

---



# NEWS, FACTS & STORIES

---

## NFS – Infoblatt des Clubs DR Ehrenlokfuehrer Ausgabe 2/15 01.07.2015

Redaktionsadresse: Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, D-31708 Ahnsen  
Tel.: 05722-85811 Fax: 05722-907030 mail:h.bruer@gmx.de  
Internet-Homepage: [www.dr-ehrenlokfuehrer.de](http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de)

---



*So sah Hubert Fingerle vor 30 Jahren den Ort, an dem vom 13. bis 15. November in diesem Jahr unsere JHV stattfindet, liebe Kolleginnen und Kollegen und liebe Freunde des Clubs, Nürnberg! Wo alles begann mit der Eisenbahn in Deutschland*

## **Nun bitte ich alle, die an der JHV teilnehmen wollen, die folgenden wichtigen Zeilen konzentriert zu lesen:**

Das Programm u. Anmeldeformular mit Hotelinfo (IC-Hotel) sind diesem NFS in der Mitte beigeheftet. Die Hotelpreise gelten auch vor und nach den drei Kerntagen der JHV. Und nicht vergessen, bei der Reservierung das Stichwort „Ehrenlokführer“ angeben! **Buchungsschluss ist der 15.9.15.** Wolfgang Stahlberg, Team-15 Mitglied, steht für weitere Fragen nach Kulturveranstaltungen unter der Mailadresse: wolfgangstahlberg@web.de zur Verfügung.

**Ein weiterer Termin** für die Jahreshauptversammlung (JHV): Einsendeschluss für Anträge von Mitgliedern zur JHV 2015 ist der **30.09.2015**, eingehend beim Vorstand/Sekretariat.

**Ein Hinweis des Sekretariats/Redaktion zu Beiträgen im NFS.** *Dieser Hinweis gilt bis zum Widerruf ! Er wird nicht in jedem „NFS“ wiederholt.*

Die Redaktion behält sich Auswahl, Kürzung und redaktionelle Bearbeitung der Beiträge vor. Mit der Einsendung geben Sie Ihr Einverständnis, Ihren Beitrag im „NFS“ (News Facts & Stories) und in der Club Homepage im Internet unter: [www.dr-ehrenlokfuehrer.de](http://www.dr-ehrenlokfuehrer.de) , zu veröffentlichen.  
Heiner Bruer, Sekretär/Redaktion

## **Vor 30 Jahren: Die Nürnberger Eisenbahn-Jubiläumsfeiern in Nürnberg**

Wie angekündigt wird die JHV mit ihrem Rahmenprogramm in diesem Jahr in Nürnberg stattfinden. Das lässt den Blick zurück schweifen auf das, was vor ziemlich genau 30 Jahren am selben Ort passierte: Die bis dahin größte Jubiläumsfeier einer Eisenbahn. Damals galt es, das 150jährige Eisenbahnjubiläum würdig zu begehen, denn von Nürnberg nach Fürth verkehrte am 7. Dezember 1835 der erste Eisenbahnzug in Deutschland. Zur Organisation der Feiern begann bei der damals noch staatlichen Bundesbahn bereits mehrere Jahre vorher ein Team um Dipl. Ing. Horst Troche mit den Planungen, die zu mehreren Veranstaltungen führten.

### Dazu zunächst einige Eckdaten

15.05.1985      Eröffnung der Ausstellung „Zug der Zeit – Zeit der Züge im Tafelwerk Nürnberg

- 16.05.1985 Beginn der Dampfsonderfahrten auf den Strecken von Nürnberg nach Amberg und Bayreuth
- 18.08.1985 Ende der Ausstellung im Tafelwerk
- 07./08.,14./15.09.85 u. 21./22.09.85 Jubiläumsparaden in N-Langwasser, Am
- 03.-13.10.1985 eine weitere große Fahrzeugausstellung mit Rahmenprogramm in Bochum-Dahlhausen

Ich hatte seinerzeit das Glück, sowohl als Eisenbahnfotograf und Besucher als auch aktiv als Dampflokheizer an den Veranstaltungen in Nürnberg teilnehmen zu können und möchte hier darüber berichten.

#### Ausstellung „Zug der Zeit – Zeit der Züge“

Für die Ausstellung wurden die Gebäude des Nürnberger Tafelwerks, eine ehemalige Eisengießerei, entsprechend hergerichtet. Die Ausstellung war vom Bahnhof Nürnberg-Ost mit einem Pendelzug zu erreichen. Dieser bestand aus zwei bayerischen Lokalbahnwagen und den Dampfloks „J.A.Maffei“ und „Luci“ an den beiden Enden.

Im Tafelwerk angekommen erwartete die Besucher in den ehemaligen Fabrikhallen eine Ausstellung normal- und schmalspuriger Lokomotiven und Triebwagen sowie dem Motto entsprechend viele Artefakte zu den abgelaufenen 150 Jahren der Eisenbahnen in Deutschland. Dazu Lokmodelle im Maßstab 1:10, die aus Lehrlingswerkstätten der Bahn stammten und für die Ausstellung motorisiert und in einem Modell-Bw präsentiert wurden. Das Freigelände war für die Präsentation der modernen Bahn hergerichtet worden und bildete eine Leistungsschau der DB. Weitere historische Fahrzeuge, u.a. ein SVT der Deutschen Reichsbahn konnten zwischen den Fabrikgebäuden besichtigt werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sowohl den Eisenbahn als auch dem interessierten Laien ein umfassender Abriss über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland seit 1835 geboten wurde.

#### Dampfloksonderfahrten

Nach der Abstellung der letzten Dampfloks bei der DB am 26.10.1977 wurde über das gesamte Streckennetz ein Dampflokverbot verhängt, so dass Einsätze der Museumsdampfloks nur noch auf den – leider meist kurzen und nur für geringe Geschwindigkeiten zugelassenen Privatbahnenmöglich waren. Deshalb schlug die Nachricht wie eine Bombe ein, dass die Bundesbahn 1984 begonnen hatte, einige Dampfloks betriebsfähig aufzuarbeiten um sie zum Jubiläum auf einigenvon Nürnberg ausgehenden Hauptstrecken einzusetzen. Dabei handelte es sich um 50 622 und 01 1100, die das AW Offenburg in Stand setzte, 23 105 aus dem AW Kaiserslautern sowie 86 457 aus dem AW Trier.

