefahren“, begann **Landrat Thomas Leuchert** seine persönliche Beziehung zu seiner geliebten Bahn. Nicht nur Hausaufgaben, sondern auch Skat spielen (sogar gut) habe er gelernt. Manchmal abgesprungen, manchmal aufgesprungen. Wie es eben kam.“ Heute trägt er die Verantwortung für die geliebte Bahn.

**Jürgen Eichhorn, Leiter des DLW und Gastgeber unserer JHV in diesem Jahr**, zeigte sich stolz über die technischen Fähigkeiten seiner Mitarbeiter, die in nur zehn Monaten reiner Bauzeit diese „Zugmaschine“ fertigten. Mit dabei, auch bei den zwei Jahre währenden Planungen, die regelrechte Forschungsarbeit waren, **Bodo Credo**.

Hunderte Zeichnungen und Pläne aus den 30er-Jahren mussten ausgewertet werden. Dazu kommt, dass es viele Materialien und Bezeichnungen heute nicht mehr gibt. Der Nachfolgauftrag des Kessels aus Sidney zeigt, dass Meiningen das „alte“ Handwerk beherrscht.

Dann kam SIE! Goldenes Konfetti aus dem Schornstein pustend, zischend und pfeifend, geschmückt mit weißen Rosen schiebt sich die NEUE durch einen Funkenregen in die Werkstatthalle.



Am Regler der uns altbekannte und beliebte Bodo Credo. „Ein schöner Augenblick“, sagt Frau Münchow unter großen Beifall und bekommt von Reinhard Meyer die Zulassungsurkunde

überreicht. Als dann Bodo vom Führerstand herunter gerufen wird und erfährt, dass er, aufgrund seiner gar nicht hoch genug einzuschätzenden Leistung in Meiningen - zum Gelingen dieses Prunkstücks - nächstes Jahr eine Dienstreise nach Australien „gewonnen“ hat, war er doch sehr verduzt.



v. lks.: MDR Moderator, Bodo Credo, Frau Münchow u. Herr Eichhorn

„Natürlich im Blaumann“, witzelte Herr Jürgen Eichhorn, Leiter des DLW Meiningen. Weiter berichtete dieser, dass ein Auftrag für einen Kesselneubau aus Sidney/Australien vorliegt, für dessen Einbau Bodo gebraucht wird!



Minister a.D. Otto Ebner lks., Ministerpräsident a.D. Harald Ringstorff

Mit Eisenbahnermützen auf dem Haupt und als beste Heizer des Landes vom MDR-Moderator bezeichnet (sicher wegen Bereitstellung der „Kohle“/Fördermittel 2007 als sie noch Ministerpräsident und Minister waren) schritten Harald Ringstorff und Otto Ebner mit Frau Münchow zur Taufe von 99 2324. Mit Schwung und mit Sekt gefüllten Bleikristallgläsern gegen die Lok war dieser Teil Eisenbahngeschichte.

Nach dem bekannt-guten Mittagsbüffet aus der „Molli-Gastronomie“, wurden wir zur Premiere mit der neuen Lok und dem Hundertjährigen Zug zum Fest, rund um den Bahnhof Kühlungsborn-West, gefahren. Der „Erste Sonderzug mit vorgespannter neuer Lok wurde mit viel Beifall von den zahlreich anwesenden Kühlungsbornern und Touristen empfangen. Ein buntes Rahmenprogramm mit jazziger Lifemusik, zünftiger Gastronomie, ein umlagerter Stand zum Erwerb eines offiziellen Sonder-Tages-Stempels der Deutschen Post u.v.m. sorgte dafür, das die zwei schönen Tage ein tolles, hoffentlich nicht einmaliges Erlebnis, wurden.

Das Festprogramm endete am Abend in Bad Doberan mit einer Kabarettveranstaltung der besonderen Art. Scharfzüngig, frech und virtuos brillierte Matthias Machwerk mit dem Thema: „Frauen denken anders – Männer nicht!“ Wie wir von unserer JHV 2007 mit Axel Zwingenberger – an gleicher Stelle - wissen, hielt es viele bei den Lachsälven nicht mehr auf den Stühlen. Die Rückfahrt nach Kühlungsborn? Natürlich mit dem Dampfzug!!!

Zu guterletzt !

