



New Facts & Stories

NFS – Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFUEHRER Ausgabe 3+4 1.12.2012

Redaktionsadresse: c/o Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, D 31708 Ahnsen, Tel.: 05722 85811

e mail: h.bruer@gmx.de

Fax: 05722 907030

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde des Clubs!

Bisher war ich der Meinung, auf die erste Seite müssen die wichtigsten Themen: wie zum Beispiel die nächste JHV, die in Dresden vom 25. bis 27. Oktober 2013 stattfinden wird.

Da seit einiger Zeit die erste und die letzte Seite des NFS farbig sind, will ich keine große Vorrede schreiben, sondern Bilder von unserer Clubreise und der JHV in der Schweiz sprechen lassen. Eines muß aber auf die 1.Seite: die Programme, die „JHV-Stubenältester“, Heini Billeter und seine Frau Rosemarie auf die Beine gestellt haben, verdienen Hochachtung! Es wird allen Teilnehmern, in der fantastischen Reihe der „Heini Billeter-Reisen“ -in Erinnerung bleiben! Vielen Dank!

Für das Neue Jahr wünscht der Vorstand allen Lesern schöne und gesunde Weihnachten und ein erfolgreiches neues Jahr mit viel Dampf im Kessel!



Nachrichten aus dem Sekretariat:

Neue Anschriften:

Hartwin Hamp, unser Quästor, hat eine neue Handy-Nr.: 0151 6481 0531

Heiner Bruer, Sekretär bittet nochmals die alte E-mail-Anschrift (freenet) zu löschen. **Neu!:**

h.bruer@gmx

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

Hilmar Hosang aus 38667 Bad Harzburg, Amts-garten 23; Tel.: 05322 53581, E-mail: gudrun@marketingbewegt.de

Karsten Siebert aus 30855 Langenhagen, Anemonenweg 32; Tel.: 0511 1612 2904

Uli Storzer aus 69488 Birkenau-Nd.-Liebesbach, Gartenstr. 15; TEL.: 0160 8456 643 E-Mail: sirius.cybernetic@gmx.de

Der Ruf unseres Quästors!

An alle die den Jahresbeitrag 2012/2013 noch nicht bezahlt haben. Bitte, bitte nicht wieder warten bis Hartwin Hamp wieder Geld für Erinnerungsporto ausgeben muß!

Die Daten unseres Kontos für Beiträge u. Spenden:

Begünstigter: Club DR Ehrenlokführer Winterthur

Konto: 91-634676-4EUR

Bank: Swiss Post PostFinance Bern

IBAN-Nr. CH52 0900 0000 9163 4676 4

BIC (=Swift Code): POFICHBEXXX

Dieses Konto wird in "EURO" geführt!

Und lasst Euch nichts anderes als ein

„SEPA“ Überweisungsformular

anschnacken! Die Postbank hat diese

nicht am Schalter. Die Formulare müs-

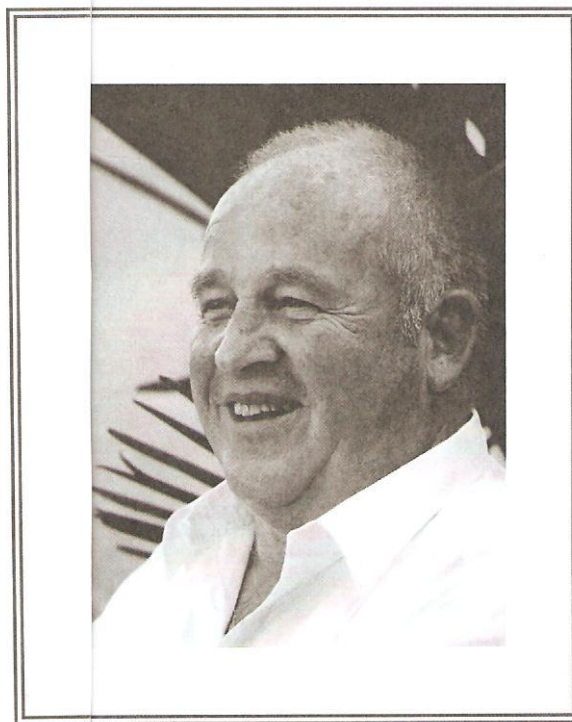
sen perasönlich angefordert werden!!! Ist

also im Kern immer noch ein Staatsbetrieb.

Unser Kollege Dr. Gerhard Lenssen macht darauf aufmerksam, dass in der Verwandtschaft Eisenbahnbilder aus den 20-er Jahren gefunden wurden! Abzurufen sind diese unter

<http://www.das-letzte-kleinod.de/archiv>

Wir trauern um Wolfgang Kierdorf



Wolfgang, kam durch seinen Bruder Hans-Gert zu uns in den Club. Es hat immer viel Spaß gemacht, ob auf Clubreisen oder Versammlungen, mit diesem Duo zusammen zu sein. Nun ist Wolfgang, wie wir aus der Karte seiner Angehörigen lesen, am 19. August abberufen worden.

„Ich wär so gerne noch geblieben, mit Euch vereint ihr meine Lieben, doch weil es Gott so haben will, geh´ ich fort ganz still.“

Ja, wir hätten ihn auch noch gern in unserem Kreis gehabt! Seine freundschaftliche Art am Clubgeschehen teilzunehmen, wird uns fehlen.

Wir werden Wolfgang in guter Erinnerung behalten.

Ein ganz herzliches Dankeschön verdient

unser liebes Kölner **Mitglied Hans-Gert**

Kierdorf. Er hat mit seiner namhaften Spende ermöglicht, den Anlass in Sihlwald aufs Beste durchzuführen.

Wir bedauern sehr, dass er selber nicht dabei sein konnte; er hat es liebenswürdigerweise übernommen, seine liebe Elisabeth zu pflegen, die wegen bei einer Reise nach Rumänien aufgelesenen ernsthaften gesundheitlichen Beschwerden weder an der Clubreise noch an der GV in Winterthur teilnehmen konnte.

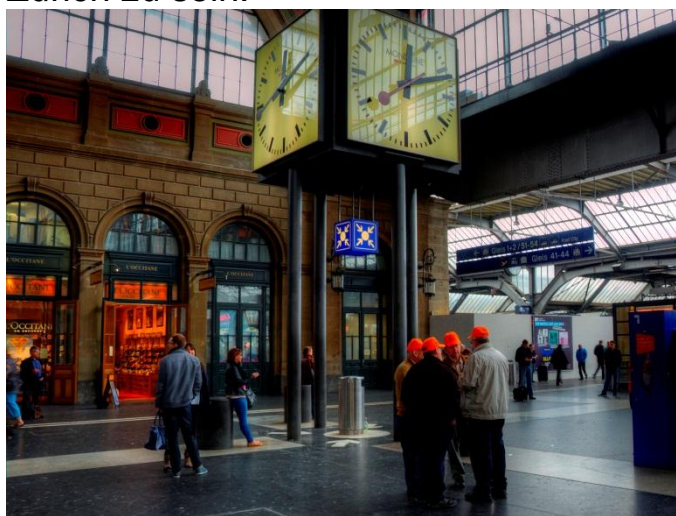
Info von Heini Billeter

Die Clubreise 2012 unter dem Motto

Evviva el Ticino ...

begann für einige der Gruppe schon einige Tage früher. Verlockend durch die Angebote der SBB („Swiss Pass“) Hiermit kann man am Tag 24 Stunden kreuz u. quer durch die Lande fahren mit Bahn, Bus, Schiff, also fast alles was rollt, schwebt oder schwimmt!

Andere reisten am Sonntag an, um am nächsten Tag pünktlich zum Treffen unter der großen Uhr im Hauptbahnhof Zürich zu sein.



Um auch pünktlich zu sein, nahm ich mit meiner Frau Ellen das erste Mal einen Auto-Reisezug mit. Ankunft 8:00 Uhr in Lörrach an der Schweizer Grenze. Wir mussten ja vor Zürich noch nach Winterthur, um das Auto zu parkieren und das Geld der Mitglieder für das JHV-Programm ins Hotelsave zu deponieren. Um es kurz zu machen: Ankunft in Lörrach mit 90 Minuten Verspätung – nach weiteren 65 Minuten konnte das Auto in Empfang genommen werden!!!

Wir haben es noch geschafft, ohne Geschwindigkeitsübertretung und Dank der zuverlässig/präzisen SBB. Der von der Marketingabteilung der DB AG vorgeschlagene neue Name für die DB, SSB (=SchienenSchleichBahn) trifft hier zu.

Alle angekündigten Teilnehmer bestiegen den geplanten Zug nach Linthal, mit Umsteigen in Ziegel-Brücke. Die Weiterfahrt mit dem Schweizer

Postauto auf einen Pass ist immer ein fast tollkühnes Erlebnis. Mit „der Posthorn-Vorfahrt“ ging es auf die Clausenpass Höhe. Viel zu sehen gab es zur



Dieses Bild ist eine Ausnahme

Freude des Gipfel-Cafe's nicht, denn die „Kipflis“ schmeckten allen zu gut. Abwärts ging es bis Flülen und dann mit dem IR nach Bellinzona.

Gleich gegenüber vom Bhf ist das „International“. Ein gutes Hotel mit einem guten Restaurant und einem Chef namens Bruno, der uns jeden Abend, mit wunderbaren Speisen und seiner Art, erfreute. Vielen Dank lieber Bruno! Dieses zur Einführung vom Sekretär

1.Tessinertag

Von Lutz Peters

NEAT oder der neue Gotthard-Basistunnel.

Am Dienstagmorgen mußte ich zu einer für mich ungewohnten Zeit zum Frühstück erscheinen. Um 8:20 Uhr startet ein Postbus mit 21 Teilnehmern an Bord in Richtung Pollegio. Nach einer knapp 25-minütigen Fahrzeit steigen wir an der Haltestelle des Infocentro Alp Transit aus. Unser Weg führt uns zuerst zum Informationszentrum der südlichen NEAT-Baustelle am Gotthard-Basistunnel. NEAT ist die griffige Abkürzung für die neue Alpentransversale von Zürich bis nach Mailand. Der neue 57 km lange Gotthardtunnel wird nach seiner Fertigstellung ein wichtiges Teilstück dieser Eisenbahn-Fernstraße sein. Er beginnt im Norden bei Erstfeld und endet im Süden bei Bodio.

Im Info-Center werden wir von einer charmanten Dame erwartet und in einen Vortragsraum geführt. Mit Hilfe eines Dia-Vortrages erfahren wir zuerst einige technische und informelle Details über den neuen Tunnel. Die Schau im Info-Center ist auch beeindruckend. Verglichen mit der mühsamen Arbeit beim Bau des ersten Gotthard-Tunnels erscheint dieses Projekt, wie ein „Maschinenspiel“ am Computer. Über die Probleme und Tücken bei diesem Vorhaben wird nicht so viel gesprochen. Hervorragend erscheinen die extrem hohen Standards der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes für alle Beteiligten. Da lag beim ersten Bau vor etwa 130 Jahren doch vieles im Argen.