Als erstes war die 50 622 in Offenburg fertig gestellt, die bereits am ersten Juliwochenende des Jahres 1984 bei einem Tag der offenen Tür der Öffentlichkeit unter Dampf präsentiert wurde. Ihr folgten am 12.12.84. die 23 105 und am 15.01.1985 die 86 457, deren Lastprobefahrten als öffentliche Sonderfahrten zelebriert wurden. Am 01.05.1985 folgte schließlich 01 1100, deren längere Aufarbeitung durch ihren erheblich schlechteren Anfangszustand - sie hatte fast 10 Jahre

auf einem Schrottplatz zugebracht – bedingt war.

Für den Einsatz der Dampflok wurden mit Bedacht die landschaftlich attraktiven Strecken von Nürnberg nach Amberg und Bayreuth ausgesucht. Außerdem existierten an beiden Endpunkten noch Drehscheiben und Ausschlackgruben, die um Wasserkräne ergänzt einfache Behandlungsanlagen ergaben. Kohle und Bunkeröl wurden stets in Nürnberg gefasst. An mehreren Tagen verkehrten außerdem mit der 86 457 bespannte Pendelzüge zwischen Nürnberg-Ost und Hersbruck.

Als das Fahrtenprogramm endgültige Züge annahm, gewannen die Organisatoren die Erkenntnis, dass es zeitweise zu Engpässen bei der Bespannung kommen könnte, wenn keine Reservemaschinen zur Verfügung stehen würden. Daher mietete die DB die als zuverlässig bekannten 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde und 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt an, die nach Abnahmefahrten am 08.05.1985 und 01.07.1985 dem Betrieb zur Verfügung standen, aber nur relativ selten eingesetzt wurden.

Schließlich kamen noch knapp 30 passende historische Reisezugwagen verschiedener Bauarten, hinzu, so dass mehrere zu den Dampflok passende Garnituren zusammengestellt werden konnten. Dabei handelte es sich überwiegend um Wagen der Bauarten 28 und 30, aber auch einige „Donnerbüchsen“ sowie mehrere Speise- und Gesellschaftswagen.

In der Zeit zwischen Mai und September 1985 fuhren dann wöchentlich bis zu fünf Sonderzüge ab Nürnberg Hbf. Einige davon verließen auch die beiden Dampfstrecken und durchquerten das ganze Frankenland und den Bayerischen Wald, wobei außerhalb der Dampfstrecken die Bespannung von historischen Diesel- und Elloks übernommen wurde. Genannt sein sollen hier z.B. E 18 08, E 18 047, E 44 002, V 200 002 und V 80 002.

Einige der Dampfsonderfahrten konnte ich während eines einwöchigen Aufenthalts in der Region im Juli 1985 fotografieren. Dabei war sehr positiv festzustellen, dass ein großer Teil der Züge gut bis sehr gut besetzt war, einige Züge waren sogar bis auf den letzten Platz ausverkauft. Pannen od, gar Zugausfälle wegen Lokschäden gab es nur sehr wenige, was nicht zuletzt auch dem Engagement der Nürnberger Lokpersonale und Werkstattmitarbeiter zu verdanken war. Ihnen konnte man stets die Freude ansehen, die sie beim Betrieb der restaurierten Dampflok hatten.

### Jubiläumsparaden

Den absoluten Höhepunkt der Nürnberger Feierlichkeiten bildeten zweifellos die sechs Jubiläumsparaden die an drei Wochenenden im September 1985 stattfanden. Für jemanden, der diese damals nicht miterleben konnte, ist es heute schwer, sich vorzustellen, was damals alles möglich gemacht wurde. An den für etwa 2.000 Zuschauer aufgebauten Tribünen im Bahnhof Nürnberg-Langwasser zogen während der jeweils rund dreistündigen Vorführungen über 70 Lokomotiven und Züge vorbei, die Teils auf Fahrzeugen des Regelbestand der DB, teils aus Museumsfahrzeugen der DB und etlicher Museumsvereine gebildet wurden. Die Parade war in zehn Kapitel zu verschiedenen Themen eingeteilt, wobei jedes Kapitel durch ein einzeln voraus fahrendes Fahrzeug (Nummerngirl genannt) angekündigt wurde.

Während der Vorbeifahrten erhielten die Zuschauer über Lautsprecher Erläuterungen und Kommentare in deutscher und englischer Sprache. Im Einzelnen wurden folgende Fahrzeuge vorgeführt:

1. Auftakt: 798 711 in Sonderlackierung „Erlebte Eisenbahn“ bringt die Ehrengäste zur Tribüne
2. Begrüßung: Lok BR 120 und 2 Güterwagen, aus denen Luftballons aufsteigen  
Adler mit Zug  
DRG-Eilzug: 01 150 mit 4 Reisezugwagen  
TEE Rheingold: 112 501 mit 3 Reisezugwagen
3. Die Eisenbahn erschließt die Region  
Nummerngirl: Dampflokomotive J.A. Maffei  
Preußischer Nebenbahnzug: 89 7159 mit 4 Reisezug- und 1 Güterwagen  
Bayerischer Localbahnzug: E 60 02 mit 3 Reisezug- und einem Bierwagen  
Bayerischer Nebenbahnzug: 98 727 mit 4 Reisezug- u. einem Holzwagen  
Vierachsiger Reichsbahntriebwagen: VT 761  
Reichsbahn-Personenzug: 64 289 mit 5 Reisezugwagen  
Privatbahn-Schienenomnibus: Bremen-Thedinghausen VT 2 (Wismarer-Schienenbus)  
Reichsbahn Triebwagen der 30er Jahre: VT 70 919 mit Beiwagen  
Bayerischer Privatbahn-Zug: TAG 7 mit 3 Reisezugwagen
4. Die Eisenbahn – Träger des Güterverkehrs  
Nummerngirl: E 60 10  
Preußischer Güterzug: T 13 Stettin 7906 mit 7 Güterwagen  
Reichsbahn-Güterzug: E 91 99 mit 76 Güterwagen  
Güterzug mit Personenbeförderung: ELNA 2 u. ELNA 6 mit 8 Güterwagen  
Zug für Stückgut-Schnellverkehr: E 44 002 mit einer Leig-Einheit  
Kohlenzug: 58 311 mit 6 offenen Güterwagen  
Gemischter Güterzug: 52 4867 mit 8 Güterwagen  
DB-Güterzug: 41 360 (an vier Paradedagen 44 404) mit 8 Güterwagen
5. Die Eisenbahn auf Nebenstrecken  
Nummerngirl: Akku Werkslok E 1 der DRB (Hamburger S-Bahn)  
Schienenomnibus: VT 95 9240 mit Beiwagen  
Straßen-Schienenomnibus: DB 29-3 mit Spurwagen  
Akkumulator-Triebwagen: 515 616 mit Steuerwagen  
Personenzug mit Dampflokomotive: 86 457 mit 4 Reisezugwagen  
Privatbahn-Triebwagen: Regentalbahn VT 03 (Esslinger VT)  
Personenzug mit Diesellokomotive: V 65 011 zwei B3yg-Pärchen  
Triebwagen für den Nahverkehr: 628 103/028 103  
Privatbahn-Tw: Regentalbahn VT 02 mit Steuerwagen (Bauart NE 81)
6. Nahverkehr in Ballungsräumen  
Nummerngirl: V 60 150  
Preußischer Personenzug: 74 1192 mit 5 Reisezugwagen  
Triebwagen für den Vorortverkehr: ET 85 07 mit Steuerwagen  
Triebwagen für den Städteverkehr: ET 25 015a/EM 25 015/ET 25 015b  
Zug für den Nahverkehr: V 36 108 mit 2 Reisezugwagen