Nach dem anstrengenden Wochenende ( 10.-12. 07.2009 ) bei dem Molli anlässlich der offiziellen Inbetriebnahme der neuen Lok 99 2324 saßen wir, d. h. Peter, Petra, Thomas, Ellen und ich auf einer der verwaisten Biertischgarnituren auf dem Bahnhofsparkplatz in Kühlungsborn-West. Aus dem Wohnmobil hatte ich die Reste unserer Getränkeotation geholt und an alle verteilt. Es war bereits dunkel und wir unterhielten uns angeregt über das Programm des zurückliegenden Wochenendes. Gegen 23.30 Uhr wunderten wir uns über die, einem Ehrenlokführer, sehr bekannten Geräusche auf dem Bahnhofsgelände. Na gut, vom Parkplatz war es nicht weit zum Gleis 2 des Bahnhofes und die Getränke waren eh zu Ende. Zu unserem Erstaunen war ein kurzer Sonderzug mit der neuen Lok eingelaufen. Der Zugführer, Jan Mädling, lud diverses Material aus dem Zug ab, welches wir alle kollegial weitertransportierten. Die kleine Diesellok zog die Wagons vom Zug ab u. schob sie auf das entsprechende Gleis in den Schuppen. Angesichts der Lok im gleissenden Mondschein kam ich in's Träumen. Wenn ich jetzt ....

Tja, manchmal gehen Träume in Erfüllung. Der Lokführer muß ein Gedankenleser gewesen sein. Schnell schob ich Ellen auf die Lok hinauf und stieg hinterher. Wir fuhren mit auf der Lok zur Behandlungsanlage vor dem Lokschuppen. Zugegebenermaßen war es eine kurze Fahrt, aber sicherlich in sehr, sehr vielen Punkten einmalig. Danach kehrten wir alle wieder zu unseren Getränke-RESTEN zurück. In der folgenden Nacht konnte ich in dem Wohnmobil wunderbar einschlafen und noch von .. träumen.

Heiner Bruer



## Wie entsteht eine Diesel-Lok?

bericht von ELF Uwe Leuchtenberg

Das wollten wir gerne wissen. Wie eine neue Dampflok im DLW Meiningen entsteht, haben wir ja gerade in der NFS 1/09 gelesen. Am einem Montagmorgen Ende April 2009 trafen wir uns vor dem Werkstor der Fa. Vossloh locomotives in Kiel-Friedrichsort. Es war warm, die Sonne schien und um 10 Uhr sollten wir uns treffen. Carsten R. Neumann, der Vorsitzende des Stammtisches Nordlichter-ELF e.V. hatte eine Werksführung arrangiert. Diese seltene Gelegenheit, das Werksgelände der ehemaligen MaK (Maschinenbau Aktiengesellschaft Kiel) zu betreten, könnte großes Interesse für das Thema wecken. Aber gerade fünf ELF und fünf Nichtmitglieder wurden nach Friedrichsort gelockt. Zwei Besucher waren aus Heilbronn angereist.

<sup>1</sup> (Anhängezettel) Das erste Mal bei Toyota angewandt. Lean production, just in time. Alles liegt an seinem zugewiesenen Platz, jeder weiß Bescheid

Geräuschdämpfung und Abgasreinigung gemäß den europäischen und nationalen Immissionsschutzgesetzen. Die Motoren werden von MTU oder Catarpillar, die Getriebe von ZF und Voith zugeliefert. Die Achs-

Getriebe der zweiachsigen Drehgestelle sind mit dem Motorengetriebe durch Kardanwellen verbunden.






Die Rohbauteile werden im Werk sandgestrahlt und anschließend die Oberflächen im Lackierzentrum mit wasserlöslichem Lack wetterfest gemacht. In der Endmontagehalle komplettieren tüchtige Spezialistenhände an sechs Lokomotiv-Stellplätzen die modularen Gruppen zur vollen Funktionstüchtigkeit. Die Elektrik nimmt einen breiten Raum ein um die Steuerung und Kontrolle der vielfältigen Betriebsanforderungen der Lokomotive zu erfüllen. Die derzeit noch vielen nationalen Vorschriften der Eisenbahn-Behörden zur Sicherheit des Bahnbetriebes können dargestellt werden, um eine grenzüberschreitende Zugfahrt in Europa ohne Lokwechsel zu ermöglichen. In der Tabelle sind die Lokomotiven-Typen dargestellt. Die moderne G6 ist die Nachfolgerin der früher überall gesehenen Dreikuppler-Rangierlok V60 der MaK. Die Mittelstand-Baureihen G 1000 bis G 1700 erfüllen vielfältige Aufgaben in Rangier- und Streckendienst. Die G 2000 möchte gerne weite Strecken fahren.

