



News Facts & Stories

NFS – Infoblatt des CLUBS DR EHRENLOKFUEHRER Ausgabe 1/15 1.4.2015

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 Kollegen und Kolleginnen, liebe Freunde des Clubs!

Mit erscheinen dieses NFS haben wir den Winter hinter uns gelassen. Im nächsten Quartal gibt es zwei Veranstaltungen für aktive ELF, die ich auf Grund der Attraktivität auf Seite 1 vorstelle. **1.** Die IG Bw Dresden-Altstadt e.V. führt einen Workshop mit der E-Lok durch. Näheres folgt auf Seite 16. **2.** Die Reise in die Karpaten/Rumänien (sh. Bild oben u. Bericht im NFS 3+-4-14 Bilder S.20), findet wie beschrieben statt. Es sind noch drei Plätze frei (Info beim Sekretär) Dieser Ausgabe liegt **die Anmeldung für die JHV in Nürnberg** bei. Ebenfalls das endgültige, gute Programm. Die Zimmerbestellung erledigt jeder für sich persönlich. Unsere Sonderpreise

gelten auch vor und nach den drei Kerntagen der JHV. Team `15 Mitglied Wolfgang Stahlberg – er lebt ab April in Nürnberg – wird für Fragen nach Veranstaltungen etc. zur Verfügung stehen. Noch sind keine Kulturprogramme veröffentlicht.

Nun bleibt mir nur noch zu sagen: Zimmer bestellen (Kennwort Ehrenlokführer) und Anmeldung ausfüllen!

Euer Sekretär

Von Wachenheim nach Wladiwostok eine Bahnreise über 11 500 Kilometer

Auf unserer Liste mit Bahnreisen in aller Welt fehlte noch eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn (Transsib). Die Nachricht von der Eröffnung einer neuen Bahnverbindung von Paris nach Moskau brachte uns auf die Idee, mit diesem Zug von Mannheim nach Moskau zu fahren und von dort auf der Transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok zu reisen.

Für die Bahnfahrt durch Sibirien hat man verschiedene Alternativen: Mit regulären Expresszügen; dabei hat man - abhängig von der Zahl der gewünschten Zwischenaufenthalte entsprechend häufige Zugwechsel und Hotelaufenthalte. Oder mit dem Touristen-Sonderzug „Zarengold“ bis Irkutsk / Baikalsee und weiter als Gruppenreise mit Regelzügen bis zum Pazifik; bei den Zwischenstopps wartet der Sonderzug mit dem Gepäck im eigenen Abteil. Die dritte Alternative ist der Luxuszug „Golden Eagle“, der mit wenigen Zwischenstopps und einer kurzen Schleife in die Mongolei von Moskau bis Wladiwostok „durchrauscht“ (für viel Geld).

Wir haben eine etwas eigenwillige Kombination gewählt und bei „Bahnreisen Sutter“ als Individualreise gebucht: Bahnfahrt mit Schlafwagenzug EN 453 nach Moskau (DB Ticket bei Jonny in DÜW). Nach drei Tagen Aufenthalt, Fahrt mit dem „Zarengold“ bis Irkutsk/Baikal und weiter individuell in regulären Expresszügen via Chabarowsk nach Wladiwostok; jeweils mit Betreuung durch Führer und Fahrer vor Ort

Karin & Hans-Dieter Hoffmann, wer kennt sie nicht, geben Tips mit diesem Bericht für Nachahmer!



Gegen Mittag „rollern“ wir von der Haustür zum Bahnhof Wachenheim und dann geht es ohne Lokführerstreik ab Mannheim im „Double Deluxe Abteil“ (private Toilette u. Dusche) gemütlich gen Osten; Abendessen im Speisewagen der PKP (Polnische Staatsbahn bis Warschau). Gegen 22.00 Uhr im Hauptbahnhof Berlin ist es Zeit zum Schlafengehen. Warschau wird verschlafen, die Grenzkontrolle in Brest (Weißrussland) weckt uns später am Morgen - keine Probleme. Nun wird es interessant für Eisenbahnfreunde: Eine Rangierlok zieht unseren Zug zum Umspuren in eine Halle. Der Zug wird „zerlegt“ und jeder Waggon wird einzeln, wie ein Auto in der Werkstatt, mit lebendem und sonstigem „Inhalt“ um zwei Meter angehoben. Aussteigen geht nicht; Fotografieren ist nur durch die etwas staubigen Fenster

möglich. Mit Seilzügen werden die Normalspurdrehgestelle abgezogen und gegen Breitspurdrehgestelle ausgetauscht - einschließlich der Druckluftanschlüsse für die Bremsen! Soweit OK, aber das ist nicht Alles. Auch unsere „normalen“ Haken/Ösen - Kupplungen müssen gegen russische Zentralkupplungen getauscht werden. Nach drei Stunden ist unser Zug wieder „vereint“. Bei diesem Manöver wird auch ein russischer Speisewagen eingestellt, wo wir bald ein gutes Frühstück bekommen. Am Ende der 33stündigen Fahrt, um Mitternacht auf dem Weißrussischen Bahnhof in Moskau fragen wir unseren wartenden Führer nach der Passkontrolle für die Einreise nach Russland. „Sie sind in Russland, wir sind mit Weißrussland befreundet und da gibt es keine Grenzkontrollen!“ Erst drei Wochen später bei der Ausreise am Airport sucht der Passbeamte den Einreisestempel für Russland. Mit dem weißrussischen Stempel am Transitvisum, einem kleinen Grenzscheinchen von Brest und ein paar russischen Worten erkläre ich ihm, dass wir mit der Eisenbahn eingereist sind. Kein Problem, er lächelt und ist zufrieden damit!

Moskau hat mit Kunst, Kultur und Sightseeing viel zu bieten, aber der erste Ausflug geht zu einem gut sortierten Modellbahngeschäft gleich neben dem Hotel in einer zur Shopping Mall umfunktionierten Stadion-Halle. In den Regalen dominieren Produkte deutscher Hersteller. Wir erwerben ein Wagenset (Eurotrain, Made in China) mit vier modernen D-Zug-Wagen der RZD - nicht mehr im trüben Dunkelgrün, sondern so wie unser Zug (Paris/Moskau) attraktiv silbergrau mit rotem RZD-Logo. Die russische Bahn hat ihren Wagenpark in den letzten Jahren stark modernisiert. Auch Regional- und Vorort-Züge erscheinen nun mit neuen sehr modernen „Outfit“ und Innenleben.



Wie einstmals beim Orient Express gibt es einen Reisetstart mit einer Musikkapelle am Bahnsteig. In unserem gemütlichen Abteil haben wir das Problem mit dem etwas knappen Raum für die Koffer bald gelöst. Beim ersten sehr guten Abendessen in einem der vier Speisewagen rollen wir durch die Vororte von Moskau.



Vier Speisewagen haben den Vorteil, dass alle etwa 180 Gäste zur gleichen Zeit essen können. Aber wegen der Beschränkung der Waggonzahl auf der Baikalstrecke gibt es keinen Waggon mit Bar oder Lounge, wo man bei einem Drink neue Freunde findet und interessante Gespräche hat. Deutsch, Französisch und Englisch sprechende Führerinnen betreuen ihre Gruppen im Zug (im Mittel 15 Personen). In jeder Stadt gibt es zusätzlich Stadtführerinnen. Für Touren in die Umgebung der Stadt stehen Busse bereit. Bald hat man sich auch an die Gepflogenheiten im Zug gewöhnt. Wer nicht „extrem“ viel Geld bezahlen wollte, reist in Kategorie III „Superior“ und muss sich deshalb mit den anderen - etwa 16 - Gästen im Waggon das großzügige „Badezimmer“ teilen, wo es eine heiße Dusche, zwei Waschbecken, viel Platz und gutes Licht gibt. Nur für die „Stoßzeiten“ vor dem Schlafengehen ist es nötig, sich im Benutzungs-Zeitplan einzutragen. Schon nach einem Tag verkünden die im Gang auf den Griffstangen aufgereihten Handtücher (sh.Bild oben), wie reinlich die Nachbarn sind. „Geschlossene Toiletten in Bahnhöfen“, das gibt's hier und auch in den Expresszügen nicht mehr. In jedem Waggon gibt es zwei Toiletten, wie man sie bei uns in jedem ICE findet. Bei der recht legeren „Lebensart“ im Zug sind auch nächtliche Begegnungen beim Gang zur Toilette kein Problem.

Wie Perlen an einer Kette sind die großen Städte an der Strecke aufgereiht, wo es für uns einen Zwischenstopp gibt: Kasan, Ekaterinburg, Novosibirsk, Krasnojarsk, Irkutsk, Chabarovsk und schließlich Wladiwostok. In der Reiseliteratur und in diversen Transsib-Reisebüchern sind alle beschrieben; hier sollen nur einige persönliche Eindrücke folgen.