Leichtschnellzug: V 80 002 mit Wendezug aus –yl-Wagen  
Nahverkehrstriebwagen: ET 30 014a/EM 30 014/ET 30 014/b  
Städteverkehr mit: V 160 003 mit LBE- Doppelstockwagen  
Wendezug für den Bezirksverkehr: 141 072 mit Wendezug (Silberlinge)  
Triebwagen für den S-Bahn-Verkehr: 420 191/421 191/420 691  
Wendezug für den S-Bahn-Verkehr: 111 150 mit Wendezug (x-Wagen)  
City-Bahn-Zug: 218 137 mit Wendezug (city-Bahn-Wagen9

### Pausenankündigung

Kleinlokomotiven 323 704, 323 706, 323 707, 323 798, 323 832  
Auf jeder Lok war ein Buchstabe des Wortes „PAUSE“ montiert. Die Loks  
fuhren nacheinander in den Tribünenbereich und wurden dort zusammen-  
gekuppelt um das Wort zu bilden. In der Pause fand ein „Rennen“ mit  
Handhebelraisinen statt.

### 7. Eisenbahn und Freizeit

Nummerngirl: 333 001

Aussichtstriebwagen „Gläserner Zug“: 491 001

Sonderzug „Deutsche Weinstraße“: 23 105 mit 4 Wagen des Sonderzuges

Auto im Reisezug: 110 348 mit 2 Reisezug- und 2 Autotransportwagen

TUI-Ferienexpress: 181 213 „SAAR“ mit 3 Ferienexpress-Wagen

Sonderzug für Eisenbahnfreunde: E 75 09 mit 3 Umbauwagen

Salonwagenzug: E 04 20 mit 6 Salonwagen

Museumszug: Bn2t „Luci“ mit 2 Reisezugwagen

### 8. Güter gehören auf die Bahn

Nummerngirl: Regentalbahn D IV (MaK-Werklok)

Gemischter Güterzug aus Drehgestellwagen: 194 569 (an 3 Paradedagen

E 93 07) mit 7 Güterwagen

Zug für den kombin. Verkehr: 216 154 mit 4 Huckepack-Containerwagen

Privatwagen in Zügen der DB: 150 089 mit 5 Güterwagen

Erz-Zug: 151 091 mit 4 Selbstentladewagen

Schwerlast-Transport: 290 020 mit Tieflade- und LÜ-Wagen

### 9. Hochwertiger Reiseverkehr – einst und jetzt

Klv 82 9624 (Gleismess-Draisine)

Schnellzuglokomotive der Pfalzbahn: Nr. 28 „Die Pfalz“ (Bauart Crampton)

Preußischer Schnellzug: 38 1772 mit 4 Reisezugwagen

Historischer Rheingold-Zug: 01 118 mit 4 Reisezugwagen

Reichsbahn-Schnellzug: E 18 08 mit 5 Reisezugwagen

Schnelltriebwagen: VT 08 520/VM 08 512/VS 08 503

Fernschnellzug: V 200 002 mit 3 Reisezugwagen

Schnellzug der 60er Jahre: 01 1100 (an 2 Paradedagen 01 1066) mit 4

Reisezugwagen

Trans-Europ-Express-Triebzug: siebenteiliger Triebzug der BR 601/901

Lufthansa-Airport-Express: vierteiliger Triebzug BR 403/404

Intercity-Zug: 103 150 mit 5 Reisezugwagen

### 10. Verabschiedung

221 108 mit 1 Containertragwagen „Auf Wiedersehen“

Obwohl ich mich damals noch in der Ausbildung zum Lokomotivheizer befand, erhielt ich die Möglichkeit, neben zwei erfahrenen Dampflokführern auf der 89 7159 aktiv an den Paraden teilzunehmen. Dies bescherte mir eindeutig das schönste Erlebnis, das mir das Hobby je ermöglichte. Aus Insider-Sicht liefen die hervorragend durchgeplanten Paraden stets wie folgt ab:

Am Freitagabend fanden sich die Personale an ihren im AW Nürnberg, Bw Nürnberg Hbf und Bw Nürnberg Rbf abgestellten Fahrzeugen ein, bei den Dampfloks wurde mit dem Anheizen und Abschmieren begonnen, die anderen Fahrzeuge wurden einer Durchsicht unterzogen. Bis Samstag 4.00 Uhr sollte bei allen Dampfloks der betriebsdruck erreicht sein. Um diese Zeit wurde mit dem Zusammenstellen von langen Zügen begonnen, die dann nacheinander mit je einer Lok der BR 290 an den Enden von ihren Abstellorten zum Bahnhof Nürnberg-Dutzendteich befördert. Dort wurden die Überführungszüge wieder zerlegt, so dass die oben genannten Zugkompositionen hergestellt waren. Dabei lief die Aufstellung nach einem minutiös ausgearbeiteten Plan, da ja Fahrzeuggruppen von drei Abstellorten am Ende in genau der richtigen Reihenfolge für den Ablauf der Paraden stehen mussten. Nachdem die Personale in Zelten des THW mit einem Mittagessen versorgt worden waren, begann gegen 13.00 Uhr das Vorrücken auf die Verbindungsstrecke zum Bahnhof Nürnberg-Langwasser. Pünktlich zum Paradebeginn um 14.00 Uhr erhielt dann das erste Fahrzeug vom Fahrdienstleiter den Abfahrauftrag „Zp 9“ und fuhr in den Paradebahnhof ein. Für die Durchfahrt hatte jeder Lokführer eine Art „Regieanweisung“ erhalten, die u.a. besagte, welche Pfeif- oder Läutesignale er bei der Durchfahrt abzugeben hatte oder ob er ggf. vor den Tribünen anhalten sollte.