## Englandreise der N-ELF

CRN Die Vereinsreise der N-Elf vom 6. bis 11. Mai nach York mit Tagesausflügen in die Umgebung ist als unvergesslich schönes Erlebnis zu bilanzieren. Dem ganztätigen Besuch des nationalen britischen Eisenbahnmuseums in York folgten Abstecher an die bekannte North Yorkshire Moors Railway zur Frühlings-Dampflokomotive mit Großlokomotiven und an die kleinere, aber nicht minder interessante Keighley & Worth Valley Railway mit Dampftrieb. Auf dem Programm standen auch Stadtrundfahrten per Bus und Flussboot in York sowie der Besuch der landesgrößten Schaubörse für Dampfmodellbau im Kurort Harrogate. Zur Vorbereitung hatten die Reiseteilnehmer umfassende Unterlagen zu den jeweiligen Tageszielen sowie ein englisch-deutsches Fachwörterbuch mit über 2000 Begriffen aus der Welt der Eisenbahn erhalten. Völlig ohne stressige Situationen, riskante



Produkte und Services - Diesel-hydraulische Lokomotiven - Referenzen

		Leistung	Gewicht	Vmax	
	G6	650 kW	60 - 67 t	80 km/h	<a href="#">Referenzen</a>
	G 1000 BB	1.100 kW	74 - 80 t	100 km/h	<a href="#">Referenzen</a>
	G 1206	1.500 kW	84 - 87 t	100 km/h	<a href="#">Referenzen</a>
	G 1700 BB	1.700 kW	80 - 88 t	100 km/h	<a href="#">Referenzen</a>
	G 2000 BB	2700 bis 2700 kW	84 - 90 t	120 km/h	<a href="#">Referenzen</a>

Verkehrsverbindungen oder frühes Aufstehen war die gesamte Reise sowohl auf das Interesse als auch das Alter der Teilnehmer sorgfältig abgestimmt. Jeder Tag begann mit traditionell reichhaltigem englischem Frühstück im zentral in York gelegenen Bar Convent, fünf Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Hin und zurück ging es ab Hamburg über Zürich und Manchester in Linienflügen der Swiss. Der vollständige und bebilderte Reisebericht erscheint als Fortsetzungsserie in der Nordlichter-Depesche.

Nun mag man sich fragen, wieso der Weg der N-ELF von Hamburg nach Manchester ausgerechnet über Zürich führte. Der gewählte Umweg hatte zweierlei Ursachen: eine taktische und eine praktische. In der Hoffnung, auch Interessenten aus den Reihen des Clubs DR Ehrenlokführer für die Reise begeistern zu können, war neben Hamburg mit Zürich ein zweiter Start- und Zielpunkt gegeben, und nebenbei war die Umwegverbindung um etwa die

---

Hälfte preiswerter als entsprechende Direktflüge; wir hätten so auch über Kopenhagen oder Amsterdam reisen können.

Horst Kuhlmann, stellvertretender Vorsitzender der **N-ELF**, schrieb im Februar 2009: „Der Bahnhof ist eine Enttäuschung im Vergleich zu 1972, alles zurückgebaut!“ Immerhin war der Bahnhof von York bei seiner Errichtung im Jahr 1877 der größte in der Welt, und auch heute vermag die in einem Bogen angelegte Gleishalle zumindest Erstbesucher zu beeindrucken. Dieser imponierende Bahnhof mit seinen prachtvoll verglasten Hallendächern ist das Meisterwerk von William Peachey und Thomas Prosser und hat, was Originalität und Eleganz angeht, auf der Welt wohl nicht seinesgleichen. Schon lange vor dem Bau der heutigen Kathedrale der Technik besaß die York & North Midland Railway (Y&NM) einen kleinen Kopfbahnhof in der Stadt. Dessen noch heute erkennbare Trassenführung innerhalb der alten Festungsstadt war so schwierig, dass sogar eines der alten Stadttore für die Bahnlinie zweckentfremdet werden musste. Das damals direkt gegenüber dem Bahnhof errichtete Direktionsgebäude steht ebenso noch wie das Royal York Hotel, das erste Haus am Platze im viktorianischen Baustil. Als dann auch die Great Northern Railway (GNR) York erreichte, vereinten die beiden Gesellschaften ihre Bemühungen zum Bau eines großen Durchgangsbahnhofs, der im Jahr 1877 seinen Betrieb aufnahm.