Kasan - ist die erste „Perle“; mit ihrer eindrucksvollen Kreml-Festung und der phantastischen Kut Sharif Moschee sowie der Peter und Paul Barockkirche - fast alles ist nach Perestroika und Ende des Kommunismus zurück gegeben, wieder hergestellt oder neu aufgebaut.

Ekatarinburg- ist die etwas dunkle/traurige „Perle“. Hier wurde 1918 die Zarenfamilie ermordet. In der „Kirche auf dem Blute“ werden heute die Mitglieder der Zarenfamilie als Heilige mit Kerzen, Ikonen u. Souvenirs mit Bezug zur Zarenfamilie verehrt (Peritroika !). Am Obelisken, weit draußen vor der Stadt, begießen wir den „Grenzübergang“ von Europa nach Asien mit Sekt (Grenze =Wasserscheide im Ural). Auf dem Platz vor dem bunten Bhf freuen sich die Eisenbahnfreunde über die lebensgroßen Bronzefiguren, die Eisenbahnmitarbeiter bei ihren typischen Tätigkeiten und dazu auch Reisende realistisch darstellen.

Europa

Asien

noch ein Kollege



Der Fahrplan ist gut angelegt: meistens kommt unser Zug am Vormittag beim nächsten Zwischenstopp an und dann ist Zeit für den Besuch der Stadt. Für die Rückkehr zum Zug muss man natürlich bei der Uhrzeit aufpassen: Der gesamte Bahnfahrplan läuft nach Moskauer Zeit und wird auf den Tickets, am Bahnhofsgebäude und am Bahnsteig auch so verwendet / angezeigt! Wie viele Stunden man nun addieren oder abziehen muss, um nach Ortszeit pünktlich zu sein, bleibt der eigenen Intelligenz oder der Fürsorge der Führer überlassen.

Novosibirsk- ist eine für Eisenbahnfreunde besonders interessant; wir werden mit Brot und Salz empfangen - eine schöne Geste, aber die Eisenbahnfreunde zieht es hinaus zum Transsib-Museum (sh. oben re) in Akademgorodok einem Hochschul-Campus vor der Stadt. Dozenten und Studenten für Maschinenbau und Verkehrstechnik haben dafür gesorgt, dass nicht alle Fahrzeuge verschrottet werden oder als Denkmal vor Bahnhöfen verrosteten, die einstmals auf der Transsib unterwegs waren. Anders als in den großen Eisenbahnmuseen der Welt, gibt es (noch?) keine Halle für die Exponate. Vorbei an dem eindrucksvollen Opernhaus (schade, keine Zeit für einen schönen Opernabend) fahren wir mit unserer netten Betreuerin „hinunter“ zum Ob, einem der riesigen Sibirischen Flüsse. Kilometerlange, sehr stabile Brücken sind für da schon notwendig (Eisgang bei - 40 Grad C).



Brücke über den Ob



Extrahalt für den Sonnenaufgang am Baikalsee

Irkutsk- ist die wichtige Perle „am“ Baikalsee. Ja, „am“, obwohl Stadt und Seeufer 60 Kilometer voneinander entfernt sind - in Sibirien nur ein „Katzensprung“. Drei Teil-Gruppen aus dem Sonderzug haben - wie gebucht - verschiedene Ziele für die Weiterreise: südlich durch die Mongolei nach Peking, ostwärts nach Wladiwostok und westwärts zurück mit dem Flugzeug nach Moskau. Aber alle wollen zuvor einen Höhepunkt ihrer Reise erleben: die Bahnfahrt auf der Uferstrecke am Baikalsee! Diese Stichstrecke ist nur auf einem Umweg über die südliche Hauptstrecke (Irkutsk – Ulan Ude) via Abzweig Sljudjanka zu erreichen; d.h. alle Züge, die die 70 Kilometer bis Port Baikall „hinein“ fahren, müssen auf der gleichen Strecke wieder zurück zur Hauptstrecke. Keine Details - mit Bus, Bahnfahrten und Hotelübernachtungen in Irkutsk, in Listwjanka am See oder im Zug sind alle mit jeweils gruppenspezifischem Zeitplan „auf ihre Kosten gekommen“ - ganz besonders einige Eisenbahnfreunde in unserer kleinen Gruppe. Kurz nach Sonnenaufgang über dem See hielt der Zug auf freier Strecke und wir wurden auf die Diesellokomotive „eingeladen“. Mit meinen Fotos aus Ehrenlokführerzeiten wurde ich auf dem Führerstand gleich als „Kollege“ angesehen und durfte - „stolz wie Oskar!“ - auf dem Lokführersitz Platz nehmen. Am Endpunkt in Port Baikall steht die „übliche“ Denkmal-Dampflokomotive am Ufer und im „hölzernen“ Bahnhofs- und Hotel- Gebäude gibt es ein liebevoll gestaltetes Eisenbahnmuseum!



Im Expresszug Nr.002M5 starten wir am Abend „individuell“ in Richtung Osten; etwa 60 Stunden Zugfahrt bis Chabarowsk (2 ½ Tage). Nein, die ganzen Tages-Etappen im fahrenden Zug waren nie langweilig. Es wurde kein Schach gebraucht, keine Reiselektüre, keine Spielkarten. Es ist Altweibersommer in Sibirien, die Millionen von Birken tragen goldgelbe Blätter, die Lerchen „brennen“ (so heißt es im Engadin, wenn Lerchen sich im Herbst verfärben); dazwischen dunkelgrüne Nadelbäume u. weites Grasland oder Felder. Vor unseren Zugfenstern erleben wir eine phantastische Farbensinfonie - alles im herrlichen Herbstlicht mit tollen Sonnenuntergängen. Es ist spannend in der sibirischen Weite: wann passieren wir Straßen, Wege, Flüsse, Menschen?

Der normale Expresszug hält in größeren Städten. Lokomotiven und Personale wechseln nach 500 bis 700 km Fahrt. - Gelegenheit, mal auszusteigen und zu prüfen ob es immer noch 23-27 Grad C sind; wie in Irkutsk! Aber bitte nicht weit weg vom Zug gehen; nach schnellem Lokwechsel + Bremsprobe fährt der Zug ohne Ansage los und dann ist man besser an Bord, sonst wird's schwierig (keineswegs selten!).

Der Komfort im Expresszug ist höher als in den älteren Zarengold-Wagen. Beim Gang zum Speisewagen wird das Abteil, wie im Grandhotel, mit Magnetkarte verschlossen, hinter den Kopfstützen gibt es Fächer für persönliche Dinge u. einen Handtuchhalter mit RZD-Handtüchern. Für jeden Gast liegt ein „Übernachtungsset“ bereit – wie bei einem Fernflug. Toiletten und Waschräume teilen wir uns, wie gehabt, mit anderen Gästen im Waggon. Im Einstiegsbereich des nächsten Waggons entdecken wir eine integrierte Hebeeinrichtung für Rollstühle (!), eine Behinderten-Toilette u. ein entsprechendes Abteil. Der Service der Wagen-Schaffnerinnen ist sehr gut, da gibt man gerne ein gutes Trinkgeld. Der Besuch im Speisewagen ist russischen Fahrgästen wohl zu teuer; nur einige Ausländer treffen sich dort.

Chabarowsk – ist die vorletzte Perle an der Bahnstrecke, die hier den Amur überquert. Diesmal verlassen wir den Zug mit Gepäck und werden von Führerin und Fahrer zum alt ehrwürdigen „Hotel Parus“ am Ufer des Amur gefahren. „Early check in“ und „late check out“ ist hier nicht ungewöhnlich, so dass wir unser schönes Zimmer von früh morgens bis zum übernächsten Abend zur Verfügung haben. Nach der Flussfahrt auf dem Amur mit unserer Führerin, durchstreifen wir später alleine die interessante Stadt bis zum Bahnhof am anderen Ende. Dabei erleben wir das ganze Spektrum zwischen „bürgerlich wohlhabend“ und „arm“. Moderne Geschäfte bieten in der Hauptstraße „westliche“ Waren an: Markenschuhe, UNITED COLORS OF BENETTON, Swarovsky Schmuck, Parfüm. Handys sind überall selbstverständlich. Am Rande der Märkte bieten ältere Frauen aus dem Umland, Obst, Gemüse und selbst gesammelte Beeren oder Pilze an, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen oder die schmale Rente aufzubessern. In der etwas antiquierten Straßenbahn werden die Fahrscheine für 18 Rubel (20 € Cent) noch vom Schaffner aus der alten Ledertasche

verkauft. Am Abend sorgen Führerin und Fahrer dafür, dass wir im richtigen Zug, Wagen und Abteil einsteigen für die letzte Bahn-Etappe der Reise.