Nach dem meist mit Applaus begleiteten Durchfahren des Bahnhofs Nürnberg-Langwasser rollte ein Großteil der Fahrzeuge in die Einfahrgruppe des Nürnberger Rangierbahnhofs und wurde dort zunächst abgestellt. Lediglich die Einzelfahrzeuge und die aus den beiden Bws stammenden Lokomotiven wurden über ein Seitengleis am Rbf vorbeigeleitet und fuhren direkt zu ihren Abstellplätzen in den Bws. Nach dem Ende der Paraden zogen 2 Loks der BR 290 die Wagen von den abgestellten Zuggarnituren mit Dampflokomotiven ab, so dass diese in Gruppen wieder zum AW Nürnberg gelangen konnten. Dort erfolgte die Restaurierung (Ausschlacken, Kohle- und Wasser fassen, Durchsicht), ehe man wieder zur Einfahrgruppe zurückfahren konnte und die Züge mit den Wagen komplettiert wurden. Der zweite Paradetag lief prinzipiell genauso ab, mit dem Unterschied, das die Anfahrt nach Dutzendteich vom Rbf aus erfolgte und alle Personale nach Ende der Paraden ihre Lok einfach in der Einfahrgruppe stehen lassen und ihre oftmals lange Heimreise antreten konnten. Die Restaurierung und Rückbeförderung an die endgültigen Abstellplätze wurde dann durch DB-Personal erledigt.

Trotz der detaillierten Vorplanung kam es zu einigen kleinen Pannen, aber auch zu einigen amüsanten Begebenheiten, zu Schaden kam jedoch glücklicherweise niemand. So riss an einem der Paradetage bei der Anfahrt des TEE-Rheingold über der 112 501 die Fahrleitung, stürzte auf die Lok und verursachte einen Kurzschluss. Da jedoch Bedienstete der Fahrleitungsmeisterei in Bereitschaft standen, war der betroffene Fahrleitungsabschnitt rasch geerdet. Der TEE wurde von der

mit ihrem Eilzug nachfolgende 01 150 unter die intakte Fahrleitung vorgeschoben und konnte seine Fahrt fortsetzen. Alle nach der 01 150 folgenden Fahrzeuge mussten nach Dutzendteich zurück fahren und danach auf dem Gegengleis nochmals in Richtung Parade vorfahren.

An einem Sonntag ließen sich beim Erteilen des Abfahrauftrages für die Vorbeifahrt an den Tribünen bei der 74 1192 die Druckausgleicher nicht mehr schließen, so dass ein Anfahren nicht möglich war. Doch da konnte der nachfolgende ET 85 07 zu Hilfe eilen und gab dem Zug einen kräftigen Schubs, so dass dieser den Bahnhof Langwasser passieren konnte. Am Ende der Paradestrecke wartete V 60 150 um den Zug an den Haken zu nehmen und brachte ihn zum Abstellplatz. Bis zum nächsten Wochenende hatte dann die Werkstatt der Bw Nürnberg Hbf den blockierten Druckausgleicher der DGEG-Lok repariert.

Da war der Ausfall beider Speiseeinrichtungen an der 41 360 schon ein kaum zu erwähnendes Missgeschick. Die Lok schaffte es nach der Parade sogar noch mit eigener Kraft zum Bw Nürnberg Hbf, wo der Fehler schnell behoben war.

Doch es gab auch einige Begebenheiten, die zum Schmunzeln und Lachen anregten. Hier sei zuerst das große Gaudi der Draisinenwettfahrten genannt, die während der Pausen auf den Gleisen zwischen den Tribünen stattfanden.

Interessierte Zuschauer konnten sich vor den Veranstaltungen als Fahrgäste für die Reisezugwagen in den Paraden anmelden, so dass diese nie leer fuhren. Bei einer der Paraden war daraufhin der ET 91 01 mit einer ganzen Hochzeitsgesellschaft besetzt. Doch mitten vor den Tribünen stoppten Eisenbahner den Gläsernen Zug, entführten die Braut und fuhren mit ihr unter Gelächter und Anfeuerungsrufen der Zuschauer auf einer Handhebeldraisine davon. Wie der Bräutigam seine Angebraute dann wieder bekommen hat, ist nicht überliefert.

Am letzten Paradetag fuhren als letzte Ausstellungsstücke nochmals der Adler, die 89 7159 und die 01 150 ohne ihre „Anhängsel“ vor die Tribünen. Dort wurden die an jenem Tag diensthabenden Lokpersonale stellvertretend für alle teilnehmenden Berufs- und Hobbyeisenbahner geehrt – eine schöne Geste der Veranstalter

Damit ging in Nürnberg ein außergewöhnliches Eisenbahnjahr zu Ende, lediglich in Bochum-Dahlhausen wurde als Veranstaltung für den nördlichen Teil der Bundesrepublik nochmals gefeiert. Jeder, der an den Nürnberger Veranstaltungen teilnehmen konnte, ob als Aktiver oder als Zuschauer, hat diese für immer in guter Erinnerung behalten.

Als Wermutstropfen muss aber leider auch berichtet werden, dass allzu viele der für die Feierlichkeiten betriebsfähig hergerichteten Lokomotiven und Wagen später in abgelegenen Ecken Des DB-Netzes vergammeln mussten, einige sind sogar dem Schneidbrenner zum Opfer gefallen. Und leider waren die Feierlichkeiten zum 175. Jubiläum der deutschen Eisenbahn nur ein müder Abglanz der 150-Jahr-Feiern. Umso wertvoller sind die daran verbleibenden Erinnerungen.  
Hubert Fingerle

41 364 am Eingang z. Ausst im Tafelwerk



ob. „Luci“ mit Pendelzug nach Ank.Tafelwerk, mt.: 23 105 in Etzelwang, unten: 86457 Probefahrt nach Reparatur im Bw Nbg.



o. 23 105 mit Sonderzug nach Amberg bei Oed unten.01 1100 im Pegnitztal bei Velden





Lilnke S. v. ob: 01 118 + E18 08 vor den Pa-  
raden; Str-Schienenbus DB 29-3 Aufstellung  
zur Parade; 601 008 + 795 240 in N-Dutzend-  
teich; Nummerngirl „J.A. Maffei“ +89 7159:  
re. v. ob: KPEV T 13 „Stettin“ 7906 m preuß  
Güterzug (MEM) 44 404 mit DB-Güterzug  
in N-RB; Die Pfalz im RB. Nnächste Seite: E  
91 99 mit Reichsbahn Güterzug; 01 118 mit  
hist. Rheingold: V 200 002 vor FD-Zug der  
DB; Überführung v. Dampflok z. Restauriren  
im AW. (Alle Bilder v. Hubert Fingerle+



*Nach diesem Bericht mit schönen Erinnerungen eine weitere, unschöne Erinnerung, die jetzt ihren Abschluß gefunden hat:*

## **+ In Memoriam +** Information:

*Seit dem 19.06.2015 gehört die Geschichte mit VRK 43 44 der Geschichte an.*

Zur Erläuterung:

Dampflokos waren für mich immer sehr interessant. Insbesondere hat mich die Tatsache fasziniert, dass man unter Verwendung von Feuer und Wasser letztlich ein Fahrzeug bewegen kann. Es gab im Laufe der Vergangenheit div. Dampflokos. Bei der Bahn wurden die verschiedenen Maschinen nach sogn. Baureihen erfasst und jeweils mit einer laufenden Nummer versehen.