Nach der Einführung in die notwendigen Sicherheitsvorschriften werden wir entsprechend eingekleidet. Wir bekommen jeder einen Overall, ein paar Arbeitsstiefel, einen Rucksack und einen Transponder. Der Rucksack dient u.a. der Ersten Hilfe bei einem Unfall vor Ort. Mit Hilfe des Transponders kann über GPS festgestellt werden, wo sich der dazugehörige Mineur gerade „herumtreibt“. Somit ist sichergestellt, dass keiner der Arbeiter „verloren“ geht. In dieser „Verklei-



dung“ werden wir dann per Kleinbus nach Bodio gefahren.

Dort angekommen erwartet uns bereits ein Spezial-Schienenfahrzeug. Nach einer etwa 4-5 km langen Fahrt hält der Zug im Tunnel, und wir steigen aus. Als Erstes überrascht das ungewöhnlich

große Profil der Tunnelröhre.



Schon auf dem Weg zum Info-Center ist mir ein abgestelltes ausrangiertes



Schneidrad aufgefallen. Es erinnerte mich sofort an die „TRUDE“, eine Tunnelbormaschine, für den Bau des Elbtunnels in Hamburg. Beim Museum für Arbeit in Hamburg ist so ein Schneidrad ebenfalls zu bestaunen.

Nachdem wir ausgestiegen sind, fährt der Zug ein paar Hundert Meter zurück, um uns nicht mit seinen Motorengeräuschen zu stören. Die technischen Details zum Tunnel erspare ich mir, da sie im Internet nachzulesen sind. Der Tunnel besteht aus zwei getrennt voneinander liegenden Einspur-Röhren, die alle 325 Meter mit sogenannten Querschlägen miteinander verbunden sind. Durch sein einmaliges Profil können dann Züge ohne Schublok und mit einer angedachten Geschwindigkeit von etwa 200 – 250 km/h den Berg unterfahren. Die Eröffnung soll Ende des Jahres 2016 erfolgen.

Wir stehen jetzt in einem fast fertigen

Bereich des Tunnels und lauschen den interessanten Ausführungen unseres Führers. Einen dieser Querschläge, der



beiderseits mit „Sicherheits-Schleusen“ verschlossen ist, dürfen wir dann besichtigen. Auffallend für mich ist jedoch die Lagerung der Gleise auf Gummipolstern. Das trägt u. a. zu einer deutlichen Lärminderung bei, und ermöglicht die auffallend hohe Durchfahrts-Geschwindigkeit der Züge.

Dann wird zum Aufbruch gemahnt, und wir werden mit dem inzwischen wieder eingetroffenen Zug zurück zum Südportal gefahren. Nach den üblichen Ablichtungen bringen uns die zwei Kleinbusse schließlich zurück zum Info-Center. Wir entledigen uns unserer Arbeitskleidung



Nicht ohne ein Gruppenfoto!

und gehen danach weiter zum Center. Dort werden wir bereits von den Reise-Teilnehmern erwartet, die am Vormittag Bellinzona besichtigt hatten. Bis zur Weiterfahrt mit dem Bus nach Piotta zur

Ritom-Standseilbahn nutzen wir die Zeit für die Beseitigung des Flüssigkeitsdefizits des Körpers. Von einer „Unterhopfung“ kann ich aber nicht sprechen, da ich dem Bier in solchen Mengen nicht zugetan bin. Gemeinsam gehen wir danach zur Bushaltestelle.

Eventuell vorkommende Fehler sind beabsichtigt, um die Konzentration des Lesers zu fördern! Gut gemacht, Lutz!

Ja., wie mein „Vorschreiber“ andeutete, ging es mit dem Postauto zur Ritom-Drahtseilbahn. Hinauf begleitete uns eine charmante Schaffnerin, wie Hans-Dieter Hoffmann schrieb!

Aus 1.793 MüM konnten wir den Blick genießen. Im Tal tief unter uns am Flugplatz zeigt uns ein Jet-Pilot der Schweizer Luftwaffe, wie man in engen Tälern startet u. landet - ob Heini mit seinen guten Beziehungen auch das „arrangiert“ hat?



Heini Billeter verkündet, dass wir statt einer Wanderung zum See gleich wieder zu Tal fahren. Zurück ging es mit Postauto u IR nach Bellinzona, um uns wieder von Bruno verwöhnen zu lassen.



2. Tag: Technik, Ausflug und Kultur am Abend (v. Hans-Dieter Hoffmann, incl. Bilder)

Die Damen und einige Herren sind am Morgen mit einem Stadtführer unterwegs, während die Herren mit einigen besonders interessierten Damen 10 Minuten zu den „Officina di Bellinzona“ laufen. Nein, mit den Uffizien von Florenz hat das nix zu tun. Es sind die Bahn-Werkstätten der SBB/CFF/FFS, die wir besichtigen wollen. Und die „Kathedrale“ ist auch keine Kirche sondern eine riesige alte Fabrikhalle,



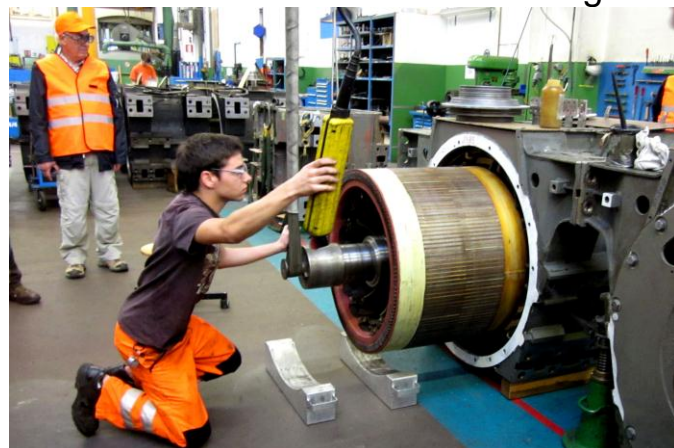
in der Routine-Revisionen und Reparaturen an Elektrolokomotiven der SBB und „externer Kunden“ ausgeführt werden. Die Instandhaltung von Personenzugwagen wurde in andere Werkstätten verlegt, dafür werden nun in benachbarten Hallen Güterwagen fachgerecht überholt und geprüft.

Herr Ryser ist von Heini und Peter informiert, was Ehrenlokführer sind. An den Fragen hat er wohl schnell erkannt, dass diese Besucher schon einiges über Eisenbahn-Technik wissen. Sehr freundlich und bereitwillig wird alles detailliert erklärt.

So wie in Meiningen die Dampflok vollständig zerlegt und überholt werden, nimmt man sich hier die bekannten Schweizer Elektroloks vor (RE 4/4; Re 6/6 etc). Dabei werden auch die gesamten elektrischen Bauteile einschließlich der Motoren auseinander genommen.

Beeindruckend war das schon, wie da

ein junger Mann die Wicklung an einem Kollektor erneuerte oder ein anderes Team den riesigen Anker vorsichtig in den überholten Motorblock hinein ge-



schoben hat. Sämtliche Arbeiten am Fahrwerk, einschließlich Herstellung neuer Räder, Radreifen oder Achsen waren aus nächster Nähe sehen. Endlich konnte wir auch die „Pfanne“ im Drehgestell betrachten, in der jeweils der Zapfen des schweren Lokkastens sitzt, um den sich ja in jeder Kurve „alles dreht“.



Im Ersatzteil-Lager gibt es einen großen Vorrat an Stromabnehmern, deren Schleifer bekanntlich weicher sein müssen, als der Fahrdrabt - trotzdem halten sie etwa 150 000 km aus! Ach, schnell mal in einen Führerstand steigen und ein Foto machen - Herr Ryser war sehr großzügig -. Zurzeit arbeitet man an einem Großauftrag bei dem 40 Jahre (!) alte Loks jeweils zum Fristablauf für die S-Bahn in Zürich umgebaut werden (Projekt: „RE 420 LION“). Für weitere 20 Jahre sollen je zwei dieser Loks in Spitzenzeiten des Berufsverkehrs Doppel-



stock-Personenzüge im „Sandwich-Betrieb“ fahren („Sandwich“ = eine Lok an jedem Zugende). Dafür muss u.a. die gesamte Steuerung so geändert werden, dass ein Betrieb, wie bei den heute üblichen Triebzügen ohne zeitraubenden Lokwechsel mit vereinfachter Bremsprobe möglich ist.

Täglich etwa 60 Achsen von Güterwagen ausbauen und überholen / erneuern - das erfordert schon eine perfekte Ablauforganisation und Maschinenausrüstung. In dieser Halle sind Schienen mit kleinen Drehscheiben an den Kreuzungspunkten im Boden eingelassen, um so die Achsen möglichst effizient



von einer Arbeits-Station zur nächsten rollen zu können. So wie bei den Loks werden auch diese Achsen mit Ultraschall u. anderen Techniken auf verdeckte Schäden/Mängel untersucht. Je nach Auftrag werden die Aufbauten der Güterwagen überholt/repariert.

Ein ausgeklügeltes Kontrollsystem („audit trail“ = Dokumentation: Wer hat

was, wo und wann an welcher Lok oder welchem Wagen gemacht und geprüft?) ist angesichts der extrem hohen Qualitäts- u. Garantieforderungen der Kundschaft unerlässlich.

Trotz dieser Leistungen schleicht durch die Werkstätten das „Gespenst“ der Betriebs-Schließung. Vor einigen Jahren wurde sie durch „wilde“ Streiks (ohne Unterstützung der „regulären“ Gewerkschaften), durch Protestaktionen vor dem Bundeshaus in Bern, sowie durch harte Verhandlungen abgewendet. Neue „Sachargumente“ führen erneut zu Misstrauen und Bedenken: Wegen der heute vermehrt verwendeten Triebzüge braucht man weniger Lokomotiven. Der Gleisanschluss zwischen Werkstatt und die Hauptstrecke führt über eine Rampe, die von solch langen Triebzügen kaum befahren werden kann. Außerdem müssten die Werkstatthallen für diese Fahrzeuge erst umgestaltet werden. Ob



Herr Ryser, unverzichtbare Erfahrung im Unternehmen! man wie in Meiningen - als „Kompetenz-Zentrum“ mit Aufträgen von externen (nicht SBB) Kunden über die Runden kommen, kann ist fraglich. Wirklich beeindruckt verabschieden wir uns von Herrn Ryser und den hoch spezialisierten Mitarbeitern drücken wir die Daumen für eine gesicherte Zukunft ihrer Arbeitsplätze.