Wladiwostok- ist die einstmals geheimnisvolle Perle am Ende der Kette. Über Jahrzehnte war sie eine „geschlossene Stadt“ in einem militärischen Sperrgebiet der Sowjetunion. Früh am Morgen empfängt uns eine junge Führerin / Studentin am Bahnhof der äußerst vitalen Hafenstadt. Wann immer man von „oben“, auch von unserer Suite (!) im Hotel „Hyundai“, auf die Stadt schaut, blinkt irgendwo das Wasser des Pazifiks, an einigen Stellen überspannt mit eindrucksvollen Brückenkonstruktionen. Güterverkehr nach Westen (Importe aus Japan, Korea und anderen asiatischen Ländern) ist hier viel wichtiger als der Personenverkehr. Dem entsprechend ist der Personenbahnhof - ein typisch „russisch-verspieltes“ Gebäude - nur ein kleiner Teil der weit verzweigten Bahnanlagen. Im Campus der neuen, sehr modernen „Far East Federal University“ - weit draußen vor der Stadt - gibt es eine hübsche Uferpromenade, wo ich schnell mal im Pazifik schwimmen kann. Anschließend trinken wir in einem legeren Studenten-Cafe einen Cappucino (Neßkaffee !). Beim Stadtbummel am nächsten Tag - ohne Führung - besuchen wir „unten“ in der Nähe des Hafens die restaurierte Evangelische Kirche (!) und fahren anschließend mit der „Funiculaire“, (lustig in kyrillischen Buchstaben!) hinauf zum Adlernest einem Aussichtspunkt. Am Abend wird in einem sehr guten Restaurant der glückliche Abschluss der Reise mit einem Glas Sekt gefeiert.



Wie groß Russland ist, wird uns nochmals beim 9stündigen Rückflug nach Moskau im Airbus A 330 demonstriert; die komfortable Business Klasse der Aeroflot ist sehr „empfehlenswert“; ebenso eine Übernachtung vor dem Weiterflug nach Frankfurt möglichst nahe am



Abflugort; der Wechsel von Scheremetjewo nach Wnukowo hat am Nachmittag im fast permanenten Stau auf der Autobahn über 3 Stunden gedauert! Die Lücke auf unserer Liste ist ausgefüllt.. Es war die längste Bahnreise - keine Luxusreise - aber eine der interessantesten Touren, die wir jemals erlebt haben.

***Dieser Bericht und Bilder von Hans-Dieter Hoffmann** ist eine gekürzte Fassung. Eine längere, noch ausführlichere ist von ihm zu haben. Hans-Dieter zeigt in seinem Bericht die Vorteile der individuellen Reise auf, denn das „Normale“ gibts in vielen Reiseführern und Prospekten. Für Planer einer Transib-Reise wie ich, ist er auch persönlich bereit.*

Die Redaktion

OBERMODERN, WIE TRAUERIG.

Ich war 9 Jahre, es war im Jahre 1941. Wir wohnten in Schiltigheim, nicht weit von dem grossen Rangierbahnhof Oberhausbergen bei Strassburg.

Da Bombenangriffe zu befürchten waren hat meine Mutter vorgezogen in unserem Landhaus in Lichtenberg im Unterelsass mit meiner kleinen Schwester zu wohnen. Jedes Wochenende kamen mein Vater und ich auch nach Lichtenberg.

Lichtenberg ist von zwei Bahnhöfen bedient Wimmenau und Ingweiler. Der erste ist die Station die am nächsten von Lichtenberg liegt, wurde aber nur von „Bummelzügen“ (Personenzüge) bedient während in Ingweiler Eilzüge anhielten. Beide Bahnhöfe liegen auf der Strecke Strassburg Saargemünd Saarbrücken.

Jeden Samstag Nachmittag radelte ich bis Strassburg-Hbf, kaufte eine Fahrkarte nach Wimmenau und auch eine Karte für mein Fahrrad. Letztere hatte ein Teil den man abtrennen musste und einen Teil den man mit einem dünnen Draht an dem Fahrrad befestigen musste. Dann drückte ich mein Fahrrad bis an die Treppe die auf den Bahnsteig führt, nahm mein Fahrrad auf die Schulter, ging herauf und lief zum Packwagen das Fahrrad aufzugeben. Einen Sitzplatz suchte ich mir in einem hinteren Wagen, weit von der Lok da ich Jabos¹-Angriffe zu befürchten hatte. Ich ging aber immer mir die Lok anzuschauen. Hatte ich eine gute Woche in der Oberschule gab mir mein Vater Geld um zweite Klasse² zu fahren. Das machte ich nicht immer und hatte so etwas mehr Taschengeld. Mein Vater fuhr selten im gleichen Zug wie ich. Es hatte ja fünf Bummelzüge im Tag, in beide Richtungen und seine Arbeit erlaubte ihm oft schon am Freitag zu fahren und erst am Dienstag zurück zu fahren.

Die Bummelzüge hatten ihre Endstation in Saargemünd während die Eilzüge bis nach Saarbrücken fahren oder noch weiter. In Wimmenau angekommen musste ich an den Packwagen rennen um mein Fahrrad zu holen das man mir nur gegen meinen Teil der Fahrradkarte gab. Das musste schnell geschehen denn, normalerweise, hielt der Zug nur eine Minute an. Welcher Junge von 9 bis 13 Jahre würde das alles heute machen?

Für mich war es immer ein Erlebnis und mein Traum natürlich auf der Lok zu fahren. Dafür musste ich aber 56 Jahre warten, und nicht auf der gleichen Strecke, und dies Dank dem Club DR-Ehrenlokführer. Die Strecke kannte ich auswendig, die Fahrpläne auch.

Der Bummelzug hielt in jedem Bahnhof an : Mundolsheim am Ende des grossen Rangierbahnhofes, Vendenheim, Stephansfeld, Brumath, Mommenheim wo der Zug die Strecke nach Saarburg Nancy und Paris abgab, Alteckendorf, Ettendorf, Obermodern, ein grösserer Bahnhof, Menschhoffen, Ingweiler, auch ein grösserer Bahnhof, und Wimmenau wo ich ausstieg. Er fuhr weiter nach Wingen /Moder, Tiefenbach, Diemeringen, wo auch der „Esel“, ein Meterspurzug von Saarburg ankam, Völlerdingen, Oermingen, Weidesheim mit seinem Gleisdreieck, Wittring, Saareinsmingen und Saargemünd Endstation. Die Eilzüge³ hielten nur in Obermodern und Ingweiler an.

Den Eilzug nahmen wir manchmal am Sonntag Abend wenn mein Vater am Montag in Strassburg gebraucht wurde oder wenn meine Mutter in Strassburg etwas zu tun hatte. Um nach Ingweiler zu kommen mussten wir in das Dorf Lichtenberg radeln und dort das Postauto nach Ingweiler nehmen. Das mussten wir das Fahrrad auf dem Dach des Postautos verstauen. Bahnhöfe wie Mommenheim, Obermodern, Ingweiler beglückten mich sehr. In Mommenheim war die Abzweigung nach Saarburg. Jetzt ist die Strecke eine Abzweigung nach Saargemünd.

Als der Zug in Obermodern einfuhr dampften schon zwei andere Züge, einer nach Hagenau, der andere nach Zabern die auf meinen Zug Anschluss hatten. Ein Gegenzug aus Saargemünd war oft da. Es kam vor dass der Zug aus Hagenau oder der aus Zabern eine kleine Verspätung hatte was mir erlaubte das Umsetzen der Lok zu beobachten. Das war immer eine grosse Begeisterung wenn da vier Dampfloks abfahrtsbereit standen. In Ingweiler war es nicht so grossartig weil es nur Anschluss nach Buxweiler gab. Weiter gab es noch einen Anschluss in Wingen/Moder nach Rosteig und Puberg. Diesen habe ich aber nicht gesehen. Es ist ganz natürlich dass die ganze Strecke zwei-gleisig war, denn es hatte ja auch noch viele Güterzüge.

¹ Jabo = Jagdbomber.

² Es gab zu dieser Zeit drei Klassen. Die Eil- u. Schnellzüge hatten 1. 2. Und 3. Klasse. Die Bummelzüge hatten keine 1.

Es gab zu dieser Zeit auch Schnellzüge die nur in Obermodern, Saargemünd und dann in Saarbrücken anhielten. Eil- und Schnellzüge waren zuschlagspflichtig und man hatte Interesse den Sitzplatz zu reservieren.

In Wimmenau, als ich auf den Zug von Saargemünd wartete hatte ich oft das Glück eine Lok beim rangieren zu sehen. Es war die Lok eines Güterzuges die einige Wagen abstellten und ande-re anhängen. Auf einmal leutete eine Glocke, das hiess dass der Zug in Wingen/Moder abgefahren ist Im Jahre 1941 gab es noch eine Abzweigung die in den nebenstehenden Wald fuhr. Es war ein Gl-eis das von den französischen Pioniere 1939 gelegt wurde für einen Sanitätszug zu beherbergen.

Nun muss ich doch sagen warum der Artikel „Obermodern, wie traurig“ heisst. Ich fahre im Prinzip einmal im Jahr, die Strecke ab Straß-burg um die Witwe eines sehr guten Freun-des zu besuchen die in Diemerigen wohnt.