In York laufen die Linien von Süden über Doncaster nach London mit denen aus den westlichen Industriestädten Manchester, Sheffield und Leeds zusammen, um sich nach Norden in Richtung Edinburgh sowie über Malton nach Scarborough zu verzweigen: York ist ein Eisenbahnknoten. Die seit dem Ende der Dampflokzeit entbehrlich gewordenen Umlaufgleise hat man ersatzlos entfernt. Die das Dach tragenden Säulen sind kunstvoll geformt, und zwischen den Elementen der genieteten Stahlkonstruktion befinden sich hübsche Ornamente.

### National Railway Museum

Zu einer der bekanntesten Attraktionen Yorks zählt zweifellos das größte Eisenbahnmuseum der Welt. Hier wird nicht nur die weltweit größte Anzahl von Eisenbahnfahrzeugen innerhalb eines Museums ausgestellt, sondern darüber hinaus auch viele weitere Zeugen der technischen Kulturgeschichte. Der Wagen der Königin Victoria steht beispielsweise nur ein kurzes Stück von einem der ersten japanischen Hochgeschwindigkeitszüge „Bullet Train“ entfernt. Zwei große Ereignisse kennzeichneten im Jahr 1975 die Welt der britischen Eisenbahnen: erstens die Feiern zum 150-jährigen Jubiläum der ersten Eisenbahnstrecke der Welt zwischen Stockton und Darlington und zweitens die Eröffnung des nationalen Eisenbahnmuseums in York,

unmittelbar hervorgegangen aus der Zusammenlegung der bisherigen Eisenbahnmuseen von York und Clapham.

In den 1930er Jahren bauten die Gesellschaften Great Western Railway (GWR), London, Midland and Scottish Railway (LMS), London and North Eastern Railway (LNER) und die Southern Railway (SR) ihre Sammlungen mit bedeutendem Material über die Eisenbahngeschichte auf, und im Jahr 1948, mit der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens in Großbritannien, wurden diese Einzelsammlungen verwaltungstechnisch zusammengeführt. Im Jahr 1951 entstand die erste gemeinsame Leitung für diese Eisenbahnmuseen, und man begann damit, die Sammlungen insgesamt zu erfassen und zu systematisieren. Als Ergebnis des Transportgesetzes von 1968 sollte ein nationales Eisenbahnmuseum errichtet werden, um die bis dahin bereits gewaltige Ansammlung von erhaltenswerten Gegenständen unterzubringen.

Der Besuch im nationalen britische Eisenbahnmuseum am Donnerstag gleich zur Eröffnung führte zum erhofft geringen Besucherandrang. Das Ausstellungskonzept des Museums umfasst nach Möglichkeit ganze Züge, so dass nicht nur Lokomotiven zu sehen sind, sondern eine zumindest angedeutete Wagengarnitur. Leider sind die Lokomotiven hier so aufgestellt, dass man die Fahrwerke nicht vollständig ein-



sehen kann; sogar die Zwischenräume zwischen Bahnsteig und Fahrzeug deckt eine Plexiglasscheibe ab. Wegen der meist innen liegenden Zylinder und Steuerungen ist ohnehin recht wenig zu sehen, aber eine genauere Begutachtung scheitert leider an den Sicherheitsvorkehrungen für unvorsichtige Besucher.

Die „Black 5“ stammt aus einer Serie von insgesamt 842 erfolgreichen 2'C-Heißdampflokomotiven für den gemischten Verkehr mit Walschaert-Steuerung, von denen nur insgesamt fünf mit

einem Namen (schottischer Regimenter) versehen wurden und 18 bis in die Gegenwart überlebten. Vom Chefkonstrukteur der L.M.S., William Stanier entworfen, waren insgesamt fünf verschiedene Lokomotivfabriken ab 1934 mit der Herstellung dieses Baumusters bis ins Jahr 1951 betraut. Die Nummer 5000 im Eisenbahnmuseum York (British Rail 45000) entstand im Jahr 1935 in Crewe, aber entgegen der musealen Darstellung war eine Lok dieses Typs niemals mit einem königlichen Zug am Haken unterwegs gewesen. Auf der North Yorkshire Moors Railway sollten wir am Tag darauf die "Black 5" mit der Nummer 45407 unter Dampf im Zugdienst erleben. Im Museum gelangten wir in den Genuss einer Erläuterung auf dem Führerstand dieser "Black 5"-Maschine, und beeindruckend war außer der eckigen Form der Stehkesseldecke das Fehlen des Feuerschirms. Den hat man, so der Museumsführer, vorsorgl. wegen Baufälligkeit entfernt. In der "Great Hall" des Eisenbahnmuseums, seiner eigentlichen Keimzelle mit Drehscheibe, empfängt