Der Stadtrundgang hat gezeigt, dass das „kleine Städtchen“ Bellinzona viel zu bieten hat und zwei Stunden dafür viel zu wenig sind. Außerdem ist dieser Ort

für „Erkundungs-Ausflüge“ im Ticino ein logistisch / strategisch besonders günstiger Standort - eine kluge Wahl unserer Reiseleiter! (*das stimmt! Die Red.*)

Mit der S-Bahn-Fahrt nach Lugano-Paradiso beginnt für alle gemeinsam am Mittag der touristische Teil des Tagesprogramms. Ein „Paradiso“ war das sicher mal zu Zeiten von Herrmann Hesse oder in den 1950er Jahren, wo eine Villa im Tessin als Standard-Symbol reicher Leute galt. Inzwischen scheint es sich zu einem „Paradies“ für Bauunternehmer und Immobilienmakler entwickelt zu haben. Vom Seeufer bis weit hinauf sind fast alle Hänge der Region Lugano mit riesigen Betonbauten „zugepflastert“. Wahrscheinlich wollte jeder, der sich keine Villa leisten konnte, dort zumindest eine Eigentumswohnung haben. Ein Ende ist da wohl nicht in Sicht. Beim Spaziergang auf der Promenade von Lugano zählten wir 8 große Baukräne, die in den rötlichen Abendhimmel über der Stadt ragten.



Mit dem Schiff fahren wir zum Park „Swiss Miniatur“. Vor allem Besuchern ohne Schweizer Pass werden hier typische Bauwerke und sonstige Sehenswürdigkeiten der Schweiz mit wunderschönen Modellen im Maßstab 1:25 gezeigt. „Bewegt“ wird die Szenerie - sehr schön für Eisenbahnfreunde - mit diversen Modellbahnzügen nach Schweizer Vorbild.



Zur Beachtung: Blumen, Rasen, Wasser etc. alles echt



Nach wenigen Minuten S-Bahnfahrt, zurück nach Paradiso, fahren wir mit der Standseilbahn hinauf zum Monte San Salvatore. Wer bis zur Kapelle hinaufgestiegen ist, hatte einen schönen Rundblick über den See und die Berge ringsherum. Als freundliche Geste versteckte leichter Dunst / Nebel die zahlreichen Betonbauten. Viel Zeit zum Verweilen bleibt nicht, wir wollen noch schnell vor der japanischen Reisegruppe zu Tal fahren und mit der S10 nach Bellinzona zurückkehren.



Abendessen und dann ein gemütlicher Tagesabschluss – für fast alle, aber nicht für zwei „Unentwegte“. Karin, meine Frau, hat beim Stadtrundgang am Morgen das „Teatro Sociale“ von außen gesehen und bald danach haben wir Karten für „Francois d’Assise“ erworben, ein Schauspiel in französischer Sprache, in dem ein einziger Künstler als Franz von Assisi sein Leben erzählt/darstellt. Eine tolle Aufführung in exzellent klarer Aussprache, so dass man auch ohne vertiefte Sprachkenntnisse „mitkommen“ konnte. Ein schöner Tag ! Bellinzona und das Ticino haben wirklich viel zu bieten!

Tessiner Tag 3

Am dritten „Tessiner Tag“ fahren wir nochmals mit der S10 und dem Schiff nach Süden. Nahe der Landungsbrücke von Capolago steht ein Zug der Zahnradbahn zum Monte Generoso für uns bereit.



Oben im dicken Nebel können wir - mit ein bisschen Phantasie - vom Matterhorn im Norden bis zum Mailänder Dom im Süden schauen - andermal wird's besser! Nach kurzer Bahnfahrt warten auf uns in Mendrisio noch zwei „Eisenbahn-Leckerbissen“: Der Club San Gottardo / Mendrisio hat in seiner Remise ein echtes Krokodil stehen

(Ce 6/8 II 14276; WN. 2773). So wie ein Tier im zu engen Käfig steht es da, eingeklemmt zwischen den Wagen



des Clubs, mit einer Eisenkette und Vorhängeschloss (!) an der Tür des Führerstands. Der Club-Präsident öffnet sie für uns und so können wir trotz der etwas nüchternen Umgebung Fotos von dem stolzen, echten Krokodil „knipsen“. Unser Gastgeber wird immer gesprächiger und erzählt uns von seiner Zeit, als aktiver Lokführer auf diesen Maschinen. Auch wenn es keinen Heizer brauchte, war fast immer ein zweiter Mann dabei, der den Lokführer nach bestimmten Zeiten mal ablösen musste oder sich um das Wohlbefinden der Maschine gekümmert hat (viel Abschmieren!). Für den Ein-Mann-Betrieb gab es später eine SIFA mit einem Fußschalter am Steuerpult. Wenn die Maschine einen kleinen Klapp-Sitz hatte, dann war der SIFA-Schalter oben am Fenster damit man immer wieder aufstehen musste! Beides, mechanischer Teil von SLM und elektrische Ausrüstung von Oerlikon sind bei dieser Maschine in die Jahre gekommen und erfordern Sanierungsarbeiten für rund eine Million Franken; „die Hoffnung - auf ein Wunder - stirbt zuletzt“.

Die „Galeria Baumgartner“ ist der zweite Eisenbahn-Leckerbissen - vor allem für Modellbahner. Es ist wohl „die größte“ oder „eine der größten“ Modellbahnsammlungen der Welt mit einigen tausend Triebfahrzeugen und Wagen der Spurweiten Z bis IIm. Alles in tollen Vitrinen hinter Glas. Das war auf Dauer

wohl nicht mehr so attraktiv, also ist man dabei, diverse Anlagen aufzubauen, auf denen sich auch etwas bewegt. Nicht alle Fahrzeuge sind „elektrisch“; Kindheitserinnerungen kommen auf, als ich „meine“ Märklin-Aufzieh-Lok (Uhrwerks-Lok) in einer Vitrine entdeckte.



Da lohnt es sich eine Lupe zu nehmen! Für das Bild!!! Die Rückfahrt mit der S 10 haben wir (Karin u. Hans-Dieter) in Lugano / Zentrum für einen abendlichen Promenaden- und Stadtbummel unterbrochen. Vom Bahnhof fährt man mit einer Standseilbahn runter in die Altstadt am See. Bei einem „Dezi“ Rotwein und leckeren Kleinigkeiten dazu genießen wir das südliche Flair am Marktplatz.

Ergänzung vom Sekretär:

Auch das leicht zu erreichende Ascona war ein Besuch wert. Eine Promenade am Verbano/Lago Maggiore, die wir um diese Jahreszeit genießen konnten.



Südländische Gassen mit Geschäften, Cafe's und Gärten luden zum Shoppen und Verweilen ein. Dazu eine sehr schöne Kirche. Dies taten der Sekretär mit Frau und Peters – Lutz und Ingrid -aus Hamburg.

Tessiner Tag 4

Abschied vom schönen Ticino und auf zu neuen Zielen heißt es am nächsten Morgen. Mit dem ICN kann man in wenigen Stunden nach Zürich u. Winterthur schweben. Aber welcher Eisenbahnfreund will sich die von der Reiseleitung geplanten, interessanten „Umfegfahrten“ entgehen lassen. Von Bellinzona fahren wir nach Locarno mit der S 6. Die Umsteigezeit ist knapp und der Bahnsteig der Centovalli-Bahn ist im Untergrund. Schade, so bleibt keine Zeit für einen Blick auf den Ort und den See - andermal wird's schon klappen. Mit dem Panoramazug der Centovalli -Bahn (gemeinsam betrieben von einer Schweizer u. einer Italienischen Bahngesellschaft!) geht es weiter nach Domodossola an der Südeinfahrt zum Simplon-Tunnel. Es gibt nur einen Sitzplatz mit „Panorama-Streckensicht“ neben der Kabine des TF. Also rutschen wir - weiter hinten - von einer Seite auf die andere, um einen Blick zu erhaschen auf die wild zerklüftete Landschaft, die oft sehr alten Steinbrücken für die Straße und den Wildbach tief unten im Talgrund. Der Anschlusszug nach Brig ist verspätet - nun ja, wir sind noch in Italien und nicht in der pünktlichen Schweiz. Kurz nach der Abfahrt wird der Grund der Verspätung bekannt gegeben. Der Pendolino ist defekt, nach Tunneldurchfahrt müssen in Brig alle Reisenden in einen Ersatzzug umsteigen. Ein Tunnel-Rettungszug stand mit laufenden Motoren im Bahnhof Brig für uns bereit! Von Brig nach Bern geht es mit dem Regionalzug „Lötschberger“ - wie früher - „oben rüber“ auf der alten BLS-Strecke. Im IC von Bern nach Zürich gibt's nur Stehplätze. Dafür haben wir im Banana-Hotel zu Winterthur den direkten Blick vom Zimmer auf das Gleisvorfeld des Bahnhofs - was will ein Eisenbahnfreund noch mehr?

20 Jahre Club DR Ehrenlokführer JHV 2012 und Jubiläum

Während der, wie immer, zügig durchgeführten Clubsitzung hat „Ueli, der Heizer“



den Damen „seine“ Stadt Winterthur gezeigt und in der Confiserie Vollenweider für einige süße Verführungen gesorgt.

Das kann er ! (die Red.)

Dann aber hieß es: „Nix wie rüber zum Bahnhof, das Eisenbahnprogramm soll folgen“. Mit S7 fahren wir nach Effretikon, wo ein Dampftriebwagen mit Bei-



wagen wartet, um uns zum Eisenbahnfest hinauf nach Bauma zu bringen.

Eine tolle Idee unserer Organisatoren: es handelt sich, soweit bekannt, um das einzige betriebsfähige Exemplar der „Kittel Dampf-Triebwagen“, die einstmals in Esslingen gebaut wurden. So mancher Modellbahner hat ein entsprechendes Modell in seiner Sammlung. Der Dampflokverein Züricher Oberland (DVZO) betreibt diese historische Garnitur und ist auch Veranstalter des Eisenbahnfests in Bauma, zu dem auch diverse Gastfahrzeuge kommen und

Kurzfahrten für Besucher anbieten. Wir machen einen Ausflug mit dem schönen roten Triebwagen (BDe 4/4, 92), der



von der Züricher Museumsbahn (ZMB), also mit Hilfe von Heini Billeter, Peter Brühwiller und ihren Freunden, wieder betriebsfähig hergerichtet und zugelassen wurde. Einige Dampfloks „köcheln“ vor sich hin und werden, streng nach



Fahrplan, vor die historischen Ausflugszüge gespannt. Esslingen war schon eine solide Lok-Schmiede; die dort eingesetzte Lok „Schwyz“ (Nr. 2224) des DVZO wurde 1887 auch bei Emil Kessler gebaut! Zurück zum Hotel und auf

zum traditionellen „Club-Gesellschaftsabend“. Es gab Ehrungen, kurze Dankesreden und viel zu erzählen, wenn man sich seit der JHV in Karlsruhe nicht mehr treffen konnte.