Jetzt dampft kein Zug mehr. Die Strecke wird von einem Diesel-Triebwagen „Ter“ bedient. Manch-mal ist er verdoppelt. Der fährt vier Mal am Tag und seine Endstation ist Saarbrücken Hbf. Eine Verbindung Saargemünd mit Saarbrücken gibt es auch mit einer Tram-Eisenbahn der Saarbrücker Stadtbetriebe. Diese Strecke ist die einzige Bahn in Frankreich die mit 15 KV 16-2/3 Hertz fährt. Diese Tram-Eisenbahn fährt etwa 10-mal im Tag.

Auf der ganzen Strecke gibt es kaum noch Güterzüge. Ich glaube es fährt einer in der Woche und der ist von einem zweiachsigen Dieseltraktor gezogen. Ich konnte ihn schon in Obermodern beim Rangieren sehen. Die Stationen sind nicht mehr besetzt und man muss die Fahrkarten an einem Automaten lösen. In vielen Stationen wurden sogar die Weichen ausgebaut wenn sie nicht überhaupt geschlossen wurden. Unter einem Tunnel ist die Strecke eingleisig da man den Tunnel nicht umbauen wollte für das neue Dieselmateri-al. Dieser Betrieb ist traurig insofern es kein Leben mehr in den Bahnhöfen gibt.

Wie gesagt ist in Obermodern nichts mehr los. Die Ter-Züge halten eine Minute an. Die Anschluss-züge wurden durch Autobusse ersetzt und die vielen Gleise die zum Rangieren dienten sind leer. Hie und da stehen ein oder zwei Güterwagen dort und den Dieseltraktor kann man eventuell beim Rangieren sehen. Obermodern ist nichts mehr als ein Haltepunkt geworden. Ist das nicht traurig wenn man Obermodern vor 70 Jahren kannte? Das kann aber nur ein Eisenbahnfreund verstehen.

JJW 25/12/2014

Heini Billeter berichtet aus der Schweiz



Der Zustand der Lok ist natürlich schlecht. Stand die langen Jahre ohne Dach draussen, wurde von den Kindern lebhaft bestiegen und braucht natürlich eine „Pinsel“-Revision, damit sie als Denkmal gut aussieht. Und das alles finanziert der liebe Rotary-Club Sihltal mit dem wir seit Anbeginn sehr gute, freundschaftliche Beziehungen haben. Er hat uns auch schon Geld geliehen (das wir immer terminrichtig zurückbezahlt) und in seinem Vereinswappen ist das „Gesicht“ unseres Schnaaggi-Schaaggi.

Hallo Heini
 Danke für die Note. Ich war vor gut 8 Jahren das letzte Mal in Dresden und der Weisseritztalbahn. Damals haben die Bauarbeiten zum Wiederaufbau begonnen. Ich selber bin immer noch am Fliegen auf A330 und verfolge den Dampf aus der Ferne. Gerne lese ich die Clubnachrichten und werde nach meiner Pensionierung endlich mehr Zeit zum aktiven Mitmachen haben!

Herzliche Grüße
 Peter Holzer, CH

Die Redaktion: Ein Beispiel für Alle Mitglieder !

20 Jahre Stammtisch Südwest

Joh.Schö. Am 24. März 1995 wurde bei den Modelleisenbahnfreunden Zweibrücken, die im ehem. Stellwerk Bubenhausen als Modelleisenbahnclub Zweibrücken (MECZ) ihre Unterkunft haben, der Stammtisch Südwest gegründet. Das haben wir zum Anlass genommen, uns am 21./22. März 2015 nach 20 Jahren an selbiger Stelle wieder zu treffen.

Die Gäste unserer 20jahrfeier hatten wir im Berghotel, in der Schafbrücker Mühle und im Waldhotel untergebracht.

Freitag, 20. März

Wirt Christian vom Waldhotel hatte auf seinem Grundstück ein beheizbares Zelt mit Tischen und Stühlen aufgebaut. So hatten sich 16 Personen am Vorabend unseres 20jährigen um 19.30 Uhr eingefunden. Horst und Heike Reimers hatten feinen Lachs, roten Heringsalat u. Dillhappen frisch aus Hamburg „importiert“, spendiert. Wirt Christian hatte leckere Salate zubereitet.

Werner Stoll und seine Bruni – würden sie noch leben – ganz sicher wären sie dabei gewesen. Im Gedenken an Werner (Molli) Stoll las Jürgen Mühlhoff die >G-Geschichte< vor. In der gemütlich eingerichteten Kaminhütte verbrachten wir rund um ein Holzfeuer nette Stunden.

Sonnabend, 21. März

Nun konnte aber das große Ereignis starten! 25 Personen trafen sich im ehem. Stellwerk Bubenhausen auf dem Gelände des Zweibrücker Hbf., wo einst alles begann. Um 15.00 Uhr nahm uns die Mannschaft um Herrn Wilhelm Schwarz in Empfang und an frühlingsmäßig geschmückten Tischen fanden alle Platz.

Der Hausherr begrüßte uns im Namen des MECZ. als Eisenbahner der Praxis und wünschte uns eine gute Zukunft. Jürgen Mühlhoff eröffnete unsere Jubiläumsfeier, wünschte gutes Gelingen und viele schöne Stunden mit unserem Hobby. An der Theke fand hernach ein Sektempfang statt, bevor wir uns die leckeren Kuchen, gestiftet von Florian Bender, Hildegard Hartmann, Karin Hoffmann, Bärbel Kunz und Elfi Mühlhoff schmecken ließen. Dazu frischen Kaffee und das Ambiente des ehem. Fahrdienstleiter-Stellwerks erzeugten echte Eisenbahnatmosphäre.

Die Modellbahner unter uns hatten ausgiebig Gelegenheit, die Spur H0- und die im Bau befindliche N- Spur Anlage zu besichtigen.

Leider mußten wir die gastliche Stätte gegen 17.00 Uhr wieder verlassen, denn um 18.00 Uhr sollten wir uns im Berghotel einfinden.

Auch dank der Stellwerksmannschaft, die wir zum Stammtisch ins Berghotel eingeladen hatten, war es ein netter Nachmittag geworden.

Um 18.00 Uhr begrüßte Jürgen Mühlhoff 30 Personen, unter ihnen auch den Vorstand des MECZ., die netten Männer vom Stellwerk. Als Gäste: Manfred Vollmar als Ehrenmitglied, Peter Brühwiler und Thomas Schneider vom Vorstand Club ELF und Reiner Kunz vom Vorstand AkO. Jürgen bedankte sich für die großzügige Spende des schweizer Stammtisches. Jürgen brachte Bilder aus dem Stammtischleben vertont mit der Melodie >Ein Segeltörn am Bostalsee<.

Peter Brühwiler vom Club ELF richtete das Wort an die Gäste. Im Namen des Vorstandes überbrachte er herzliche Grüße zum Jubiläum. Besonders hervorgehoben hat er die Rettung der Ostertalbahn und die Zerlegung der 52er in Quedlinburg durch Stammtischmitglieder. Auch ließ er weitere wichtige Ereignisse im Stammtischleben passieren. „Packt es an, macht weiter so“, waren seine aufmunternden Worte.

Zum Schluss seiner Ansprache überreichte er Jürgen Mühlhoff eine Zugführer-Karbidlampe aus Messing mit Widmung.



Reiner Kunz gratulierte im Namen des AkO zu 20 Jahren Stammtisch Südwest. Auch er betonte den Dienst des Südwest für die Ostertalbahn. Zum Geschenk machte er die Übernahme der Kosten für die Fahrten der Ostertalbahn am 22. März, was natürlich dankend entgegen genommen wurde.

Jürgen Mühlhoff ehrte die noch lebenden Gründungsmitglieder: Markus Bender, Willy Hasenberg, Heinz-Jürgen Schmidt und Rolf Scheidel. Peter Brühwiler wurde zum Ehrenpräsident ernannt.

Über Laptop konnten wir weitere Bilder aus >20 Jahren Stammtisch Südwest< erleben, die allgemeine Beachtung fanden.

Gegen 20.00 Uhr konnte dann Wirtin Janny ein letztes Mal aus der reichhaltigen Speisekarte die bestellten Gerichte auftischen. Nach dem Essen richtete Hannes Schönenberg einige Abschiedsworte an Janny und Wolfgang Reinshagen, die in den vielen Jahren u n s e r e Wirtsleute waren. Jürgen Mühlhoff und Hans Willemsen hatten ein kleines Lied nach der Melodie >Good bye Jonny...< verfasst:

Good bye Janny, Good bye Wolfgang,
schön war's mit Euch zwei,
aber leider, aber leider,
ist das jetzt vorbei.
Ihr geht jetzt verdient in Rente
und lasst uns zurück.
Dazu wünschen, dazu wünschen
wir Euch Beiden viel Glück!

Den letzten Tischschmuck richtete Hans Willemsen aus: Auf einem langen H0-Zweileitersgleis waren Modelle aller Traktionsarten und Wagen abgestellt. Manfred Vollmar konnte mit einem Modell in Spur H0e aufwarten.