Im Norden der Republik warb ein alter Bekannter von uns mit dem Slogan „- 64 10 93 – die Nummer mit den drei bekanntesten deutschen Dampflokos“. Die Maschinen Baureihen 64,



10, 93 waren sicherlich alle schöne Fahrzeuge. Hierzu muss man aber auch m. E. die Baureihe 43 einbeziehen. Ob es eine Maschine mit der Nummer „43 44“ oder ähnlich wirklich einmal gab, entzieht sich meiner Kenntnis. Sollte es sie wirklich gegeben haben, habe ich sie leider nie kennengelernt. Insofern möchte ich mich bei ihr hiermit vorab entschuldigen und ihr mit diesen Zeilen nicht unrecht tun.

Ich habe nur eine mögliche Zweitbesetzung der Nummer kennen gelernt, nämlich die bereits erwähnte **Vereins-Register Kiel 43 44**.

Zu dieser Sache möchte ich Euch eine Geschichte erzählen.

Es gab einmal einen Club der nannte sich DR-ELF. Unterschiedlichste Personen fanden sich im Club nach Schweizer Recht zusammen, um ihrem Hobby, das Dampflokomotoren fahren, in sehr, sehr lockerer Form zu fröhnen. Dies reichte einem

Mitglied plötzlich nicht mehr. Ein geordneter Verein mit einer starken CRN-Steuerung müsste her. Und auch der alte Club oh weh, war auch kein ordentlicher Verein. Viel Papier wurde beschriftet. Letztlich gab es den Verein DR-ELF und die N-ELF. Der Lokführer und sein Heizer aus dem Norden feuerten ihre Lok mit viel, viel Papier.

Punkt, Punkt, Komma, Paragraph und Spiegelstrich bestimmten zukünftig das Leben in dem nördlichen Verein. Doch die sehr unterschiedlich gestalteten Anhänger wollten nicht immer so wie die Leute auf der Lok. Der eine oder andere Anhänger (auch ich) verließ im Laufe der Jahre den nördlichen Zug. Auch wurde das Verhältnis zwischen den DR-ELF und den N-ELF sehr frostig. Für letzteren wurde es später auch etwas teuer. In Meinigen kam es dann zum endgültigen Bruch. Der Lokführer mit der besonderen CRN-Steue-

rung auf der Lok wusste fast alles immer besser. Die ehemals forsche Fahrt des N-ELF-Zuges verlangsamte sich immer weiter. Die aufwendige Feuerung der Lok, nur mit beschriebenem Papier, reichte nicht mehr aus. Der Lokführer schimpfte und maulte mit seinen verbliebenen Anhängern. Für die Lok mit ihrem nur noch kurzen Zug war kein Platz mehr auf der Hauptstrecke vorhanden. Auch für die Nebenstrecke fehlte dem Zug die nötige Triebkraft. Eines Tages bog der Zug zwangsläufig auf das letzte Ausweichgleis. Niemand half dem Lokführer und seiner Crew trotz der guten CRN-Steuerung auf der Strecke. Es kam wie es kommen musste; es kam die Weiche die zum Ende führte. Die erste Abstimmung der Anhänger verfiel sich in der strammen CRN-Steuerung. Aber alles Aufbäumen nützte nichts. Der starke Wille des letzten Häufleins der Anhänger

führte in einer 2. Abstimmung dazu, dass die letzte Weiche für den Zug gestellt wurde. Die Fahrt des Zuges aus dieser Weiche zum Schneidbrenner der Geschichte wurde beschlossen.

Am 19.6.15 bog VRK 43 44 auf das Stück des Gleises, welches keinen Prellbock mehr besaß. Der Schneidbrenner des Vereinsregisters des Amtsgerichtes Kiel vollendete das letzte Werk an VRK 43 44.

Nun ist die **leidige** Geschichte mit VRK 43 44 (2. Besetzung) Gegenstand der **vergangenen Geschichte**.

Thomas Schneider

Anmerkung: Eine stramme Satzung/Steuerung in einem Verein ist keine Garantie für ein Leben in einem Verein bzw. für ein gedeihliches Zusammenleben in einem Verein. Selbst im großen Internet gibt es keine Geschichten mehr über die leidige Geschichte.

## **Die Entscheidung**

wie man – genau - nach Meinungen zur besonderen

Vorstandssitzung und zum Besuch des DLW Meiningen fährt fiel am Dienstag den 19.05.2015 um 22.30 Uhr. Der freundliche Herr Wewelsky von der GDL hatte zum Streik aufgerufen und somit fuhren nur sehr wenige Züge. Aber ich hatte – sparsam wie immer - vor längerer Zeit schon eine Fahrkarte gekauft; zwar mit Zugbindung aber so etwas kann man ja aufheben lassen. Also wurde bis zum obigen Zeitpunkt im Internet nach einer Zugverbindung von Lüneburg möglichst ohne DB-Züge oder nur mit einem Zug aus dem angebotenen Ersatzfahrplan gesucht. Die Fahrzeit beträgt nach Meiningen ca. 5 Stunden Mit der Ersatzstrecke sollte die Fahrt mit erheblichen Umwegen und einer unsicheren Regionalbahn sowie 5 x Umsteigen fast 9 Stunden dauern. Dies war auch für eingefleischte Eisenbahner **zu viel!**

Also die Fahrkarte im Internet stornieren. Auf der **Son-**

**derseite** der DB wurden jedoch dafür der Benutzernamen und das Passwort verlangt. Wo hatte ich dies versteckt? Nun ja, rechtzeitig vor Mitternacht konnte ich die „Operation“ durchführen.