Ein echtes Sonntags-Ausflugsprogramm haben die Schweizer Freunde vorbereitet: Mit der S 26 nach Zürich/Stadelhofen; Dampferfahrt auf dem See nach



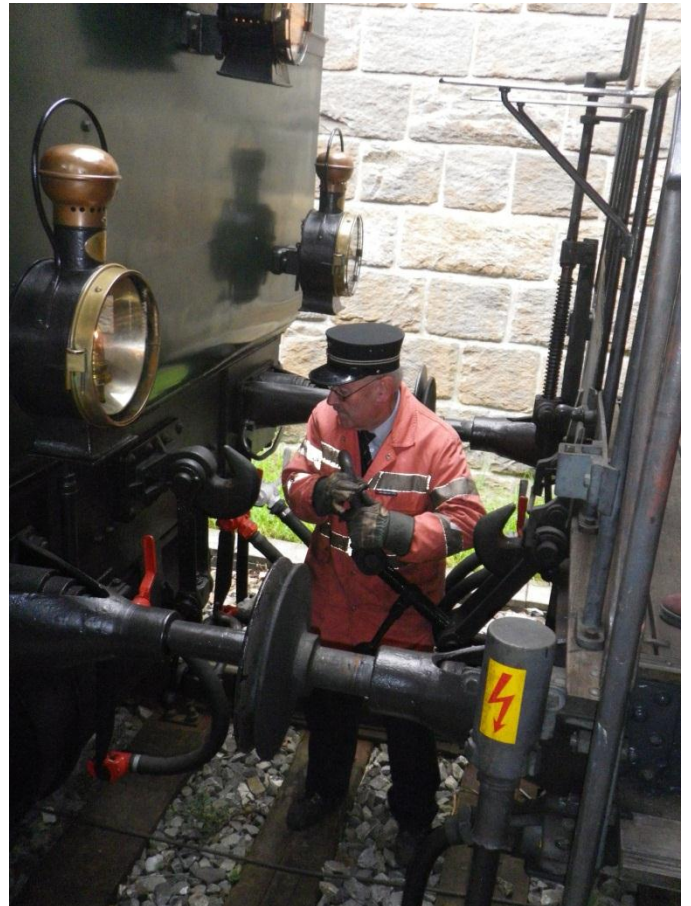
Thalwil; Dampfzug-Fahrt mit der Dampflokomotive „**Hansli**“ der ZMB mit historischen Wagen via Wiedikon nach Sihlwald.

Eingefügt in den normalen S-Bahn-Verkehr musste diese Fahrt mit höchster Präzision und Pünktlichkeit, erfolgen. Kompliment, alles hat geklappt, Dank des Zugführers, Rangiermeisters, und !



Präsident Peter Brühwiler, da das ZMB-Personal in Bauma unabkömmlich war. Auch die „Truppenversorgung“ mit einem Picknick* in Sihlwald und einem abschließenden „Ständchen“ der Alphornbläser* zeigten uns traditionelle Schweizer Spezialitäten.

- Bilder auf der farbigen Rückseite



Da im Plan des Organizers u. Ehrensekretär „freier Ausgang“ angesagt war, sahen sich viele ELF in der schönen Altstadt. Im Hotel gab es für eine Gruppe von zehn Personen, mit dem Verfasser dieses Berichts, ein gemütliches, individuelles Abendessen, da sie in der Stadt einen so großen Tisch nicht „rekrutieren“ konnten.

Eine Nagelfabrik und ein „Vaporama“ am Montagmorgen ? Schauen wir mal, was „Ueli der Heizer“ da organisiert hat. Mit 120 Jahre alten Maschinen



(aber auch mit neuen, leistungsfähigen)

ren) werden in der schweizerischen Nagelfabrik A.G. in Grüze/Winterthur Nägel aller Art hergestellt. Nach der sehr interessanten Führung wissen wir jetzt, wie man Nägel mit Köpfen macht!



Jeder kennt das fast alle Nägel kurz unter dem Kopf einige Kerben haben. Das sind die Spuren der Greifer der Maschine, die den Rohling besonders fest halten, wenn mit dem Schlag eines schweren Maschinen-Bolzens (ähnlich wie bei einer Hammerschmiede) das obere Ende zum „Kopf“ geformt wird. Als Eisenbahnfreunde kennen wir die nummerierten Nägel in älteren Holzschwellen, die anzeigen, wann diese einstmals verlegt wurden. Bei laufender Herstellung durften wir uns einige dieser Dinge aus der Kiste an der Maschine nehmen - für die Modellbahn sind sie halt etwas zu groß. Normale Nägel, auch Stifte genannt, werden zu tausenden in der Stunde von einer Maschine gefertigt, die ihr Material von einer Drahtrolle zieht.



So werden Millionen Nägel für die Hersteller von Holzpaletten gebraucht. Das „Vaporama“ ist der Traum von

Roger Waller, ein Mitglied unseres Clubs und echter Liebhaber von Dampfmaschinen aller Art!. Wer mal von Brienz zum Rothorn hinauf fährt, wird von kleinen Zahnrad-Dampfloks geschoben, die Roger in den 90er Jahren noch bei SLM konstruiert und später mit der Firma DLM gebaut hat.

Auch beim „Vaporama“ liegen Traum und Realitätssinn eng beieinander; was man bei einer Führung für uns rasch erkennen konnte. Zunächst hat er den Besitzer des Banana-Hotels überredet, eine halben Million Franken zu stiften für die Rettung des Inventars des, zur Schließung anstehenden, Dampfmaschinen-Museums in Thun. Ein Jahr nach dem technisch sehr schwierigen Transfer der tonnenschweren und bis zu 6 m hohen Maschinen, sehen wir sie



jetzt schon recht wohl geordnet in einer Halle der ehemaligen Firma Sulzer, über die die Stadt Winterthur und der Denkmalschutz verfügen wird. Im geplanten „Vaporama“ sollen dann einige Maschinen.- soweit wie möglich - zur Vorführung zum Laufen gebracht werden. An die Stromerzeugung, für das städtische Netz, denkt Roger ebenfalls.



JHV/GV 2012 – das war ein tolles Programm. Dank an alle, die es mitgestaltet haben.

Hans-DieterHoffmann

Für diesen Tag hat der Autor, Hans-Dieter Hoffmann seine Abreise nach Monteaux auf den Nachmittag verschoben. Nach dem Motto: Die Schweiz ist nicht so groß, da kommt man leicht doch noch mit der verlässlichen SBB ans Ziel.

Vom anschließenden Besuch bei Stadler in Bussnang leider nur ein paar Schlagzeilen. Im nächsten NFS folgt ein ausführlicher Bericht.

Stadler besteht seit 20 Jahren. Begonnen hat alles in einer kleinen „Bude“. Heute wird in großen Hallen gearbeitet:



Inzwischen ist das Unternehmen durch den Erfolg, „Wir gehen nicht mit fertigen Produkten zum Kunden, sondern gehen auf den Bedarf dieser ein und lösen diesen mit unserem Know –how“! Stadler ist eine Erfolgsgeschichte die wir mit großem Interesse bei der hervorragenden, ausführlichen Führung, im wahrsten Sinne des Wortes, erleben konnten.



Ein Brief vom Hotel Banana, Winterthur

Guten Tag Herr Billeter,

Besten Dank für Ihre Mail. Es freut uns sehr, dass Sie eine schöne Zeit in Winterthur hatten. Aus unserer Sicht hat alles gut geklappt und Ihre Leute waren super! Die Organisation Ihrerseits ist ja auch perfekt geplant gewesen und es war schön mit Ihnen zusammenzuarbeiten.

Ich wünsche Ihnen noch eine schöne Zeit und bis eventuell ein andermal. Für Fragen und Auskünfte stehe ich gerne jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Claudia Eng

Hotel Banana City, CH 8400 Winterthur



Wieder eine Reverenz für den Club und seine Mitglieder

Wer häts erfunde....?

(Auf gut Deutsch – wer hat es erfunden?)

der Werbung für die RICOLA Bonbons eignet sich den inzwischen fast Kult gewordenen Spruch aus perfekt als Einleitung auf einen Rückblick auf die Gründung unseres Clubs. Und wie bei der RICOLA Werbung ist auch in unserem Fall die Antwort auf die Frage: Wer hat den Club DR Ehrenlokführer „erfunden“? klar und eindeutig:

Die Schweiz!

(oder präziser: 2 Schweizer!)

Die Schweiz – das Land der Berge und. Kühe! – ist aber erstaunlich kreativ. So

wurden nachweisbar hierzulande erfunden: Das Alphorn, das Fondue, das Rote Kreuz, die Maggi-Würze, den Reissverschluss, der Kaffee in Kapseln, die Motoren für die Mars-Rover, Lokomotiven wie das „Krokodil“ usw. usw. Auf einer kürzlich publizierten, unvollständigen Liste wurden über 100 Erfindungen wesentlicher Dinge aufgeführt. Und diese Liste kann ergänzt werden mit Der Club DR Ehrenlokführer!

Hier auf Wunsch unseres Clubsekretärs und Redaktors des NFS eine Darstellung, wie die Gründung unseres Clubs zu Stande kam.

Also: Vor etwas mehr als 20 Jahren trafen sich die beiden Schweizer Hans Elmer und Heini Billeter im Rahmen eines Flug-Rallyes von Privatpiloten mitten in der marokkanischen Sahara. Beim Gespräch in einem Beduinenzelt, wo alle rund 30 Rallye-Teilnehmer eine schlaflose Nacht verbrachten, fanden die Beiden heraus, dass sie nebst dem Hobby „Fliegen“ auch eine ausgesprochene Affinität zur Eisenbahnen haben. Das war der Anfang einer langen Freundschaft, die u.a. dazu führten, dass Beide 1992 nach Hainsberg zur Weisseritztalbahn fahren um sich zu Ehrenlokführern auszubilden. Die Bahn wies uns 2 Zimmer im damaligen alten Lokschuppen in Kipsdorf zu und von dort begannen jeweils unsere Dienstsichten. Es war eine hochinteressanten, uns begeistern- de Zeit und bei den abendlichen Bierchen nach Dienstschluss entstand, im Wissen, dass die DR bereits vielen Eisenbahnfans die Möglichkeit geboten hatte, ELF zu werden, die vorerst etwas vage Idee für die Gründung eines Clubs.