fast ständig von Fotografen umringt, und nicht wenige nutzten sie als Hintergrund für ein Erinnerungsbild. Im Jahr 1938 in Doncaster für die LNER unter der Fabriknummer 1820 hergestellt, beeindruckt ihre Erscheinung bis in die Gegenwart. Ist die Mallard schon in Ruhe ein Schaustück, sollten wir am nächsten Tag ihre Schwestermaschine, benannt nach dem Konstrukteur Sir Nigel Gresley, im Fahrdienst erleben. Sämtliche anderen gezeigten Loks, in der "Great Hall" hier beschreiben zu wollen,



würde den Bericht ausufern lassen.

Wen der britische Dampflokbau interessiert, der wird um den mindestens eintägigen Besuch des Eisenbahnmuseums von York nicht herumkommen. Keine Reklame für diese Einrichtung ist übertrieben. Der Kessel der mächtigen Schnellzuglok "King George V" ist ebenso aufgeschnitten wie ein Teil der Dampfmaschine; zudem kann man diese Lok auch in einem Kanal von unten her betrachten. Was dem an den deutschen Dampflokbau gewöhnten Besucher dabei auffällt, ist der relativ kurze Langkessel moderner britischer Lokomotiven bei relativ großer Rauchkammer und die die beiden zusätzlich in die hohe Feuerbüchse ragenden Wasserkammern.



einen geradezu majestätisch die britische Dampflokomotive schlechthin, die Mallard. Die stromlinienverkleidete Nr. 4468 aus der Klasse A4 ist in ihrem blauen Farbleid

### **Auf der North Yorkshire Moors Railway (NYMR)**

Am späten Freitagmorgen trafen wir im Linienbus aus York fast gemeinsam mit dem Zug hinter der Neubau-Dampflokomotive "Tornado" am Bahnhof von Pickering ein. Die 2'C1'h3-Maschine entstand aus Sponsorengeldern als modifizierter Nachbau der britischen Klasse A1 mit einem Kessel aus dem DLW Meiningen. Es war eine der ersten Publikumsfahrten der Lok, die sich akustisch durch einen besonders scharfen Auspuffklang hervorhebt. Im zu dieser Zeit mäßig besetzten Zug fuhren wir hinter der "Tornado" durch bis zum anderen Endpunkt der Strecke in Grosmont, wobei uns bereits die Kreuzung mit der "Sir Nigel Gresley", einer Schwesterlokomotive der "Mallard", von unseren Sitzplätzen holte. Zwar fuhren die Züge an diesem Freitag nicht durch bis in den



---

Küstenort Whitby, (wie am folgenden Sonnabend und Sonntag), aber es waren andererseits auch nicht so viele Leute unterwegs, so dass sich der Andrang in vertretbarer Größenordnung hielt.

Der günstige Sonnenstand und die sonstigen vorteilhaften Rahmenbedingungen ließ einen Teil der Reisegruppe in Grosmont verweilen, und weil jeder mit einer Tagesfahrkarte ausgestattet war, ließ sich der Aufenthalt an der NYMR ganz nach eigenem Belieben gestalten. So war es mir möglich, sämtliche Großdampflokomotiven an diesem Tag beim Umsetzen beziehungsweise bei der Ausfahrt aus Grosmont aufzunehmen. Auf der Strecke der NYMR entstanden die Eisenbahnszenen der Harry-Potter-Filme, und sämtliche Unterwegsbahnhöfe sind sehenswert – insbesondere der von Goathland. Dieser Tag war nach übereinstimmender Meinung mit den erlebten großen Dampflokomotiven im Betrieb der Höhepunkt der gesamten Reise.