### **Mittwoch, den 20.05.2015**

Gegen 09.00 Uhr sind wir dann los mit dem Auto aus Rullstorf Richtung Meiningen. Das Frühstück fand nicht im ICE statt, sondern in der Autobahnraststätte Soltau. Nett war die Bedienung zwar, aber mir fehlte das Flair der Eisenbahn. Nach der Weiterfahrt sprang das Navi nicht richtig wieder an. So verpassten wir einen Abzweig bei Göttingen und die Fahrt dauerte länger als geplant. Nach einer intensiven Begrüßung in Meiningen gab es ein Abendessen beim Griechen im *Hotel Kaiserpark*. Meine –alleinige -Fahrerin und „Betreuerin“ fiel angesichts der langen Fahrt danach einfach nur müde in das Hotelbett.

### **Donnerstag, den 21 05.15**

Um 08.30 Uhr war am Donnerstag ein gemeinsames Frühstück im Hotel angesagt. Danach war die Bedienung so freundlich uns für die Vorstandssitzung eine Kanne Kaffee und die notwendigen Tassen in den Wintergarten zu zaubern. Die Sitzung verlief ganz gut und war gegen 11.41 Uhr beendet. Es gab viele Neuigkeiten, Anregungen, Bedenken zu berücksichtigen sowie Entscheidungen zu fällen. Ich verrate kein großes Geheimnis, wenn ich Euch bitte schon einmal den Zeitraum vom 20.10.2016 - 24.10.2016 freizuhalten. Wofür erfahrt Ihr später.

Gegen 12.45 Uhr ging es in Richtung **Dampflokwerk** Meiningen. Wolfgang Kapferer fuhr aus terminlichen Gründen mit dem Auto dort hin. Als „halber Fußkranker“ nahm ich dankbar das Angebot der Mitfahrt an. Der andere Tross ging zu Fuß. Vor dem DLW wartete schon Wolfgang Böhmer auf uns. Er hatte dem Vorstand

vor geraumer Zeit angeboten, vor seiner anstehenden Verrentung uns noch einmal ausgiebig durch das Werk im laufenden Betrieb zu führen. Ich war schon mehrfach im Werk. Es ist aber immer wieder interessant, an einer Besichtigung teilzunehmen. Und Wolfgang führte uns wahrlich in alle Ecken und Winkel der Gebäude. Keine Frage blieb unbeantwortet. Es wurde eine nicht unerhebliche Anzahl von Fotos geschossen. Insbesondere unser Präsident, Peter Brühwiler bekam feuchte Augen. Wolfgang Böhmer zeigte besonders ihm ein braunes räthisches Krokodil, wenn auch zerlegt in 3 Großteilen. Er hatte es „extra“ wegen Peter anfahren lassen. Immer wenn wir bei unserem umfangreichen Rundgang in der Nähe der Maschine vorbeikamen mussten wir aufpassen, dass uns Peter nicht abhandenkam. Es war eine Unzahl von anderen Maschinen da, eine von der

HSB, eine von Rügen usw. Auch den „Adler“ hatten die Mitarbeiter des DLW in der Bearbeitung. Der sollte Anfang Juni das Werk betriebsfähig verlassen. Würde ich alleine an der Maschine arbeiten, wäre der Termin sicherlich Dezember 2015 zu suchen. Aber sie schaffen das schon. Bei manch einem anderen vorhandenen Gerippe konnte man sehen, dass es schon etliche Jahre im Regen gestanden hatte. Das DLW Meiningen repariert u. baut alles wieder auf. Auch eine „Wärmflasche“ befand sich in der Aufarbeitung. Dies war die „spaßhafte“ Bezeichnung für eine Dampfspeicherlok von denen in der Vergangenheit im DLW ca. 140 Stück gebaut wurden. Ja, die Vergangenheit. An einer Bilderwand (Reste vom 100 jährigen Bestehen 2014) konnte man verschiedene Maschinen (z. B. Schneeschleuder) und Ereignisse (Dampfkesselexplosion in grauer Vorzeit)

anschauen. Auch die ehemalige Größe des DLW konnte man betrachten. Heute wird nur noch ein Drittel des Geländes genutzt. Leider verfällt der Rest des Geländes. Früher arbeiteten ca. 4000 Menschen in Meiningen, heute sind es noch 120 Personen. Zu bestimmten Zeiten verließen drei Maschinen pro Tag das Werk, heute ist es eine Maschine pro Monat. Vergleichen lassen sich die Zahlen allerdings nicht, denn heute sind es Einzelstücke, welche teilweise grundlegend „rekonstruiert“ wurden. Ob diese besondere Planerfüllung Erich Honecker gefallen hätte? Aber Scherz beiseite, im Werk werden heute auch 12 Auszubildende beschäftigt. Auch ein neuer Werkstattmeister kommt für Wolfgang. Betrachtet man die hinteren Hallen, bekommt aufgrund deren Zustands allerdings einen Schreck. Da aber gerade eine Dampflok unter Dampf fertiggestellt

das Werk verlässt, wird einem richtig warm ums Herz. Gut 3 Stunden sind wir durch das Werk geführt worden. Jetzt heißt es Abschied nehmen. Hallo, wo ist Peter? Na, wo wohl? Er macht schnell noch ein „Abschiedsfoto“ von dem – seinem -Krokodil, welches in Meiningen optisch aufgearbeitet werden soll. Am Ausgang verabschieden wir uns von Wolfgang.

Wir haben uns zum Abend in der Gaststätte *Henneberger Haus*, am Anfang der Meininger Fußgängerzone, verabredet. Hier ging ein wahrlich schöner u. ereignisreicher Tag zu Ende. Es gab dort gutes Essen, gute Getränke und auch noch div. Anekdoten v. Wolfgang Böhmer aus dem Werk. Um 22.00 Uhr ging es für uns auf kurzem Weg ins Hotel. Wolfgang Böhmer machte sich sicherlich gedankenverhangen auf einen längeren Weg zu seiner kleinen Wohnung in Meiningen, aus welcher es schon etliche

Sachen nach Pirna in sein Haus gebracht hatte.

**Freitag, den 22.05.2015**

Nach einem gemeinsamen Frühstück ging es ab nach Hause. Unterwegs warteten noch einige Baumärkte auf mich. Anstrengend war die Fahrt auf der B 4 v. Braunschweig nach Lüneburg. In Braunschweig habe ich wieder einmal aufgrund einer seltsamen Baustellenausschilderung eine große Ehrenrunde auf der Autobahn gedreht.