In der Folge war es nach einigen weiteren Überlegungen und Abklärungen möglich, zuerst mal mit Georges Weber von der DR Direktion in Berlin einen 1. Kontakt herzustellen, ihn und später auch Heinz Schnabel persönlich näher kennen zu lernen. Daraus entstand eine Beziehung, die mit der Zeit sehr kollegial, ja freundschaftlich wurde und die es ermöglichte, konkret eine Gründung ins Auge zu fassen und dann auch die

ersten konkreten Schritte zu unternehmen. Von Erhard Boegel in der Direktion der DR erhielten wir im Laufe eines Gespräches in seinem Büro „freie Fahrt“ für die Umsetzung der von uns „geschmiedeten“ Pläne. Wesentlich war, dass wir, Hans Elmer und Heini Billeter, von Georges Weber die Adressen aller Absolventen von ELF-Lehrgängen erhielten. Damit wurde es erst möglich, zu einem Treffen einzuladen. Auf den Rat von Georg wurde das Hotel Ostsee in Kühlungsborn gewählt. Wir rechneten mit 10-15 Interessenten – es kamen aber über 50 und es gelang, eine gute, ja auf Anhieb sehr kollegiale Stimmung zu schaffen. Die Idee, einen Verein nach dem doch relativ unkomplizierten Schweizer Recht zu gründen, fand sofort grosse Zustimmung. (3 Personen können in der Schweiz formlos einen Verein gründen–e.V. und eine Anmeldung bei irgendeinem Amt ist unnötig.) Der Name, „Club DR Ehrenlokführer –(Klub mit C geschrieben!) war auch sofort OK. Mehr Mühe resp. Heiterkeit machte die von uns vorgelegte „Traktandenliste“ = erstmaliger, Humor schaffender Kontakt der deutschen Kollegen mit der CH-Bezeichnung für eine „Tagesordnung“ So entstand aus einer im Lokdepot Kipsdorf geborenen Idee eine Sache, die inzwischen, trotz gewissen zwischenzeitlichen Stürmen, jeweils mit der einhelligen Hilfe und dank dem grossen Rückhalt bei den Mitgliedern zu einer Art „Institution“ werden konnte, die zahlreichen Kollegen (und vielen ihrer Damen!) mehr bedeutet als nur eine gewöhnliche Mitgliedschaft in einem Verein. Die daraus entstandenen Stammtische als Horte der Freundschaft, zeigen das ganz konkret.

Es freut uns, die „Erfinder“ und „Gründungsväter“, dass es dem Verein gut geht und wir hoffen, dass unsere Grundidee weiterhin in gut behütet und gepflegt leben kann.

Zürich, Oktober 2012 redigiert zum Anlass der Jubiläums-GV in Winterthur

Bericht des Präsidenten zum Clubjahr 2011 / 2012

Meine Aufgabe ist es, auf die JHV hin, Bericht zu erstatten. Ich tue dies nun bereits zum fünfzehnten Male. Wie seit der Clubgründung gehandhabt, gilt auch für diese Ausgabe meines Berichtes: Damit die Darlegungen vergleichbar sind mit den Vorjahresberichten, halte ich mich an den durch unsere Grundsätze gegebenen bewährten Raster. Aus meiner Sicht, ein ganz spezielles Clubjahr, einerseits konnten die Harzer Schmalspurbahnen das Jubiläum „125 Jahre Schmalspurbahnen im Harz“ feiern und andererseits sind wir als Club „20 Jahre jung“ geworden und so wünsche ich beiden Jubilaren für die weitere Zukunft „alleweil gut Dampf“.

Haben wir „Zweck und Ziele des Clubs“ im Jahre 2011 / 2012 erreicht?

Punkt 1 Pflege der Kameradschaft, Förderung von Kontakten & Informationsaustausch

Positiva: Der Grundsatz „die Pflege der Vereinskultur“ weiter zu fördern und zu festigen bleibt ein wichtiges Anliegen des Vorstandes. Die Stammtische Berlin, Niedersachsen, Südwest e. V., Norddeutschland, Schweiz und Mallorca waren auch in dieser Berichtsspanne wiederum in ganz unterschiedlicher Art und Weise mit Veranstaltungen und Zusammenkünften aktiv. Der neue Atem, welcher im Jahre 2011, dank der Initiative von Karl Heinz Kaschade, dem Stammtisch NRW eingehaucht wurde, entwickelt sich und es ist zu hoffen, dass die Lebensgeister des Stammtisches immer mehr und mehr zurückkehren. Häufig trifft man auch Clubmitglieder als Gäste bei andern Stammtischen, ein positives Zeichen für unsere unkomplizierte, gute Clubkameradschaft. Ich hoffe, diese bleibt uns auch in Zukunft weiter so erhalten.

Die einzelnen Anlässe der Stammtische waren – wie schon im letzten Jahresbericht erwähnt – sehr unterschiedlich besucht.

An den Jubiläumsfeierlichkeiten „125 Jahre Schmalspurbahnen im Harz“ waren wir als Club an allen drei Bahnhofsfesten in Nordhausen, Wernigerode und Gernrode mit einem eigenen Stand vertreten und so hatten wir vor Ort die Möglichkeit, uns einem grösseren Publikumskreis vorzustellen. Interessante Gespräche und sogar einige Neueintritte waren die Folge. Beim Fest in Wernigerode überreichten wir Vertretern der HSB eine grosse Fahne und einige Wimpel, auf welchen wir der HSB zum Jubiläum gratulieren, einer dieser Wimpel ziert heute das Theoriezimmer wo der Unterricht in der ELF-Ausbildung stattfindet.

Die Clubinformationen wurden durch vier Ausgaben des NFS, teilweise unter Einbezug von Farbbildern, während des Clubjahres sichergestellt. Interessante Berichte über Reisen und Stammtischveranstaltungen, oft von Clubmitgliedern geschrieben, waren nebst den offiziellen Mitteilungen das Resultat. Für diese, nicht immer ganz so einfache Arbeit, herzlichen Dank an alle Beteiligten, macht weiter so.

Die Clubgeschäfte wurden durch den Vorstand in 3 Vorstandssitzungen erledigt. Zwischen diesen Sitzungen findet die notwendige Kommunikation über Telefon, Fax oder E-Mail statt. Die Kollegialität und die Zusammenarbeit im Vorstand sind hervorragend.

Negativa: Teilweise grössere Beteiligungen an den Stammtischveranstaltungen, wären hie und da wünschenswert. Für die meist doch recht aufwendigen Vorbereitungsarbeiten ist eine grosse Beteiligung seitens der Mitglieder das schönste „Dankeschön“ für den Organisator. Die stetig abnehmende Zahl von Mitgliedern, meist altersbedingt, beschäftigt den Vorstand weiterhin, doch bis jetzt haben wir „den gordischen Knoten“ noch nicht lösen können, um den Mitgliederschwund zu stoppen.

Punkt 2 Pflege der Beziehungen zur DB und andern Bahnen

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

Etliche Clubmitglieder haben auch dieses Jahr wieder Weiterbildungen oder einen WK bei der HSB, der SOEG, beim Molli oder einer Feldebahn absolviert. Auch bei der Rübelandbahn, welche durch die Havelländische Eisenbahn AG betrieben wird, sind einige Ehrenlokführer aktiv gewesen.

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

Der Clubsekretär hält weiterhin Kontakt zu den einzelnen Bahnverwaltungen und pflegt dadurch die notwendigen Beziehungen zu den entsprechenden Stellen. Allen Ausbildungsstätten wird ein spezielles Info-/Faktenblatt unseres

Clubs abgegeben, selbstverständlich verbunden mit der Bitte, dieses an die Absolventen eines Grundkurses abzugeben und so auf unseren Club aufmerksam zu machen. Auf den Strecken der Fichtelberg-, der Weisseritztalbahn und der Strecke Radebeul – Radeburg, alle drei von der BVO betrieben, ist keine Ehrenlokführerausbildung mehr möglich. Auch die Verwaltung des „Rasenden Rolands“ hat sich leider entschlossen, keine ELF-Ausbildungen mehr durchzuführen, hingegen sind hier Führerstandsmitfahrten durchaus noch möglich. Auf den Harzer Schmalspur Bahnen ist die Ausbildung zum Ehrenlokführer weiterhin möglich und erfreut sich grosser Beliebtheit. Das neue, gut durchdachte Ausbildungskonzept hat sich sehr bewährt und ist ein positiver Beitrag zur Aufwertung der Ehrenlokführerausbildung. Beim Molli werden zur Zeit nur bereits bekannte ELF zu WK's zugelassen, Grundausbildungen sind momentan leider nicht möglich.

Punkt 4 Materielle/ideelle Unterstützung von Projekten

Hier gilt weiterhin das bereits seit Jahren Gesagte: Der Club selbst hat keine finanziellen Mittel zur Unterstützung von Projekten und Organisationen. Unsere Clubmitglieder sind aber mit ihrem persönlichen Engagement ein nicht zu unterschätzender Faktor. Viele sind bei Museumsbahnen als Lok-, Zugführer oder Rangierer im Einsatz oder sie organisieren und helfen bei Eisenbahnausstellungen mit.

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

Unser elektronischer Auftritt im Internet, gestaltet und gemanagt durch Kollege Mathias Prockl wird weiterhin recht häufig kontaktiert. Daraus ergeben sich ab und zu konkrete Anfragen, sei's zum Club oder zu den Ausbildungsmöglichkeiten als ELF. In diesem Bereich ist die Verbesserung der Aktualität ein wichtiges Ziel für die Zukunft. Durch die vermehrten Clubauftritte an Bahnhofsfesten, Jubiläen etc. konnte ein grosser Publikumskreis angesprochen werden, ausser einer gewissen Publicity, darf allerdings von solchen Veranstaltungen nicht allzu viel erwartet werden.

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

Auch hier gilt das letztjährig Geschriebene weiterhin. Die Suche nach Ausbildungsmöglichkeiten bei Bahnen wird immer schwieriger. Verschärfte, gesetzliche Auflagen, allgemeines Uninteresse und leider – ich bedaure dies Schreiben zu müssen – oft auch schlechte Erfahrungen mit ELF sind meistens die Gründe, welche zur negativen Haltung der Bahngesellschaften beitragen. Bei unserem Vorstandsmitglied und Betreiber einer Eisenbahngesellschaft, Dr. Rainer Zache, sowie auf der Mindener Kreisbahn besteht die Möglichkeit, auf vielen Strecken auf Dieselloks Führerstands-Mitfahrten zu absolvieren. Auch solche Fahrten können sehr interessant und lehrreich sein, also nutzt diese Gelegenheiten in Zukunft vermehrt.