### Auf der Keighley & Worth Valley Railway (K&WVR)

Von York aus erreicht man Keighley bequem mit dem Zug über Leeds. Kurz vor der Abfahrt der Museumsbahn brauste auf den Fernbahngleisen ein Zug mit einer „Princess Class“ bespannten Dampflokomotive durch die Station – vermutlich auf dem Weg nach Grosmont. Die relativ kurze Museumsbahn beeindruckt durch ihre Steigung während des gesamten Verlaufs bis zum Endpunkt in Oxenhope. Gebaut worden war die Linie als Lebensader für die Industriebetriebe im Worth Valley, und einige der Industrieruinen sieht man heute noch sehr gut. Um das Jahr 1930 befanden sich einst in Keighley ausgedehnte Eisenbahnanlagen mit vielen Rangier- und Abstellgleisen; davon sieht man heute aber nichts mehr. Die Gegend um diese Bahn ist auch als Bronte-Country bekannt nach einer Familie, die einst hier lebte und tragisch endete. Auf der K&WVR wurden zu Beginn der 1970er Jahre sämtliche Szenen des in Großbritannien sehr gut bekannten Films „Railway Children“ gedreht.

Das Kalkül, wonach sich viele Eisenbahnfans an diesem Sonnabend wohl an die NYMR begeben würden, ging auf, denn es herrschte in den Zügen wahrlich kein Gedränge. Das Innenleben der Fahrzeughalle von Oxenhope ist ebenso sehenswert wie die beiden in Ingrow West angesiedelten Museen; das Bw in Haworth hingegen muss man nicht gesehen haben. Dafür ergibt sich auf der dortigen Fußgängerbrücke ein wunderbarer Fotostandort, und der Souvenirladen dort ist gut sortiert. Zwar gab es für diesen Tag einen Plan, um zeitlich abgestimmt möglichst viel erleben zu können, aber die Tagesfahrkarte für jeden Reisteilnehmer erlaubte auch hier Unternehmungen nach eigenen Vorstellungen. Auf dieser Bahnlinie erlebten wir den einzigen Regenschauer der gesamten

Englandreise, und der fiel heftig aus, aber wir saßen zu dieser Zeit im Zug.

Auf der Rückfahrt ab Leeds wählten wir nicht die kürzeste Verbindung nach York, sondern wir fuhren in einem „Ferkeltaxi“ auf der landschaftlich unheimlich reizvollen Nebenstrecke über Harrogate und Knaresborough. Unser landeskundiger Schatzmeister Anthony Thompson hatte nicht zu viel versprochen, denn die Trasse führte über ein imposantes Viadukt bei Harrogate, durch eine der engsten Kurven des britischen Bahnnetzes und über die Talbrücke von Knaresborough mit einem ebenso überraschenden wie atemberaubenden Blick ins Flusstal.

### Stadtrundfahrten in York und Dampfmodellbau in Harrogate

Den Sonntagmorgen nutzten wir für die obligatorische einstündige Stadtrundfahrt durch York im Doppelstockbus. Während der ausführlichen Erläuterungen wurde uns deutlich, dass wir im Norden Englands waren, denn hier spricht man das „U“ wie in Deutschland, und das klingt zunächst ungewohnt. Zur Mittagszeit ging dann unser Zug nach Harrogate, und noch einmal kreuzten wir auf dem Weg dorthin die beeindruckende Schlucht von Knaresborough. Das Ausstellungsgelände liegt etwas abseits, und so nahmen wir ein Taxi vom Bahnhof dorthin. Die Schaubörse für Dampfmodellbau in Harrogate ist eine für deutsche Verhältnisse völlig ungewohnte Einrichtung, denn hier bewegt sich einfach alles, was sich mit Dampf antreiben lässt.

Es gibt zwei große Ausstellungshallen, von denen die eine mit Werkzeug, Maschinen und metallenen Baumaterial aller Art für den engagierten Modellbauer bestückt ist. In der zweiten Halle dann bewegen sich viele Exponate zu Lande und zu Wasser. Der relativ günstige Wechselkurs für Besucher aus der Eurozone sorgte für manche Versuchung, und das Angebot an Echtdampf-Lokomotiven und Fahrzeugen für 5- sowie 7 ¼ Zoll war schier überwältigend; die kleinste vertretene Spurweite war die 0. Im Freigelände dampften Modelle von Lokomobilen, und der Blickfang schlechthin bestand aus einem offenen Dampfswagen für zwei Personen – einem Nachbau aus dem Jahr 1901. Wer zur richtigen Zeit am richtigen Ort war, gelangte in den Genuss einer gratis-Rundfahrt auf dem Vehikel.