Der Abschied fiel ein wenig wehmütig, aber auch fröhlich aus. Für uns war es eine Ehre, die letzte Gästegruppe der Reinshagens gewesen zu sein.

(Nb. Der Verfasser hat von Janny eine Speisekarte als Andenken erhalten).

Sonntag, 22. März

Dank unseres gut funktionierenden Fahrdienstes trafen wir uns alle wieder um 09.00 Uhr am Bf. Schwarzerden.

Im Konvoi mit 7 Fahrzeugen, besetzt mit 23 Personen, fuhren wir unter der Führung von Jürgen Mühlhoff durch Theisbergstegen, seinem Heimatort, vorbei an seinem Elternhaus, hoch zum 576 m hohen Potzberg mit dem Potzbergturm. Kalt war es dort oben mit einzelnen kleinen Schnee-flocken.

Als 2. Station wurde die Burg Lichtenberg über Altenglan, und Kusel angefahren. Schwarzerden hatte bis 1969 Bahnverbindung mit Kusel. Die Strecke wurde abgebaut und im August '93 durch den Fritz Wunderlich-Radweg ersetzt.

Die Burg Lichtenberg liegt 382 m hoch auf dem Lichtenberg nahe der Kreisstadt Kusel. Die Burganlage, bestehend aus Ober- u. Unterburg, ist 425 m lang und somit eine der größten Burgen Deutschlands. Vermutlich wurde die Burg um das Jahr 1200 erbaut. Sie wurde nie erobert. Zur Ruine wurde die Burg durch einen Brand 1799. Die Burg hatte im Laufe der Jahre mehrere Besitzer. Nach Auflösung Preußens nach dem 2. Weltkrieg war das Land Rheinland-Pfalz für die Burg zuständig. Ab 1971 gehört sie zum Landkreis Kusel. Im preuß. Besitz wurde die Burg 1895 unter Denkmalschutz gestellt und bis heute repariert und ausgebaut. Die Burg beherbergt heute u.a. eine Jugendherberge, Restaurant, das Musikantenmuseum und das Geoskop/Urweltmuseum.

Auf 400 m² hat der Besucher Einblick in die Urgeschichte des Pfälzer Waldes. Hoch vom Bergfried der Burg Lichtenberg breitet sich vor dem Betrachter das Pfälzer Bergland aus. Vor 290 Millionen Jahren war das Gebiet des Pfälzer Berglandes von riesigen Süßwasserseen geprägt. Es ist in der Erdgeschichte die Rotliegend-Zeit innerhalb des Perm (Erdformation). Das tropisch/subtropische Klima formte entsprechend große Pflanzen wie Schachtelhalme, Farne und Nadelhölzer in Baumgröße. Große Insekten flogen durch die Luft. Auch die Fauna der Gewässer hatte entsprechend große Tiere, u.a. Haie bis 3m lang, Flossenstachler und krokodilähnliche Amphibien.

Verendete Tiere sanken auf den Grund der Gewässer und wurden durch Sedimentschichten bedeckt. Organisches Gewebe verweste, zurück blieben Skelette. Durch vulkanische Tätigkeiten wurden Gestein und Lava herausgeschleudert. Sie bedeckten den Grund der

Seen und somit die Skelette. Bei Gesteinsabbau und Grabungen treten gut erhaltene Fossilien zu Tage, die im Geoskop ausgestellt sind.

Von vulkanischer Tätigkeit zeugen aber auch Kupfer- und Quecksilbervorkommen, die über Jahrtausende abgebaut wurden. Zahlreiche Fundstücke, Schautafeln und ein vertonter Film vermitteln gewaltige Eindrücke aus der Zeit des Rotliegenden. In einer Präparatorenwerkstatt können Besucher den Mitarbeitern bei ihrer Arbeit über die Schulter schauen.

Gegen 12.00 Uhr fuhr der Konvoi nach Schwarzerden zurück. Jürgen hatte unterwegs Informationen über Funk gegeben, was sich bewährt hat.

Unser Zug, bestehend aus Köf 11 038 und Wagen 221 u. 217 und G-Wagen (Generatorwagen) stand am Bahnsteig bereit und hatte lt. unseres Zugführers Florian Bender 58 to. Auf der Lok stand Martin Leibrecht, übrigens wie Jürgen, auch aus Theisbergstegen. Bis zur Abfahrt um 14.00 Uhr blieb noch Zeit für das Mittagessen, saarländischer Speis: saarländische Gefüllte, Leberknödel mit Specksoße, Lyonerpfanne, dazu Salate.

Auf der Fahrt nach Ottweiler gab Reiner Kunz Erklärungen zur Ostertalbahn und dem Streckenverlauf. In Ottweiler konnten wir das Umsetzen unserer Lok beobachten, was über DB-Gleise geschieht. Im Haltepunkt Dörrenbach legten wir einen Fotohalt ein, um dann um 16.45 Uhr den Bf. Schwarzerden zu erreichen. Einige Mitglieder und Gäste traten von hier aus den Heimweg an.

20 Personen nahmen am Grillabend im Zelt und in der Kaminhütte bei Christian teil. Manfred und Hannelore Vollmar hatten Thüringer Würstchen spendiert und Christian legte Steaks auf den Grill, dazu gab es leckeren Kartoffelsalat. Gemütlich um das Kaminfeuer sitzend, ging auch dieser Abend und damit unser Jubiläum zu Ende.

Danke sei allen gesagt, die am Geschehen mitgewirkt haben: Der Mannschaft vom Stellwerk, den Frauen für die leckeren Kuchen, für die Spezialitäten aus Hamburg und Thüringen, den Fahrern, die uns täglich chauffierten und Jürgen Mühlhoff, der in General-

stabsarbeit den Ablaufplan für 20 Jahre Stammtisch erstellte. Ohne sie alle hätte die Feier in diesem Umfang nicht stattfinden können.

Für das Wintertreffen in Wernigerode hatte Gerhard Höttcher eingeladen: Wieder hat er eine hochinteressante Firmenbesichtigung aus dem Ärmel gezaubert! Das Interesse am Stammtisch Ns bleibt auf hohem Niveau .

Bericht von Johannes Schönenberg über den Besuch des E-Motorenwerkes:

Einige ELF, die mit dem PKW angereist waren, übernahmen am Freitag den 20. Feb. den Transfer zum Elektromotorenwerk in Wernigerode, wo uns um 14.00 Uhr die Herren Wasmus u. Prowasnik in Empfang nahmen. Am Eingang gegenüber stehen in Fels gehauen die Worte: Menschlich, Beharrlich, Erfolgreich im Gedenken an Herrn Adolf Merkle, der als Unternehmer und Ökonom das Werk nach der Wende 1997 übernahm.

Die VEM Holding GmbH (Vereinigter Elektromaschinenbau) beinhaltet vier Werke, zugehörig noch die Keulahütte zur Herstellung von Gusserzeugnissen. Das VEM Elektromotorenwerk in Wernigerode wurde 1947 auf dem Gelände der ehem. Rautalwerke gegründet und zählt zu den führenden Produzenten von Drehstrom-Nieder Spannungsmotoren im Leistungsbereich von 5,5 - bis 1.200 kW. Außer in Deutschland setzt das Werk seine Produkte über Vertriebsgesellschaften in Europa und nach Übersee ab. Von 1947 – 2011 verließen 11,3 Mio. Stück Elektromotoren das Werk, in dem z.Zt. 488 Personen, davon 20 Azubis beschäftigt sind. Die Produktionsfläche weist 21000, die Lagerfläche 3000 qm auf.

Nach Information über die Sicherheitsbestimmungen wurden wir zur besseren Übersicht in 2 Gruppen aufgeteilt. Herr Prowasnik führte uns in ein großes Hoch-

regallager. Dort sorgen drei elektronisch gesteuerte Stapelkräne für die Ein- u. Auslagerung von Bauteilen, die wiederum von Gabelstaplern abtransportiert werden.

In der großen Fertigungshalle befinden sich hunderte Eltmotore längs- od. quengerippt. Sehr gut lassen sich die einzelnen Arbeitsgänge verfolgen. Für kleinere Motore werden die Wicklungen maschinell gefertigt und in die Motorgehäuse eingepresst. Die Gehäuse werden fertig angeliefert.

Ergänzung: nach Rücksprache mit Verfasser (wg. „Koppireit“!) Die großen Motoren werden von Hand gewickelt! Eine schwere Präzisionsarbeit die eine lange Lehrzeit erfordert. Diese Facharbeit ermöglichte der VEM sich aus dem Bereich der Kleinstmotoren zurückzuziehen, die in Ostasien, wie bekannt, billiger zu produzieren sind. Man ist hier in Wernigerode durch die Spezialisierung in der Lage, auch Einzelmotore herzustellen.