Winterthur, Anfangs Oktober 2012 **Peter Brühwiler**

Bericht des Sekretärs zum Clubjahr 2011/2012

Nach einer wieder erstklassig gelungenen Jahreshauptversammlung - mit 3x Dampf! –in Karlsruhe, an der ich aus gesundheitlichen Gründen leider nur zum Teil dabei sein konnte, hatte ich mir vorgenommen, aus den Fehlern – zu enge Termine – zu lernen. Es ist nicht leicht, frisch verheiratet vier Hobbys (ELF, Musik, Tennis, Haus und Garten) „unter einen Hut zu bringen“. Dabei liegt auch noch viel H0 im Keller. Trotzdem, es hat bis jetzt geklappt!

Die Jahres-HV 2011 verlief harmonisch wie in alten Zeiten. Das in Karlsruhe, von Ehrensekretär Heini Billeter, vorgestellte JHV-Programm wurde mit Begeisterung und einstimmig auf- u. angenommen. Jubiläums-JHV werden traditionell in der Schweiz veranstaltet. In Winterthur, der Heimatstadt unseres Präsidenten. Das i-Tüpfelchen war dann die Ankündigung, „wenn wir schon einmal in der Schweiz sind, dann eine Clubreise einbinden.“ Wer auch nur bei einer der vielen Clubreisen in den früheren Jahren, von Heini Billeter und Hans Elmer fantastisch, präzise organisiert, dabei war, war sofort begeistert. Und Heini zog einen Plan aus der Tasche. „EVVIVA IL TICINO“ war geboren. Schon heute von mir ein riesengrosses Dankeschön für diese Leistung!

Zu den Festtagen lag das NFS 4-11 (mit falscher Datierung: 1-10 – 1.10.2010) vor. Der Vorstand hatte beschlossen, nicht nur die Titelseite des vierten NFS farbig zu drucken, sondern zusätzlich kostengünstig auch die Rückseite. Und das bei jeder Ausgabe. Darum werden auf

diesen zwei Seiten viel Bildmaterial zu sehen sein. Die NFS sind in diesem Jahr planmäßig erschienen. Das nächste kommt verspätet!!! Für Beiträge und Bilder vielen Dank. Bleibt das in dem Ausmaß, werde ich, mit der Unterstützung von Reinhard Schüler, das postalische Grammlimit leicht erreichen.

Die „alten“ Stammtische haben auch dieses Jahr zu ihren traditionellen Veranstaltungen wieder starken Zuspruch gefunden. So stark, dass zum Beispiel Stammtischleiter Gerhard Höttcher nur mit einer Sondermaßnahme (abwechselnd halb Dampf, halb T 1 der HSB) allen Teilnehmern gerecht wurde. Enttäuscht bin ich von unseren Mitgliedern aus Nordrhein-Westfalen, unserem bevölkerungs- u. mitgliederstärksten Bundesland. Die Teilnahme am 2. Stamm tisch in Bochum-Dahlhausen war schwach. Dabei bietet das Museum Dahlhausen nicht nur gute Programme, sondern aufwendigen Service. Siehe auch NFS 2-12. Ich hoffe am 21. September wird das besser! Die DASA ist hochinteressant. Abends: Hövel-Hausbrauerei!!!!...

Neuer Stammtisch? Wie wär's im Raum Bayern – Thüringen – Sachsen? Ich würde mich über eine/n Initiator freuen, und sage Unterstützung zu. Es gibt in der „Ecke“ **Heilbronn – Ingolstadt – Meinigen – Großraum Chemnitz** so viel attraktive Veranstaltungsziele und aktive Mitglieder! Lasst Eure Kollegen an den Events teilhaben!

Das Thema neue Mitglieder hatte ich letztes Jahr angesprochen. Wer hat denn bei Veranstaltungen ein paar „Pufferküsser“ angemacht? Das 125-jährige Jubiläum der Harzer Schmalspurbahnen hat sich für den Club gelohnt. An drei tollen Veranstaltungen, in Nordhausen, Wernigerode und Gernrode, hat der Club mit einem Informationsstand teilgenommen, wie im NFS jeweils berichtet. ELF-Absolventen der letzten 3 – 5 Jahre zeigten Interesse und traten unserem Club bei. So etwas kann auch bei anderen Veranstaltungen gelingen!

Standorte/Gebiets-Vorschläge für Jahreshauptversammlungen in den nächsten Jahren werden gesucht. Vorstellen könnte ich mir das Dreieck Hamburg – Bremen/Edeweicht(Oldb) – Hannover, oder Frankfurt/M – Darmstadt – Würzburg!!!

Die Teilnehmer der Clubreise vor der GV/JHV 2012 werden sicher viel vom gerade erlebten berichten können, denn die Schweiz ist nun mal ein Eisenbahn-land! Unser Clubmitglied, Erhard, „Atze“ Stramm hat persönlichen Kontakt nach Wolstyn. Nachfragen werde ich auf der JHV in Winterthur, wer sich eine Teilnahme an einer Clubreise im Jahr 2014 dorthin vorstellen kann. Gern höre ich darüber auch die Meinung von den JHV-Nichtteilnehmern Anfang 2013, denn dann ist der Termin gananich mehr so lang hin!

Nun wünsche ich uns wieder eine erlebnisreiche und schöne Jubiläums-Jahreshauptversammlung und einen guten Start in ein neues Clubjahrzehnt!

Ahnsen im Oktober 2012

Heiner Bruer

Protokoll der Jahreshauptversammlung des Club DR Ehrenlokführer am 13.10.2012 in Winterthur

Sitzungsort: Mehrzweckraum im UG des Hotels „BananaCity“

Teilnehmer laut Eingangskontrolle: 50 Personen

Beginn der Sitzung: 09.00 Uhr

1. Begrüßung

Peter Brühwiler begrüßte die Teilnehmer der Jahreshauptversammlung in seiner Heimatstadt und dem Sitz der Firma Stadler Rail AG in Winterthur. Er bat die Teilnehmer um eine zügige

Sitzungsdurchführung, damit alle Teilnehmer noch bequem den angemieteten Dampfzug erreichen können

1.1 anwesende Gründungs-und Ehrenmitglieder

Hans Elmer, Heini Billeter,

1.2 anwesende Mitglieder ehrenhalber

Jürgen Drömmer, Karl-Heinz Kneetz, Helmut Neumann

1.3 anwesende Neumitglieder

Keine

1.4 Abwesenheit

Diverse Entschuldigungen

2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung

Die Versammlung wurde mit NFS Nr.1/12 (Einladung) und 2/12 (mit Tagesordnung) ordnungsgemäß geladen.

3. Grußbotschaften

Keine

4. Gedenken der Verstorbenen

In Rahmen einer Gedenkminute gedachten die Versammlungsteilnehmer den Verstorbenen Hugo Bachmann, Paul Schneiter und Wolfgang Kierdorf.

5. Wahl der Stimmzähler

Seitens des Präsidenten wurden Lutz Peters und Peter Schaub als Stimmzähler vorgeschlagen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen:0

Die vorgeschlagenen Personen wurden somit durch die Versammlung gewählt.

6. Protokoll JHV vom 29. Oktober 2011

Das Protokoll der JHV in Karlsruhe 2011 wurde im NFS 4/11 veröffentlicht. Auf das Vorlesen wurde verzichtet. Änderungen wurden nicht gefordert oder gewünscht.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1

Das Protokoll wurde somit durch die Versammlung genehmigt.

-2-

7. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs

7.1 Präsident

Es wurde vom Sitzungsleiter auf die schriftlichen Berichte in der überreichten Tagungsmappe hingewiesen. Eine Aussprache bzw. Diskussion wurde nicht gewünscht.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen:0

Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

7.2 Sekretär

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1

Der Bericht wurde durch die Versammlung somit angenommen.

8. Kassenbericht

Nach einführenden Worten von Peter Brühwiler zum Kassenbericht übernahm Hartwin Hamp und berichtete im Rahmen seines 17. Berichtes über den Zustand der Kasse. Sorgen bereiten dem Quästor die

rückläufigen Mitgliederzahlen. Der bereinigte Mitgliederbestand beläuft sich für 2012 auf 195 Personen. Legt man die aktiven Zahlen zugrunde, so macht das letzte Mitglied 2032 „das Licht aus“ (bisher 2042).

8.1 Clubrechnung 2011/2012

Auch hier erteilte der Präsident nach einführenden Worten Hartwin Hamp das Wort. Er berichtete über den Zickzackkurs der Bank in Hannover. Die von ihm angegebenen Zahlen der Clubrechnung nahmen die Teilnehmer zur Kenntnis. Der Quästor machte auch hier Anmerkungen zur derzeitigen sinkenden Mitgliederentwicklung. Der Kassenbericht liegt dem NFS 3 / 4 -12 bei.

8.2 Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer (Moldenhauer und Wüst) haben am 12.10.2012 die Buchführung und die Kasse geprüft. Es gibt keinen Grund die Kassenführung zu beanstanden. Hartmut Moldenhauer schlug vor den Quästor zu entlasten.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1

Der Antrag auf Entlastung des Quästors wurde durch die Versammlung vorgenommen.

8.3 Budget 2012/2013

Hartwin Hamp stellte danach die Zahlen für das nächste Jahr vor. Die diesjährige JHV 2012 wird mit einem Betrag von maximal 2500 € unterstützt (Verwendung der Spende von Susi Dreyer). Fragen hierzu wurden nicht gestellt.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 1

Das Budget für das Jahr 2013 wurde durch die Versammlung somit genehmigt.

8.4 Clubbeitrag 2012

Seitens des Quästors wurde keine Veranlassung gesehen, den Grundclubbeitrag zu ändern. Er bleibt unverändert bei 16 € oder 25 CHF.

Sind Mahnungen erforderlich, steigt der Betrag auf 20 € bzw. 30 CHF. Trotz der erheblichen Kursschwankungen gibt es für die Schweizer Kollegen keine Änderung. Spenden werden wie immer entgegengenommen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0

Der Vorschlag wurde durch die Versammlung somit angenommen.

-3-

9. Entlastung des Vorstandes

Als „Stubenältester“ wurde Heini Billeter vom Präsidenten gebeten, die Entlastung des Vorstandes vorzunehmen. Nach einer kurzen Einführung forderte er die Versammlung zu einem Applaus zur Abstimmung auf.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0

Der Vorstand wurde durch die Versammlung somit entlastet.

10. Anträge des Vorstandes

Es lagen keine Anträge vor.

11. Anträge von Mitgliedern

Es lagen keine Anträge vor.

12. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2012/2013

Peter Brühwiler erklärte, dass sich alle bisherigen Vorstandsmitglieder (Heiner Bruer, Hartwin Hamp, Wolfgang Kapferer, Wolfgang Böhmer,

Thomas Schneider, Dr. Rainer Zache Peter Brühwiler) zur Wiederwahl stellen würden. Heini Billeter forderte die Versammlung zu einem Votum per „Appläuschen“ auf.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0

Der Vorstand (o. g. genannte Personen) wurde durch die Versammlung somit wieder gewählt.