Zurück in York wartete nach dem Abendessen noch eine einstündige Flussbootfahrt bis Bishopsthorpe auf unsere Reisegruppe, beginnend in einem sehr schönen

Sonnenuntergang. Die Rückreise am folgenden Montag verlief dann ebenso glatt wie die Hinreise, so dass sich alle Teilnehmer am Ende durchweg zufrieden mit der Ausgestaltung der Tour äußerten. Gekostet hatte die Reise einschließlich Hin- und Rückflug ab/bis Hamburg (mit Zustiegsmöglichkeit in Zürich), Unterkunft in Einzelzimmern mit English Breakfast sowie sämtlichen Fahr- und Eintrittsgeldern in England 810,- € pro Person, wobei jeder Teilnehmer nach erfolgter Abrechnung noch über 120,- Euro wieder zurück erhielt. Ja, ich hatte schlecht kalkuliert, aber ich bin auch kein gewerblich tätiger Reiseunternehmer.

### Niedersachsen-Stammtisch Freitag 19.6.2009

Bericht von Rolf Staude

Es hieß in der Einladung zum Niedersachsen-Stammtisch am 19. Juni: Fahrt mit der Ilmebahn von Einbeck nach Salzderhelden und zurück und anschl. die Besichtigung der Einbecker Brauerei

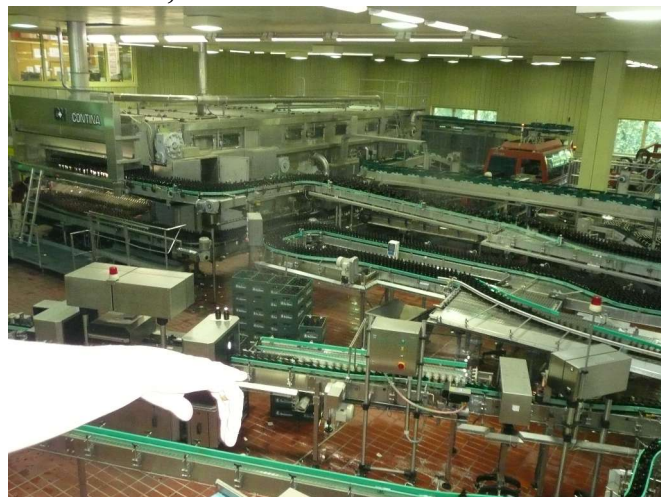
Die Fahrt zu einer Brauereibesichtigung ging natürlich, wenn man ordentlich besichtigen will, nicht mit dem Auto. Also stieg ich in den Regional-Express („Metronom“, der Pünktlichkeit halber!) von Hannover nach Einbeck, nicht ahnend welche Überraschung mir dort bevorstand.



Bei Ankunft des Zuges in Salzderhelden stand auf dem gegenüberliegenden Gleis der „Ilmeblitz“ (historischer Triebwagen) der Ilmebahn, und zum ungläubigen Erstaunen der übrigen Fahrgäste sah es so aus, als ob der Triebwagen nur für mich dort stand, da ich ja

auch mit Hallo begrüßt wurde. Dann ging es mit diesem wunderschönen Triebwagen von Salzderhelden nach Einbeck. Natürlich gab es auch einen Fotostopp und bei schönem Frühsommer- Wetter kamen wir in Einbeck an.

Durch die im 2. Weltkrieg unzerstört gebliebene schöne Innenstadt, mit ausschließlich Fachwerkhäusern, ging es dann individuell Richtung Brauerei, wobei ich so manchen Ehrenlokführer mit Wurst auf der Faust auf einer Bank sitzend traf. Doch endlich trafen wir uns alle im Hof der Einbecker Brauerei und es ging los. Trepp auf - Trepp ab, an Brau- u. Gärbottichen, an Super High-Tec Abfüllanlagen vorbei erfuhren wir, dass seit 1351



Abfüllanlage

Einpöcksches Starkbier gebraut wird aus dem dann die Bezeichnung Bockbier entstand. Nach dem sehr interessanten Rundgang und Vortrag entschlossen wir uns Martin Luther zu testen. Der hatte schon 1521 verkündet: „Der beste Trank, den einer kennt, der wird Einbecker Bier genannt“. Es wurde ein schöner restlicher Nachmittag im tiefen Keller bei leckerem Imbiss und süfffigem Bier. Nachdem der Zapfhahn rigoros um 17 (?) Uhr abgesperrt wurde (sonst wäre wohl so mancher bis zum Sonntagmorgen- Frühschoppen geblieben) durften wir wieder ans