Thomas Schneider

## **Orange-cups are coming I**

### **Vorbereitungszeit**

Wie bekannt waren Mitglieder der DR-ELF 2014 schon einmal in Rumänien. Damals hatte Wolfgang Kapferer alles für 10 Personen organisiert. Diesmal konnte er wegen Klein-Wolfgang (Abi) nicht mitfahren. Also durfte / musste ich für die Organisation ran. Letztlich waren wir insgesamt leider nur 8 Personen.

Es gibt im Prinzip 3 Wege nach Viseu de Sus. Die Fahrt mit dem Auto beinhaltet für eine Strecke gerechnet ab Pirna min. 14 -16 Std Fahrt. Fragt bitte Frieder Jehring, ob das Ganze aufgrund der Straßenzustände lohnenswert ist. Eine weitere Möglichkeit ist die Fahrt mit der Bahn. Ich hatte einen Fahrplan gefunden; 27 Std Fahrzeit (wenn alles klappt) und 9 x umsteigen. Zum Schluss hätte man noch ca. 10 Km mit dem Taxi fahren müssen. Auch für mich als eingefleischten Eisenbahnfahn keine brauchbare Lösung. Bleibt also nur noch das Flugzeug. Die Dinger fliegen allerdings nicht immer so wie man sie braucht. Mit vier Personen sind wir letztlich von Nürnberg mit WIZZ-Air geflogen. Weitere 2 Personen kamen mit Lufthansa über München. Ziel der Flüge war allerdings nur Cluj (Klausenburg). Von dort ging es nach einem mehrtätigen Aufenthalt mit einem tollen Leih-

halt wagen nach Viseu.

## Allgemeine Anmerkungen

Alles was man bisher über die Wassertalbahn (760 mm) gehört hat, sollte man einer gewissen Überprüfung unterziehen. Fest steht, entgegen evtl. anders lautenden Meldungen u. Gerüchten in der üblichen Presse, die Bahn fährt! Allerdings nicht nach – sagen wir einmal - Bundesbahnstandart. Die vorhandenen Dampfloks sind für ca. 15 km/h zugelassen. Sie besitzen **keine** Lok- u. **keine** durchgehende Zugbremse, sondern nur eine Feststellbremse (Kurbel). Für seine rechte Hand hat man als Fahrzeugführer – bei Vorwärtsfahrt - somit bis auf den Pfeifenhebel keine Betätigung. Für die großen bzw. langen Holzzüge gibt es auch Dieselloks. Gebremst wird ein Zug durch die Pfeifsignale des Zug- oder Lokführers, durch welche die etlichen Bremser auf div. Wagen angehalten sind/werden die Feststell-

bremsen der von ihnen besetzten Wagen zu betätigen.



Bergauf, also in die Karpaten, zu fahren ist einfach. Allerdings, der Dampfhebel vom Dampfahn muß in der gewünschten Stelle festgehalten werden, sonst bleibt der Zug stehen. Dies ist sehr ermüdend. Aus den Bergen heraus, also bergab, muss man sich auf die Bremser verlassen. Also Eisenbahn fahren wie zu Urgroßvaterszeiten. Dies soll nicht abwertend wirken, ist aber gewöhnungsbedürftig, macht aber Spaß. Wir (9 Pers. (8 Besucher u. unser toller Betreuer Daniel) hatten im Allgemeinen einen „Salonwagen mit Büffetausstattung, Getränken“ u. einen allseits offenen ehema-

ligen Güterwagen zur Verfügung. Bei Dampfzügen waren wir damit Wagen 2+3. Wagen 1 ist meist ein umgebauter Güterwagen mit Tenderfunktion (geschnittenes Holz) für die Dampflok gewesen. Auf diesem Wagen wird auch div. Werkzeug und vor allen Dingen 2 Aufgleiseisen ! mitgeführt.

Ein Wort noch zu den als Draisinen bezeichneten Fahrzeugen. Es handelt sich hierbei um Autotransporter (meist Ford Transit od. Mercedes Spinter) welche für den Hinterradantrieb mit einer Eisenbahntriebsachse (760 mm) versehen wurden. Anstelle der Vorderachse wird ein Drehgestell montiert. Das nach wie vor vorhandene Lenkrad wird als Bremsrad benutzt. Die übrigen Funktionen des Fahrzeuges blieben bei dem Umbau erhalten. Zusätzlich sind diese Draisinen mit einer Fahrzeugdrehausrüstung versehen, sodass die Fahrzeuge immer vorwärts

fahren können. An die Stoßstangen werden starke U-Eisen angeschraubt, an welchen Zugeinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge befestigt wurden. Die Fahrzeuge dienen dazu Personen und ggf. Werkzeug auf die Strecke zu bringen. Auch werden damit Versorgungsfahrten und Sondertransporte gemacht.

Für kleine Arbeitskolonnen sind kleine 2-achsige Wägelchen mit Feststellbremse



vorhanden. Auf diese Fahrzeuge werden die erforderlichen Werkzeuge für die Mitarbeiter gepackt. Diese Wägelchen werden mit einem Zug od einer Draisine bergauf bis zu zur Einsatzstelle gezogen. Dort erfolgt eine Verlangsamung der Fahrt, sodass bedingt durch das

Auflaufen des Zuges, der Kupplungsbolzen gezogen werden kann. Die kleinen Fahrzeuge werden dann ausgesetzt und die Arbeiten können beginnen. Nach Abschluss der Arbeiten rollen die Wägelchen, nach Absprache über Funk mit dem Fahrdienstleiter, bergab nur mit der Feststellbremse gesichert los. An div. Punkten der Strecke müssen Sperrklappen von den Schienen gezogen werden, welche u. U. bei Überfahren ein bewusstes Entgleisen der Wägelchen verursachen.

Gekuppelt werden alle Wagen eines Zuges mittels Bolzen, welche kurze schwere Kettenglieder verbinden.

Wer Eisenbahn nach Vorschriften fahren will oder möchte (Ausrechnen der Brems Hundertstel usw.) ist bei der Wassertalbahn fehl am Platze. Es handelt sich dort um einen echten „**Abenteurerurlaub**“. Leider kommt man dort nur – wie bereits erwähnt – etwas beschwerlich hin.