13. Wahl von 2 Kassenprüfern für das Jahr 2012/2013

Der Präsident schlug die Wiederwahl der bisherigen Kassenprüfer Walter Wüst und Hartmut Moldenhauer vor. Für den Fall, dass einer der Prüfer verhindert sei, soll Ingo Becker als Ersatz einspringen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0

Die genannten 3 Personen wurden durch die Versammlung somit gewählt.

14. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2013

Der Präsident übergab das Wort an Frieder Jehring zwecks Vorstellung des möglichen Tagungsortes für die JHV im Jahr 2013.

Frieder Jehring trug in einer sehr professionell gestalteten Präsentation per PC und Beamer die Vorteile des von ihm vorgeschlagenen Ort für die Durchführung einer JHV im Jahr 2013 vor:

Dresden bietet eine große Menge an Sehenswürdigkeiten. In dem detaillierten Vortag wurden von ihm die Möglichkeiten für die Durchführung der JHV wie aber auch für das übliche Beiprogramm dargestellt. Es würde den Umfang des Protokolls sprengen, wenn alle Punkte hier aufgeführt werden würden. Andererseits wäre schade und ungerecht, wenn im Rahmen des Protokolls ein Punkt vergessen würde.

Untergebracht werden sollen die Teilnehmer der Veranstaltung im Intercity Hotel Dresden, direkt gegenüber dem Hauptbahnhof. Der Preis für ein EZ beträgt 67,50 €, das DZ kostet 42,50 € pro Person. In den Preisen ist die jeweilige Tageskarte für den ÖPNV enthalten. Der Zimmerpreis gilt auch für die Tage vor und nach der JHV. Die JHV selbst soll im Lokschuppen des BW Dresden – Altstadt stattfinden.

Aufgrund des sehr umfangreichen Programms wird sicherlich das Club-Mitglied oder Eisenbahnfreund einige Tage länger bleiben.

Den genauen Umfang und die Ausgestaltung des Programms soll eine Umfrage unter den Mitgliedern ergeben. F. J. **bat eindringlich darum**, sich an der Umfrage zu beteiligen, um ein optimales Programm mit seinem Team für die Veranstaltung zusammenstellen zu können.

-4-

Weitere Orte wurden seitens der Teilnehmer nicht vorgeschlagen.

Abstimmungsergebnis:

Ja: einstimmig Nein: 0 Enthaltungen: 0

Die JHV 2013 wird somit von 24.10.2013 bis 27.10.2013 in Dresden stattfinden.

15. Berichte der Stammtischleiter

Niedersachsen: Gerd Höttcher

Das Braunkohlessen findet am 24.10. 2012 in Oedelum statt.

Die Winterfahrt ist für den 23.02.2013 in den Harz (u. a. Mausefallenmuseum) vorgesehen.

Berlin: Jürgen Drömmer

09.02.2013 Eisbeinessen mit Vorprogramm

Hinweis auf Berliner Biermeile

NRW Karl-Heinz Kaschade

Hinweis von Heiner Bruer evtl. Termine bei ihm abfragen

Süd-West Jürgen Mühlhoff
Fast monatliche Treffen.
3. Advent Weihnachtsstammtisch
Im Sommer Aktivität in Hamburg

Schweiz Heini Billeter
Jeden 1. Dienstag um 18.30 Treffen in der Gaststätte „Vorbahnhof“ vis à vis Perron 18 in Zürich.

Mallorca Jean - Jaques Werling
Berichtet über eine Besuchergruppe, welche 2012 auf Mallorca war.

Der Präsident bat um rege Teilnahme an den Stammtischen, damit die Arbeit der Stammtischleiter nicht vergebens ist.

Varia

Der sonst übliche **Workshop** wurde 2012 nicht abgehalten.

Der Präsident wies noch auf eine organisatorische Notwendigkeit für die Rückfahrt von Bauma hin.

Danach wurde Thomas Schneider zur Präsentation einer evtl. Polenreise 2013 das Wort erteilt.

Nach seinen Ausführungen ist aufgrund von gewissen Vorgaben und Zwängen eine Polenreise (nicht zu Verwechseln mit der Rundreise durch die sächsische Schweiz **nach** der JHV von 5-6 Tagen **nur vor** der JHV 2013 in Dresden möglich.

Abfahrtort soll Berlin sein. Selbstverständlich werden die Teilnehmer rechtzeitig zum Beginn des Programms in Dresden eintreffen.

Besucht werden sollen Wolsztyn, Leszno und Poznan. Evtl. Besuch der Schmalspurbahn Gniezno und Sroda (2 Tage), in Gniezno Stadtrundgang, Breslau Stadtbesichtigung, 2 - 3 Std. Fahrt mit der historischen Straßenbahn. Depotbesichtigung Jaworzyna, Dampfsonderzug 1 Tag nach Nysa (schöne Strecke) und zurück, 1 Tag nach Legnica incl. Stadtbesichtigung. Stadtbesichtigung Jelenia Gora, Fahrt je nach Fahrplan mit der "Zackenbahn" (Zahnstange noch vorhanden) von Turnov oder Harrachov zurück nach Polen. Planzug nach Dresden.

Busfahrten lassen sich nicht vermeiden. Wie beim letzten Mal wird es wieder gute Hotels zur Übernachtung geben. Essen und Trinken kommen auf der Fahrt sicherlich auch nicht zu kurz.

Abschließend wurden die Teilnehmer der JHV von T. S. um eine unverbindliche Interessenbekundung für eine evtl. Polenreise gebeten. Es meldeten sich ca. 16 Personen.

-5-

Vorgesehen ist eine Umfrage im NFS. Interessierte Personen melden sich bei Thomas Schneider. Nachfragen technischer Art sollten an Roland Ruschil gerichtet werden.

16.Ehrungen

Der Präsident, Peter Brühwiler, bat den Organisator des Treffens in Winterthur, Heini Billeter, zum Vorstandstisch. P. B. bedankte sich für die gute Arbeit und überreichte H. B. eine Lokomotive aus Schweizer Schokolade und einen besonders gekennzeichneten Stehbolzen.

Danach dankte Peter Brühwiler allen Teilnehmern der Versammlung sowie den Übersendern der vielen Berichte für das NFS.

Mit einem „Auf Wiedersehen in Dresden“ und guten Wünschen für die weiteren Programmteile piff der Präsident die Sitzung ab.

Ende der JHV: 10.49 Uhr

Thomas Schneider (Protokollführer)

Peter Brühwiler (Präsident)

Berichte von Stammtischveranstaltungen 2012



Besuch der DASA am 21. September

Am Freitag, den 21. September, besuchte der Stammtisch NRW die DASA in Dortmund mit anschließendem gemütlichen Beisammensein in der „Hövel Brauerei“. Nach unserem Treffen im Dortmunder Hbf. ging es erst einmal zum Mittagessen ins „Tortenstück“ des Hardenberg Hochhauses mit Blick auf die Baustelle des DFB-Museums wo gestern der Spatenstich durch „Promis“ erfolgte. In zwei Jahren soll alles fertig sein, Kosten 36 Millionen Euro. Danach ging es weiter zur DASA nach Dorstfeld. Die DASA ist eine Arbeitswelt Ausstellung, spannend inszeniert und innovativ gestaltet. Alle Sinne sind im Einsatz, wenn es darum geht, Arbeitswelten von gestern, heute und morgen zu erfahren.

Unser Rundgang führte uns durch die Dauerausstellung von der Druckpresse Johannes Gutenberg (1400-1468) bis in die Kraftwerksleitwarte von 1969 aus dem damaligen VEW-Kraftwerk Westfalen wo simuliert wird, was passiert, wenn einmal die Lichter ausgehen, und wie auf einen solchen Störfall reagiert wird!

Besonderes Interesse fand ein Fahrsimulator eines 35-tonners mit einer Länge von 16 m den man durch die Stadt-mit allen Tücken- auf die Autobahn fahren musste. Das war nicht so einfach und hat uns ganz schön ins Schwitzen gebracht. Da war keine Schiene die den Weg vorgab!

Dann waren da noch die weiteren Ausstellungseinheiten, Arbeiten mit Informations- und Kommunikationstechniken-der PC, Klassische Fabrikarbeit in der Industrie, Arbeit und Alltag in der Eisen- und Stahlindustrie. Eine besondere Attraktion stellte der Lärmtunnel dar. Hier war Dezibel hör- und erfahrbar.

Im Obergeschoß ging es um den Lebensraum Arbeitswelt-natürliche Eigenschaften und technische Fähigkeiten. An zahlreichen Stationen zum Ausprobieren und Mitmachen lassen sich die Sinne testen oder irritieren. Spielerisch geht es um das Aufspüren eigener Potenziale, die auch bei der Arbeitsplanung berücksichtigt werden sollten. Damit sich die Technik an den Menschen anpasst und nicht umgekehrt.

Nach so viel gesehen und erlebt ging es zurück in die Dortmunder Innenstadt zum gemütlichen Teil in die „Hövel Brauerei“ wo wir den Tag mit gemeinsamen Gesprächen ausklingen ließen.

Karl-Heinz Kaschade

Bahnhofsfest der HSB in Gernrode am 18.9.2012

Bericht vom Stammtischleiter Gerhard Höttcher

Morgens um 7:00 Uhr habe ich die eingelagerte Standbestückung bei Holger Prochnau abgeholt und eingeladen. Anschließend war noch Zeit für eine schöne Tasse Kaffee. Dann ging es los nach Gernrode. Hier gab es ein paar Probleme mit dem Stand. Diese wurden durch Wolfgang Kapferer, der zum Glück schon rechtzeitig vor Ort war, schnell gelöst. Wir konnten jetzt schnell unseren Stand dekorieren.

Um 10:00 Uhr ging es dann richtig los. Das Wetter war schön und die Besucher kamen zahlreich. Zur Verstärkung waren Waltraud und Rolf Henze angereist. Auch Klaus Hartung schaute kurz vorbei.

Nach 13:00 Uhr ließ das Interesse merklich nach. Deshalb waren wir froh, als Petra und Thomas zum Einpacken kamen. Auch über den Besuch von Rainer Zache, der natürlich mit der Bahn und Schienenersatzverkehr angereist war, haben wir uns gefreut. Ab 17:00 Uhr haben wir langsam aufgeräumt.

Ein langer, aber auch schöner Tag ging dann „gemütlich zu Ende.“

Dann hatten wir in Niedersachsen im November **unser Braun/Grünkohlessen.**

Das Vorprogramm führte uns nach Braunschweig über die NBS Hildesheim – BS – Berlin. Ein Schelm ist wer Böses dabei denkt, „nach dem zweigleisigen Ausbau soll nun die Strecke für den SPNV nicht mehr zur Verfügung stehen“!