Nach Prüfung auf elektr. Sicherheit werden die Wicklungen in die Tränke verbracht, mit einem Sprühmittel oder Kunstharzüberzug versehen und in großen Öfen getrocknet. Die Motorwellen werden durch auswärtige Firmen geliefert und in der Dreherei auf passende Maße abgedreht. In der Lackiererei werden in einer Spritzkabine Eltmotore umweltfreundlich auf eine vom Kunden gewünschte Farbgebung gebracht, Farbauftrag 0,5-3 mm. Auch hier wird, wie in allen Bereichen, kunden- u. umweltorientiert gearbeitet. Die Sprühfarben werden im Labor untersucht (Qualitätssicherung). Eine nahe gelegene Holzbaufirma liefert Holzgestelle u. Paletten für Verpackung nach Maß od. Muster zur fachgerechten Lagerung und zum Versand. Die unter dem Logo VEM zusammen gefassten Firmen stehen für Kreativität, Zuverlässigkeit, Zukunftsorientierung u. garantieren hohe Qualität ihrer Erzeugnisse. Wir wünschen der VEM eine gute Zukunft.
Red.: *Leider gibt es keine Fotos von dieser, für uns*

ELF, sehr interessanten Produktion. Verständlich, bei so viel Innovation in einem Unternehmen, das es geschafft hat die Wende zu überstehen, und von einem Unternehmer (Merck) übernommen wurde, der nicht nur ans Ausschachten, Treuhandgelder kassieren und Abwickeln dachte! Siehe "in Fels gehauen". Nur aus so einem Unternehmen kommen liebe und menschliche Grüße wie folgende:

Sehr geehrter Herr Höttcher,

Herrn Waßmus und ich möchten sich hiermit für das gezeigte Interesse während der Betriebsbesichtigung der VEM motors GmbH am 20.02.15 bedanken.

Ihre Fragen zur Firmengeschichte, dem Produktionsablauf und zu unseren Motoren haben wir gern beantwortet.

Wir hoffen, dass Ihnen der Brocken während des Aufenthaltes“ gnädig“ war und Sie einen guten Rundblick über den Harz hatten.

Mit freundlichen Grüßen / Best regards
Dipl.-Ing Horst-Dieter Prowasnik
Fertigungstechnologie / Manufacturing Technology

VEM motors GmbH
Carl-Friedrich-Gauß-
Straße 1
38855 Wernigerode



Pressemitteilungen vom 4.u.16.12.2014

„60 Jahre Brockenlok“ - Jubiläum wird in 2015 mit Foto-Sonderfahrten gewürdigt
Wernigerode – Seit fast sechs Jahrzehnten prägen sie das Erscheinungsbild der Schmalspurbahnen im Harz: Die „Brockenloks“. Als im Jahr 1955 die ersten Maschinen dieser leistungsstarken Serie im Harz eintrafen, gehörten sie bereits zu den letzten in Deutschland gebauten Dampflokomotiven. Unter dem Motto „60 Jahre Brockenlok“ erinnert die HSB im kommenden Jahr mit Foto-Sonderfahrten an das besondere Jubiläum dieser harztypischen Baureihe
Die „Brockenloks“, die in technisch verbesserter

Hinsicht an die Einheitslokomotiven 99 221-23



anlehnte, wurden im Januar 1955 von „VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ ausgeliefert. Mit der 99 222 (Bj. 1931) verfügt die HSB übrigens noch heute über das letzte, und einsatzfähige Exemplar dieser Vorbild-Baureihe. Neben Unikaten der Baujahre 1897 bis 1939 prägen die markanten „Riesen“ auch heute noch das Erscheinungsbild der beliebten Dampfeisenbahn auf dem 140,4 km umfassenden Streckennetz und stehen bei Enthusiasten aus aller Welt hoch im Kurs.

Anlässlich des 60-jährigen Jubiläums ihrer Indienststellung wird die HSB im kommenden Jahr mehrere Foto-Sonderfahrten durchführen. Dabei werden die „Brockenloks“ an den Wochenenden 18./19. April, 16./17. Mai sowie 13./14. Juni vor verschiedenen Zuggarnituren auf den Strecken der Harzquer-, Brocken- u. Selketalbahn zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist am 17. April eine Foto-Aufstellung mehrerer „Brockenloks“ in Wernigerode vorgesehen. Informationen zu den Fahrten sind telefonisch unter 03943-5580 sowie im Internet unter www.hsb-wr.de erhältlich.

Triebwagen 187 011 nach Generalreparatur wieder in Wernigerode eingetroffen

Hintergrund:

Beide Triebwagen wurden im Jahre 1955 bei der Firma Talbot in Aachen für die Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) im Sauerland als „VT 1“ (später 187 013) und „VT 2“ (später 187 011) gebaut. Nach Stilllegung der KAE gelangte der heutige 187 011 im Jahre 1961 zur Inselbahn Langeoog, während der heutige 187 013 ab 1962 zunächst bei der Juister Inselbahn zum Einsatz kam. Als bei dieser Bahn der Betrieb eingestellt wurde, kam das Fahrzeug ab 1982 schließlich auch

nach Langeoog.

Als beide Fahrzeuge aufgrund von Umstrukturierungen auch hier nicht mehr benötigt wurden, erwarb sie im Jahre 1995 schließlich die HSB zusammen mit einem dritten Triebwagen, dem heutigen 187 012 (Fuchs, Bj.1955). Vorausgegangen waren wirtschaftliche Überlegungen des noch jungen Bahnunternehmens, welches am 1. Februar 1993 die Schmalspurbahnen im Harz von der Deutschen Reichsbahn übernommen hatte.

Für den Betrieb auf den außerhalb der Brocken-Strecke weniger frequentierten Strecken suchte man nach kostengünstigen Alternativen. In diesem Zusammenhang sollte – gemeinsam mit anderen Schmalspurbahnbetreibern in Deutschland eine Serie von Neubaufahrzeugen entstehen.

Für den Zeitraum bis zur Serienreife war eine Überbrückung mit den drei älteren Triebwagen von der Langeooger Inselbahn vorgesehen. Noch im Jahre 1995 wurden daher alle drei Fahrzeuge im damaligen Werk Halberstadt der DB AG untersucht und an die Anforderungen der HSB angepasst.

Im Frühjahr 1996 wurden die ehemaligen Langeooger Triebwagen im Harz in Betrieb genommen. Im selben Jahr folgte mit dem 187 015 noch der Prototyp eines im Ausbesserungswerk Wittenberge der DB AG gefertigten Neubaubetriebwagens. Das ursprüngliche Ziel einer neuen Triebwagenserie wurde 1999 bei der HSB dann mit den vier neuen Fahrzeugen 187 016 – 187 019 aus Halberstädter Produktion realisiert. Dennoch sind die älteren 187 011 – 187 013 auch heute noch für den täglichen Betrieb unverzichtbar.



Die Texte (v. Dirk Bahnsen, HSB) sind verkürzt wiedergegeben. Die Originaltexte können im Sekretariat angefordert werden. Beide Bilder v. Dirk Bahnsen (HSB) Die Red.

Stammtischaktivitäten 2015

Stammtisch Zürich

Jeden 1. Dienstag im Monat 18:00 Uhr
gemütlicher Höck im Restaurant „Vor-
bahnhof“, Zürich

Stammtisch Berlin

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

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174
Schellerten, Tel.:05123 8768; e-mail: [g.hoe
tcher@gmx.de](mailto:g.hoe
tcher@gmx.de) u. Heiner Bruer, Am Kornfeld
10, 31708 Ahnsen, Tel.: 05722/ 85811 Fax:
907030 e-mail: h.bruer@gmx.de

Stammtisch Nordrhein Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, Langeoogstr.33 45665
Recklinghausen, Tel.: 02361 47899, Treffen
des Stammtisches erfolgt durch kurzfristige
Einladungen.

**7.5. Baustellenbesichtigung des „Emscher-
umbaus“ in Essen-Kar nap mit Info der EG,
sowie anschließend Besuch des Berne-Parks
(ehem. Kläranlage). **Verbindl. Anmeldung
bis 24.4. beim Stammtischleiter!****

Stammtisch Südwest e.V.

Jürgen Mühlhoff, Saarbrücker Str. 24, 66564
Ottweiler, Tel.:06821 953190; Fax: 501929; e-
mail jmuehlhoff@t-onli ne.de; Vereins-
homepage: www.ehren.lokfuehrer-sw.de

Treffen jeden 2. Freitag des Monats im
**neuen Domizil „Landhaus Werns
Mühle“ in Ottweiler-Fürth**

Der Stammtisch bedankt sich für die vielen
Glückwünsche zum 20-jährigen Jubiläum.

„Stammtisch Mallorca

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

Jj freut sich über jeden Kollegenbesuch auf
„seiner“ schönen, interessanten Insel!

Weitere Info´s über interes. Veranstaltungen:

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

Infos: Tel.: 030 995 43716, Fax 03212 123
7173; Handy: 0160 99 14 64 82 od. 0177 89 95
584; e-mail: Hei.Na.Ganzlin@gmx.de; Internet:
<http://www.hei-na-ganzlin.de>

Einsatz v. ELF auf Güterzügen der RME
auf Dieselloks der BR V 60 u. V 100 (ex
DR) !