## Hinweise

Eine Fahrt zur Wassertalbahn lohnt sich in jedem Fall. Man sollte sich von den leichten auftretenden Umständen - dort hinzukommen - nicht abhalten lassen. Man kann dort ggf. ein wenig oder ein bisschen mehr selbst eine Lok fahren. Ich möchte an dieser Stelle schon einmal auf ein großes Dampfloktreffen im Jahr 2016 hinweisen. Vielleicht findet sich eine Truppe zusammen, die dort hinfährt. Mit Andy Karstetter wird der Vorstand sicherlich noch Gespräche führen, das gute Angebot von ihm noch weiter zu verbessern. Gedacht ist hier einen Teil der Übernachtungen im dort stationierten Schlafwagenzug



durchzuführen. Vielleicht ist es auch möglich den Transit von Cluj nach Viseu de Sus u. zu-

rück mit in sein Angebot hineinzu packen. Man kommt dann nicht in die Verlegenheit des Anmietens eines Fahrzeuges in Rumänien. Ich kann sagen, die Rumänen sind sehr nett, haben aber einen sehr „eigentümlichen“ Fahrstil.

An dieser Stelle werde ich den Bericht teilen sonst kriegen ich Ärger mit dem Chefredakteur des NFS wegen des Umfangs des Berichtes. Im 2. Teil in einer weiteren Ausgabe werde ich über die Ereignisse an den einzelnen Tagen und den Besonderheiten (Fahrweisen und .....? unserer Mitglieder!) berichten.

Übrigens, unter dem Begriff **Orange-cups** werden wir in Andys Geschäftscomputer geführt. Jeder von den Eisenbahnern, welcher mit uns zu tun hatte, bekam unsere orange Mütze, welche auch stolz getragen wurde.

Über neue Besucher würde sich Andy Karstetter sehr freuen.

Thomas Schneider

Bilder 3: Ellen Rosemeier-Bruer

## **Stammtisch Zürich unterwegs auf Europas längster Eisenbahnbrücke**

v. H. Billeter  
Im Zusammenhang mit dem Bau des Tiefbahnhofs unter dem HB Zürich ist für die Züge im Ost-Westverkehr (jede halbe, später jede Viertelstunde je 1 Zug) eine Brücke über alle Zufahrtsgeleise zum HB gebaut worden. Sie ist 1,3 Km lang u. kommt im Dezember in Betrieb. Der Stammtisch Zürich konnte als Privileg das Bauwerk in der Endphase des Ausbaus besichtigen. Unter fachmännischer Führung mit entsprechenden Erklärungen fand der Anlass am vermutlich heißesten Tag des Jahres statt. Es galt, 2 Km zu Fuß auf Beton zurück zu legen. Alle 12 Beteiligten haben die Strapaze gut überstanden; das Grosse Bier beim anschliessenden Höck des Stammtisches war natürlich entsprechend willkommen.



**Eine nette Reaktion** auf ein Mahnschreiben des Quästors, die nicht „unter den Tisch fallen“ sollte, wurde uns übermittelt: 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

## **Ein Fluss im Wandel ...der Emscherschnellweg unter Tage**

Der ELF Stammtisch NRW hatte am 07. Mai 2015 die Möglichkeit eine Vortriebsbaustelle des „Abwasserkanals Emscher“ in Essen-Karnap zu besichtigen.

Am Schacht 0.46 des Bauabschnitts 30 wurden wir von einer Mitarbeiterin der Emscher-

wassertechnik erwartet. Für das Betreten der Baustelle wurden alle Teilnehmer mit der erforderlichen persönlichen Schutzausrüstung wie Schutzhelm, Sicherheitsschuhe, Warnweste und Schutzbrille zur Schachtbegehung ausgestattet. Nach einer allgemeinen Information über den Bau des „Abwasserkanals Emscher“ und über das Rohrvortriebsverfahren vor Ort durch die Bauleitung, erfolgte ein Rundgang über die Baustelle.



Beim Rohrvortriebsverfahren bohrt sich die Vortriebsmaschine vom Startschacht aus vorwärts, sie schafft Platz für die Kanalrohre, die hinter ihr mit Hilfe hydraulischer Pressen in Richtung auf den Zielschacht vorgetrieben werden. Haben die Vorpressezylinder ihre Endstellung erreicht, so werden sie in ihre Ausgangs-

position zurückgezogen, das nächste Rohr wird in den Startschacht hinuntergelassen, eingebaut u. vorgepresst. Das abgebaute Bodenmaterial wird zum Startschacht transportiert, nach oben befördert u. mit LKWs entsorgt. Die Entfernung von Start- zum Zielschacht kann abhängig von Nennweite der Rohre, Geologie und Rohrmaterial bis zu 1.200 m betragen. Die tägliche Vortriebsleistung beim Bau des „Abwasserkanals Emscher“ liegt bei etwa fünfzehn bis fünfundzwanzig Meter.

Im Anschluss an die Besichtigung fuhren wir zum Bernerpark nach Bottrop zum Mittagessen und zum gemütlichen Teil des Tages.



Text u. Fotos v. Karl-Heinz Kaschade

**Wir trauern um unser Mitglied Ludwig Kreuz, einst Mitglied des ehem. Stammtisches „Achtern Diek“. Wir behalten ihn in ehrendem Angedenken.**



Die Eisenbahn war für Ludwig wohl nur die Nr. 2 nach der Fliegerei; das kommt auch in der Todesanzeige mit dem Reinhard-Mey-Zitat zum Ausdruck. Das war auch wohl der Grund dafür, daß er in den letzten Jahren nicht mehr zur JHV gekommen ist - da war er zumeist in der Luft unterwegs.....

Bis vor einigen Jahren war Ludwig Mitglied im DEV (meines Wissens nur passiv). Einmal hat er für ein paar Tage kleine Feldbahnloks gefahren.

*Diese kleinen Erinnerungssplitter für den Nachruf gab uns Karingo, Ingo Becker aus Bremen. Vielen Dank dafür.*

Die Redaktion

## **Geplante Stammtischaktivitäten**

Stammtisch Nordrhein Westfalen

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

### **Samstag 25. Juli 2015**

Besuch der Lokschuppentage bei der Hespertalbahn. Großes Fest zur Einweihung des neuen Lokschuppens mit Zweizugbetrieb auf der Hespertalbahn in Essen-Kupferdreh. Hinweis der Redaktion: Vor 10 Jahren fuhren wir hier anlässlich unserer JHV in Essen 2005!

### **Mittwoch 9. September 2015**

Teilnahme an einer Führung über die stillgelegte „Zeche Hertener Westerholt“ mit Vor- und Nachprogramm. Info beim Stammtischleiter.

**Alle weiteren Stammtische** haben Sommerferien! Aber auch aus Platzgründen fehlen hier die allgemeinen Stammtischangaben. Sollte sich kurzfristig etwas ergeben, wird schriftlich informiert. Das Berliner Eisbeinessen findet am 23. Januar 2016 statt. Weitere Termine in diesem Jahr werden im NFS 3-15 im September bekannt gegeben.

Die Redaktion