Auch in BS hat man ein Schloß wieder aufgebaut. Drin ist ein Einkaufszentrum!!! Einen guten Blick hatten wir von der oberen Plattform über die Stadt von Heinrich dem Löwen, die sogar mit dem Fahrstuhl erreichbar ist. Nach einem Bummel durch die Fußgängerzone konnten wir nicht auf einen Blick, unter die mit Planen verdeckt stehende 01 10, verzichten. Der Zahn der Zeit hat an ihr genagt. Aber schön zu sehen, dass an ihr Restaurierungsarbeiten vorgenommen werden.

Zurück nach Oedelum ging es mit dem Schienenersatzverkehr – ein Bus mit hörbarem Getriebe – zum wieder gemütlichen Abend mit dem gesündesten Kohl und viel schmackhaften Zutaten. Trinken konnte jeder wie er wollte, denn wir wurden von Gerhard zum Hotel nach Groß Bünten kutschiert. Dank dafür!

Heiner Bruer

Pressemitteilung vom 10.08.2012

Einzigartige Parade von historischen Mallet-Dampfloks der HSB und baugleiche Gastdampflok aus der Schweiz in Wernigerode gezeigt

Wernigerode – Im Rahmen der diesjährigen Feierlichkeiten zum Jubiläum „125 Jahre Schmalspurbahnen im Harz“ weilen gegenwärtig einige Gastfahrzeuge anderer Bahnen bei der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Als besonderer Gast darunter ist auch die Mallet-Lok Nr. 105 der Schweizer Museumsbahn Blonay – Chamby. Die Maschine der Bauart „Mallet“ wurde im Jahre 1918 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe mit der ursprünglichen Fabriknummer 2051 gebaut. Seit 1968 steht sie als Attraktion für die beliebten Touristenzüge am Genfer See zur Verfügung.

Bei einer Dampflokparade in Wernigerode konnte dieses Fahrzeug nun gestern erstmals auch gemeinsam mit ihrer bau- und altersgleichen HSB-Schwesterlok 99 5906 sowie den weiteren HSB-Malletmaschinen 99 5901 und 99 5902 in einer fotogerechten Aufstellung gezeigt werden. Zahlreiche Eisenbahn- und Fotofreunde aus ganz Deutschland nutzen das Ereignis für einmalige Aufnahmen.

Neben der Schweizer Lok 105 wurden im Bereich der Lokeinsatzstelle der HSB am Bf Wernigerode alle einsatzfähigen HSB-Mallet-Dampflokomotiven bei der gemeinsamen Fahrzeugaufstellung fotogerecht nebeneinander gestellt. Hierbei waren neben den ältesten Harzer Malletlokomotiven 99 5901 u. 5902 (Baujahr 1897 u. 98, beide Firma Jung) auch die 99 5906 (Baujahr 1918, Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, ursprüngliche Fabriknummer 2052) zu sehen sein. Bei dieser Maschine handelt es sich um die bau- u altersgleiche Schwesterlokomotive des Schweizer Ehrengastes, die im Harz meist im Plandienst auf der Selketal eingesetzt wird.



Mallet-Lokparade in Wernigerode Hbf!

Geplante Stammtischaktivitäten 2013

Stammtisch Zürich Stammtischleiter z.Zt. vakant

Heini Billeter erinnert die Kollegen vor jedem Hoek im Restaurant „Vorbahnhof“, Zürich jeweils am 1. Dienstag/Mon. 19:00 Uhr

Stammtisch Berlin

Jürgen Drömmmer, Natalissteig 16, 13629 Berlin, Tel.: 030/ 3815317, Fax: 030 383 08 685 e-mail: droemmer1a@arcor.de

9. 2. 2013: Eisbeinessen, mit Vorprogramm

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel./: 05123 8768 und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel.: 05722/ 85811 Fax: 05722 907030 e-mail: **NEU:** h.bruer@gmx.de **(NEU!)**

23.2.2013 Winterfahrt evtl. Besuch im Mausefallen- u. Kackstuhl Museum

Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, 66540 Neunkirchen / Saar, Humesweg 13, Tel.: 06821 50 1930; Fax: 06821 50 19 29; e-mail: jmuehlhoff@t-online.de, Vereinshomepage: www.ehrenlokfuehrer-sw.de **Treffen alle 4 Wochen. (2. Freitag des Monats)**

Stammtisch Nordrhein Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, Langeoogstr.33 45665 Recklinghausen, Tel.: 02361 47899

20.4.2013, 13:30 Uhr: Große Führung durch das Weltkulturerbe „Zeche Zollverein“ **Schon jetzt vormerken: 20.9. Industriemuseum Oberhasusen,**

ehem. Gaswerk. U.a.: Werke vom Extremkünstler Christo!

„Stammtisch Mallorca“

Jean-Jaques Werling, Blanquera 25 Ppal B, E 07003 Palma de Mallorca, Tel.: 0034 971 49 90 09, mail: jjwerling@hotmail.com

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 8170 2324; Fax 03212 123 7173; Handy: 0160 99 14 64 82 od. 0177 8995 584; Internet: <http://www.hei-na-ganzlin.de> E-mail: Hei.Na.Ganzlin@gmx.de

Einsatz v. ELF auf Güterzügen der RME auf Dieselloks der BR V22 und V 60 !

Die RME, Röbel/Müritz Eisenbahn, realisiert im Auftrag von anderen EVU od. anderen Kunden von der Lokeinsatzstelle Bln.-Lichtenberg jede Woche verschiedene Leistungen im Güterzug-Rangier od. Arbeitszugverkehr. Interessenten melden sich bitte unter den o.g. Verbindungen.

ELF Ausbildungsträger:

Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Frau Christiane Bruder, Friedrichstr. 151 D 38842 Wernigerode Tel.: 03943 5581 51 Fax: 03943 5581 48, e-mail: cbruder@hsb-wr.de, Internet: www.hsb-wr.de

MBB Mecklenburgische Bäderbahn MOLLI GmbH, Fritz-Reuter-Str.1, 18225 Kühlungsborn Tel. 038203 4150 Fax: 038203 415 12 e-mail: hdm@molli-bahn.de, Internet: www.molli-bahn.de

Pressnitzalbahn - Rügensch Bäder Bahn, macht keine ELF-Ausbildung mehr. Konzentration gilt hier den Lokmitfahrten Anschrift: Rügensch Bäder Bahn, Gartenstr. 5 in 18528 Bergen, Tel.: 03838 813 591, Fax: 03838 813 985 Internet: www.ruegensche-baederbahn.de

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-
Gesellschaft (SOEG), Herr Torsten
Sameiske, Bahnhofstr. 41, Zittau Tel.:
03583 7093 18, Fax: 03583 544458 e-
mail: kundenbuero@-soeg-zittau.de;
Internet: www.soeg-zittau.de; Keine
Ausbildung in der Hauptsaison. Wiederholungen auf Anfrage.

Havelländische Eisenbahn AG.

Frau Przibilla, Schönwalder Allee 51, D
13587 Berlin, Tel.: 030- 375 98120, Fax:
030 375981 22, Mobil: 0151 1822 5602;
e-mail: k.przibilla@hvle.de

Dampflok 99 7247 der HSB nach Haupt-
untersuchung in Meiningen wieder in
Wernigerode



Sieht sie nicht gut aus! Vergleiche Bild in NFS 2-12

Die in Gernrode seit 1996 abgestellte Lok war, bevor sie nach Meiningen kam und auf dem großen Bahnhofsfest in Wernigerode zum 125-jährigen Jubiläum der Harzer-SchmalspurBahn als Kulisse des Bühnenprogramms diente (mit „Heizer Holger Prochnau und Theaterdampf, im „Einsatz“!) Am Tag danach ging es per Tieflader nach Meiningen, wo der Rahmen und die Zylinder vollständig erneuert wurden. Wir werden sie im Februar nächsten Jahres zur Winterfahrt des Stamm-tisches Niedersachsen in Augenschein nehmen.

Aus einem Bericht der HSB-Pressestelle

Achtung: Wichtiger Termin:

Das Team für die JHV 2013 in Dresden, mit Frieder Jehring, Steffen Großheim und Günter Kuntze, startet eine Umfrage (diesem NFS beiliegend) auf Grund der vielen Attraktionen die Dresden und Umgebung bieten. „Für alles würden 14 Tage nicht reichen“! Darum ist Eure Meinung von großer Wichtigkeit, um ein Programm zusammen zu stellen, dass viele Teilnehmer hat. Einige Programmpunkte sind, wie jedes Jahr der Kosten wegen, abhängig von der Teilnehmerzahl. Also bitte durcharbeiten, ausfüllen **und bis zum 31.01.2013 an Frieder Jehring absenden!!!**

Nun zu guter Letzt noch ein paar Worte des Dankes an die Autoren dieses „dicken“ NFS! Für die Fotos/Bilder Dank an: Hubert Fingerle, Hans-Dieter Hoffmann, Karl-Heinz Kaschade, Lutz Peters, Gerd Schattinger, Reinhard Schüler, Otto Söhner und (das Beste zuletzt) Ellen Rosemeier Bruer.

Beenden muß ich diese vorletzte Seite (die letzte Seite der Farbe wegen noch Bilder) mit einer Hiobsbotschaft, die ich dem Vorstand mit folgender Mail mitgeteilt habe:

Vor einer Stunde bekomme ich die Info, dass meine Druckerei Insolvenz angemeldet hat! Sch.....(ade).

Nun suche ich nach der Nächsten, die Dritte! Da kann ich nur sagen, dass ich ein Lob vom Quästor verdient habe, Odder! Zwei Druckereien innerhalb von 18 Monaten sind Konkurs gegangen, nachdem sie das NFS gedruckt haben!!! Einfach stark verhandelt.

Gruß und agD

Heiner Bruer

Sekretär

Das letzte Mal in Bauma, Dampffest der DVZO



Für die Fotografen ein GmP



Bild oben: Hochbetrieb auf der Strecke und unten: im u.. um den Bahnhof. Noch mit eigenem Fahrdienstleiter!



Kopf machen in Zürich-Wietikon für die minutiöse Fahrt in Richtung Sihltal. Ein krönendere Abschluß Sihltaler....



...Alphornbläser u. Besuch vom Ehrenpräsidenten



Hans Elmer unter dem Picnic-Dach.



Unten: Roger Waller, wer kennt seinen Namen?



VAPORAMA, eine unglaubliche Geschichte!



Stadler: Hier sieht man, dass die auftragsbücher voll sind. Verkaufsschlager ist der „Flirt“