Tageslicht. Leider gab es diesmal keinen Sondertriebwagen, sondern ein ganz profanes Taxi zum Bahnhof Salzderhelden, um nach diesem erlebnisreichen schönen Stammtisch wieder nach Hause zu fahren. Ergänzung: Bis auf eine fünfköpfige Autofahrer-Gruppe die übernachten mußten. Glück muß man haben: sie fanden eine historisch gekleidete Stadtführerin! Herrliche Anekdoten und detaillierte Sehenswürdigkeiten (Wasserversorgung!!!) für diese alte Bierstadt, plus „all inclusiv“ ein Bier, und dann noch Lifemusik anläßlich des Stadtfestes. Mehr geht nicht!

Darum Dank an Sttl. Gerhard Höttcher für diesen kurzfristig organisierten Tag, der so gut besucht wurde, dass auch die Triebwagenfahrt keinen Zuschuß benötigte.



Stammtisch Niedersachsen und Gäste

### Betreff: Erscheinung dieses NFS

Liebe Mitglieder und liebe Leser, auf Seite 1 wird vom Sekretär die Verspätung angezeigt. Ein erneuter Krankenhausaufenthalt macht erforderlich, dass dieses NFS mit dem jetzigen Stand erscheinen muß, da das Anmeldeformular und die Informationen zur Jahreshauptversammlung noch im August bei Euch Allen vorliegen soll!

Nochmals kommen wir der Bitte nach, diesen Aufruf zu wiederholen:



Dampflokomotive 89 6009

### **Spendenaufruf:**

Liebe Clubmitglieder, damit die Betriebsfähigkeit dieser Lok für unser Hobby Ehrenlokfürer wieder hergestellt wird, bitten die Dresdner Kameraden um zahlreiche Spenden!

**Spendenkonto bei der Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97, Konto Nr. 3 69 76 22**

für IG Bw Dresden-Altstadt e.V.  
Kto Nr. 3 69 76 22, BIC GENODE F1S10  
IBAN DE85 120 965 970 003 69 76 22.

Eine Spendenbescheinigung wird bei Angabe der Spenderadresse ausgestellt.

Wer in seinem Bekannten- u. Freundeskreis für die 89 6009 werben will, kann sich beim Spressesprecher, Alfred Hobl, Sonnenblumenweg 24 in 01159 Dresden, e-mail: [alfredo.privat@gmx.de](mailto:alfredo.privat@gmx.de), ein Werbeprospekt anfordern.

Ein Spruch aus dem Fundus von Malte Eckard: „Wichtigster sind Leute, die nie etwas Wichtiges tun“. Von Henri Nannen

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

23.1.2010 Eisbeinessen

### 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)

**Ende Aug.:** Fahrt mit dem Moorexpress nach Stade  
u. zum Feldebahnmuseum 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

12.09.2009 Gartenfest in Kiel

10.10.2009 Kombinierte Fahrt auf dem Alsterdampfer  
„St. Georg“ sowie Fahrt im historischen S-Bahn-  
Zug durch Hamburg

### Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker Str. 24, 66564 Ott-  
weiler 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:

**19.12.:** Weihnachtsfeier

### IG SFG (StraßenbahnFreunde Gera)

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

Wolfgang Peetz, Michaelangelostr. 83, 10409 Ber-  
lin, Tel.: 030 4239201

**2. WD für ESF vom 10.10. bis 14.10.2009** Details

3. bitte bei Wolfgang Peetz erfragen. **4. GK zum  
ESF und 1. WD für ESF vom 11. 04. 2010  
bis 29. 04. 2010 darin enthalten das NTP  
vom 24. 04. bis 26. 04.**

Natur- u. Technikprogramm ein sehr interessan-  
tes, 3-tägiges Programm mit einem Vortrag,  
„Die Eisenbahn in Albanien, Theaterabend,  
Bahn-Tour nach Chemnitz, Führung durch das  
Straßenbahnmuseum u. Stadtrundfahrt. Besuch  
der Porzellanfabrik Triptis, Stadtführung in  
Zeulenroda mit Weida-Talsperre u. zu Gast im  
Bio-Seehotel; in Gera: Abschiedsabend mit  
Quizz-Runde.

### „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.

—