ELF Ausbildungsträger:

HSB Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstr. 151 D 38842 Wernigerode Tel.:
03943 5581 51 Fax: 03943 5581 48 E-mail:
cbruder@hsb-wr.de, Internet: [www.hsb-
wr.de](http://www.hsb-
wr.de)

MBB Mecklenburgische Bäderbahn MOLLI
GmbH, Fritz-Reuter-Str.1, 18225 Kühlungs-
born Tel.: 038203 415-0 Fax: 038203 415 12 e-
mail: hdm@molli-bahn.de, Internet: [www.molli-
bahn.de](http://www.molli-
bahn.de)

RBB Rügenschke Bäder Bahn, macht keine
ELF-Ausbildung mehr. Konzentration gilt hier
den Lokmitfahrten. Anschrift: Rügenschke Bäder
Bahn, Gartenstr. 5 in 18528 Bergen, Tel.:
03838 813 591, Fax: 03838813985
www.ruegenschebaederbahn.de

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesell-
schaft (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. Wiederholungskurse auf Anfrage.

Havelländische Eisenbahn AG.

Frau Przibilla, Schönwalder Allee 51, D 13587
Berlin, Tel.: 030- 375981 20, Fax: 030 375981
22 Mobil: 0151 1822 5602

ELF-Kurzausbildungen an Wochenenden:

Das Eisenbahnmuseum Leipzig führt im Jahr zwei Dampflokseminare durch. Das nächste findet vom 25.4.-26.4.2015 (Anreise 24.4.) statt. Ausführliche Informationen sind zu erhalten von Frau Antje Piltz, Tel.: 0173 5623035 und unter www.dampfbahnmuseum.de

Ein Ehren-Dampflokführer-Kurs auf der Nordseeinsel Borkum (Tagesprogramm)
Kontaktformular ist erhältlich bei Tobias Schulze, mail: tobias.schulze@borkumerkleinbahn.de

Workshop bei der IG Bw Dresden – Altstadt e.V. auf der E-Lok 77 10



Lok 77 10 mit dem Windbergwagen

Programm

Zeitraum: Fr, 05.06.15 bis So, 07.06.15 (bzw. schon ab Do, 04.06. - Erklärung siehe unten)

Kapazität: max. 16 Personen

Benötigte Ausrüstung: S3-Schuhe sind mitzubringen, sonst. benötigte Schutzkleidung wird gestellt
Trotz bester Planung können gerade im Eisenbahnverkehr immer unerwartete Verspätungen auftreten. Sollten sich Planänderungen oder gar Ausfälle ergeben, die die IG Bw Dresden-Altstadt e.V. nicht zu vertreten hat, ist die IG zu keinem Schadenersatz verpflichtet.

Donnerstag:

- Anreise v. 4 Ehrenlokführern bis spät. 16 Uhr
- notwendige Einweisungen und bahnbetriebsdienstlicher Unterricht
- Unterbringung je nach Wunsch:
Es ist möglich, für eine Nacht in unserem Sozialgebäude zu übernachten, d.h. 4-Mann-Zimmer u. Gem.-dusche. Dies bieten wir ohne Aufpreis an. Optional können in einem nahegelegenen Hotel auch Zimmer genommen werden. Hotel und Transfer erfolgen dann auf eigene Kosten der Teilnehmer. Vorschläge für Hotels in Dresden bieten wir gerne an und zugehörige Transfers organisieren wir ebenfalls für die Teilnehmer.- Abendessen im Eisenbahnmuseum

Freitag

- die 4 am Donnerstag angereisten ELF fahren mit der E 77 10 nach Glauchau zur Abholung eines Sonderzuges (geplante Abfahrt 07:00 Uhr, vorher Frühstück und Lunchpaketbereitung (im Paketpreis enthalten) im Vereins-Bistro)
- Anreise der weiteren 12 ELF bis spät. 13:00 Uhr
- Anschließend Unterweisung und betriebsdienstlicher Unterricht
- 16:00 Uhr Abfahrt mit historischem Omnibus zum VEM Heidenau + Werksführung
- nach Rückkehr Abendessen im Eisenbahnmuseum (im Paketpreis enthalten) freiwilliges Abendprogramm im Eisenbahnmuseum (geplant ist ein Vortrag über Dresden)
- Unterbringung je nach Wunsch:
Wir bieten als besondere (u. außerdem kostenlose) Unterbringung auf dem Gelände des Eisenbahnmuseums einen Platz im originalen DR-Schlafwagen von Erich Honeckers Regierungszug an (keine Einzelkabinen!).
Optional siehe Donnerstag: Unterbringung in einem nahegelegenen Hotel auf eigene Kosten.

Samstag:

- Aufteilung der ELF in 2 Gruppen á 8 Personen
- Frühstück und ggf. Lunchpaketbereitung (im Paketpreis enthalten) im Vereinsbistro
- Vormittags Fahrt im Sonderzug bzw. auf der E 77 10 ins Elbtal
- Nachmittags Fahrt im Sonderzug bzw. auf der E 77 10 nach Freiberg über die Tharandter Rampe
Die jeweils andere Gruppe erhält im Eisenbahnmuseum einen Grundlehrgang über E-Traktion u. die Entwicklung der E-Loks in Deutschland.
- Abend zur freien Verfügung mit Platzreservierung in einem renommierten Restaurant; Abendessen auf eigene Kosten

Sonntag:

- Frühstück (im Paketpreis enth.) im Vereinsbistro

- Prüfung (Lernerfolgskontrolle) und Überreichen der Teilnehmerzertifikate an die Teilnehmer
- Lunchpaket oder Mittagsbuffet im Eisenbahnmuseum (im Paketpreis enthalten)-
- 4 ELF starten ca. 12:00 Uhr auf der E 77 10 zum Wegbringen des Sonderzugs nach Glauchau (Achtung: Die planmäßige Ankunft in Dresden ist auf Grund niedriger Priorität des Leerreizeuges sowie der Lokfahrt sehr schwer abschätzbar. Bitte bei der Abreisepfung unbedingt berücksichtigen!) Die anderen ELF reisen ab 12: Uhr individuell ab.

Inklusivleistungen:

- Während des Aufenthalts im Eisenbahnmuseum sind alle alkoholfreien Getränke inklusive.
- Die Werksbesichtigung im VEM Heidenau inkl. Transfer sind inklusive.
- Eintritt in das Eisenbahnmuseum ist inklusive.
- Die Mitfahrt in den Sonderzügen am Samstag ist inklusive.

(Aus sicherheitstechnischen Gründen ist eine Mitfahrt in den Leerreisezügen Freitag und Sonntag leider nicht gestattet!)

- An Schutzrüstung wird kostenlos zur Verfügung gestellt: Warnweste, Helm, Handschuhe
- Lehrgangsunterlagen sind inklusive.

An Verpflegung wird kostenlos bereitgestellt:

- rustikale Lokführerbrotzeit am Donnerstagabend
- Frühstück und Lunchpakete am Freitag
- Abendessen am Freitag
- Frühstück am Samstag
- Mittagsbuffet oder Lunchpaket am Samstag (was zeitlich günstiger ist, klären wir dann kurzfristig mit den ELF)
- Frühstück am Sonntag
- Lunchpaket oder Mittagsbuffet am Sonntag

Jens Steiner
Eisenbahnmuseum Dresden
Dresden Railway Museum
(IG Bw Dresden-Altstadt e.V.)
Zwickauer Str. 86
01187 Dresden

Der nebenstehende Zeitungsartikel von der Süddeutschen Zeitung

ist eine schöne Werbung für unseren Club. Es zeigt, dass die Presse doch nicht so abgeneigt ist über außergewöhnliche Hobbys zu berichten.

Der Vorstand, alle Stammtischleiter und JHV-Teams sollten in Zukunft Möglichkeiten ausloten! Die SZ ist ja nun eine der in



Deutschland anerkanntesten Zeitungen. Ich werde versuchen für Pressegespräche eine Mappe zu erstellen, die Artikel aus der Vergangenheit beinhalten. Dafür bitte ich alle Mitglieder um Unterstützung...Euer Sekretär

Wo wir gerade bei Unterstützung sind: Unser Quästor bittet darum, ihm Mahnschreiben zu ersparen

Wer hier ein rotes Kreuz findet, hat bis Anfang April 2015 seinen Jahresbeitrag (€ 16,-/SFr 25,-) noch nicht bezahlt! Es ist bekannt, das bei pers. Mahnung 20,- €/ 30,- SFr fällig werden. Überweisung an: Hartwin Hamp, 31303 Burgdorf, Kto.Nr. 48 61546 303 bei der Hannoverschen Volksbank, BLZ 251 900 01
IBAN DE 15 2519 0001 4861 5463 03
BIC VOHADE2HXXX

Um Entschuldigung bitte ich Alle die im letzten NFS die Beilage zur Zahlungserinnerung des Clubbeitrages für „2012/2013“ erhalten haben. Auch unseren Quästor, Hartwin Hamp, bitte ich um Vergebung, denn er hat die meisten „Prügel“ abbekommen. Die Erinnerung war für 2014/15 gedacht. Hatte ich doch – wieder mal in Eile - die alte Vorlage „einfach“ genommen, und da war’s geschehen. -

Etwas Positives ist aber dabei rausgekommen. Hartwin meldet, „Es sind noch nie so wenig Kollegen gewesen, die in diesem NFS ein „Rotes Kreuz“ bekommen!“ Schön, wenn sich dieser Trend weiter fortsetzen würde. Ist es nicht einfach einem Ehrenamtlichen (CH: Frohnarbeiter) eine Freude zu bereiten!!!

**Es grüßt Euer Sekretär, sicher auch im Namen des Quästors Hartwin Hamp.
Heiner Bruer**

Von St. Petersburg nach Nizhny Novgorod

Von Reinhard Schüller

Die Gespräche mit unseren Kunden dauerten heute deutlich länger als geplant. Möglicherweise erreichen wir den Bahnhof wegen des Feierabendverkehrs erst spät, vielleicht zu spät für ein paar Fotos. Unser Fahrer Igor hat das Gepäck eingeladen und nun steigen auch

endlich meine russischen Kollegen Sergey u. Maxim ein. Igor umfährt zügig die Innenstadt und biegt links in die Strasse Obvodnogo Kanala ein. Rechts der Baltische Bahnhof, dann der ehemalige Warschauer Bahnhof. Dahinter liegt noch das Freilichtgelände des Eisenbahnmuseums. Eigentlich wollten die doch bald umziehen, erinnere ich mich. Im letzten Oktober (2013) besuchten wir das Gelände. War gut. Nun kreuzt Igor den Moskovskiy Prospekt, welcher schur gerade von der Stadtmitte in südlicher Richtung zum Flughafen Pulkovo führt. Maxim telefoniert und telefoniert. Erst ist noch jung und erst seit kurzer Zeit dabei. Wir folgen dem Ligovskiy Prospekt und erreichen am Vostaniya Platz den Moskauer Bahnhof. Noch zeitig, denke ich. Sergey und Maxim wollen in der Halle sitzen. Ich esse schnell ein paar Salzgurken. Sergeys Mutter hatte diese selbst eingelegt. In der Halle ist linksoben eine riesige Streckenkarte der russischen Eisenbahnen angebracht. Mit etwas Mühe (u. Lupe, die Red.) lassen sich Namen wie Minsk, Moskau, Murmansk, Kiew, Odessa, Kazan, Alma Ata, Omsk, oder Vladivostock deuten.



Sergey sieht mir zu. Auf Gleis 4 steht unser Zug. Dreizehn Wagen lang. Im hinteren Teil Liegewagen, dann das „Pectopah“, also der Speisewagen und weiter vorn fünf Schlafwagen. Kehre zurück in die Halle. Ist noch Zeit für Salzgurken. Sergey zeigt mir Internetlinks, nach denen er zwischenzeitlich googelte, Luxuszüge der Transsib.

„Wnimanie Passagiry ...“, freundlich und verständlich unterbricht uns die Einladung

zum Einsteigen in den Volga-Express. Maxim hat unsere Reise elektronisch gebucht. So müssen wir bei der Schaffnerin beim Einsteigen nur unseren Pass vorzeigen. Fahrkarten gibt es nicht. Für jeden Wagen ist eine Schaffnerin zugeteilt. Unser Abteil ist in Wagen 12, ziemlich vorne, ein Vierbettabteil. Zwei Betten unten, zwei oben, Tisch in der Mitte, Gardinen vor den Fenstern. Alles sauber und ordentlich. Zeitungen, Imbiss, Wasser –alles da. Lege noch ein paar Gurken dazu, die letzten, schade.

Mit geringer Geschwindigkeit verlassen wir nun den Bahnhof St. Petersburg in Richtung Moskau. Links und rechts sind immer wieder Bahnbetriebswerke für Triebwagen des Vorortverkehrs, Lokomotiven und Wagen zu sehen, hier und da zeigt sich eine Taigatrommel in grüner Lackierung, oder ein blitzsauberer Sapsan-Hochgeschwindigkeitszug.

Nach wenigen Minuten unterfahren wir die Ringautobahn, rechts ein Kraftwerk, das sofort an Tschernobyl erinnert, dahinter dann viele Industriebrachen. Östlich von Pushkin wechselt das Bild. Wer nach St. Petersburg fährt, der sollte hier in Pushkin unbedingt den Katharinenpalast, den Zarenpalast mit dem rekonstruierten Bernsteinzimmer und die weiträumigen Parkanlagen besichtigen.

Unser Lokführer beschleunigt den Zug. Jetzt sind nur noch kleine Ortschaften mit zahlreichen Blockhäusern zu sehen. Birkenwälder wechseln mit Ackerflächen, viele gefrorene Wasserflächen, ebenso vereiste Flüsse und Teiche und überhaupt liegt ab hier mehr und mehr Schnee.

Langsam setzt die Dämmerung ein. Sergey und ich gehen in den Speisewagen. Maxim passt auf das Gepäck auf. Der Wagen ist unterteilt in eine kleine Bar, der Küche und in den Restaurantbereich. Auch hier alles blitzsauber. Die Speisekarte ist umfangreich und in russischer und englischer Sprache, für alle anderen gibt es Bilder aller Speisen. Auf Empfehlung unserer Bedienung bestellen wir eine reichhaltige bunte Salatplatte. Auch ein

paar Gurken sind nochmal dabei. Als Hauptgericht folgt ein Gulasch. Dazu lassen wir einige gekühlte Baltika-Bierdosen bringen.

Wir sind zurück im Abteil. Sergey schnarcht wie verrückt. Daher komme ich nicht so schnell in den Schlaf und blicke noch einige Zeit aus dem Fenster.

Irgendwann umfahren wir Moskau und erreichen am frühen Morgen den Bahnhof von Nizhny Novgorod. Es ist deutlich kälter hier und es liegt auch noch viel Schnee.

Ein Mitarbeiter des Konstruktionsbüros, welches wir besuchen wollen, wartet auf dem Bahnsteig. Wir sind deutlich zu früh, hier arbeitet noch niemand. So fahren wir, fast allein auf den Straßen, mit einem betagten aber gepflegten Volga von der Unterstadt über eine der großen Brücken über die Oka. Dieser Fluss trennt die Unterstadt von der Oberstadt mit seinem historischen Zentrum. Unser Fahrer stoppt an einem markanten Aussichtspunkt. Von hier blicken wir über die Mündung der Oka in die Wolga, über die Unterstadt und auf der anderen Uferseite über die Weite des Landes. Beide Flüsse sind zugefroren, nur die Strömungen lassen Eisschollen auftürmen. Die tiefstehende Morgensonne färbt den noch grauen Himmel mehr und mehr in roten Tönen und spiegelt sich grell in den vielen Fenstern der Plattenbauten der Unterstadt.

Es ist kalt und alle sind froh wieder im geheizten Volga zu sitzen. Nun geht es ins Büro, mal sehen, ob wir hier Interesse für unser Unternehmen und unsere Produkte wecken können. Ach ja – wecken - hoffe die machen erstmal einen starken Kaffee
...Ja, es gab reichlich Kaffee und gutes Essen in der Kantine. Wir haben uns sogar einige Stunden mit den Russen unterhalten und es gibt vielleicht neue Möglichkeiten. Mal sehen. Nun warten wir auf unser Auto. Gegenüber vom Büro steht ein ehemaliger Langstrecken-Reisezugwagen mit einem hellblauen Anstrich. Weit u. breit kein Gleis – was soll das ? Maxim zeigt auf einem

kleinen Turm auf dem Dach. Tatsächlich, das Ding ist nun eine russisch-orthodoxe Kirche.



Unser Fahrer weiß von Sergey, daß mich für Eisenbahnen interessieren. Ohne viel zu fragen, fährt er uns zum Eisenbahnmuseum etwas außerhalb der Oberstadt. Hier stehen zahlreiche Dampflokveteranen auf einem Freigelände. Weißer Schnee, tiefblauer Himmel und viele schwarze Zeugen russischer Verkehrsgeschichte.

Was für ein Abschluss einer Dienstreise ...
Redaktion: So kann man es aushalten!

Zum Abschluß ein paar Stimmungsbilder aus Rumänien (Juni 2014, sh, NFS 2-14, S. 12) für Kurzentschlossene, die an der diesjährigen Reise v.6.6.-13.6.15 noch teilnehmen wollen. Das Reiseprogramm kann im Sekretariat angefordert werden.

Bild unten: Speisewagen des aufgestellten Schalfwagenguges in Viseu de Sus Ausgangspunkt aller Aktivitäten und der Wassertalbahn.



Ausweichmanöver einer Schafherde, Bi.unten:



Auf Kultur/Geschichte muss auch keiner Verzicht



