



News Facts & Stories

NFS

Infoblatt des

CLUBS DR EHRENLOKFÜHRER

Ausgabe 2+3/26 11.07.2026

dr-ehrenlokfuehrer.de

NFS online lesen, herunterladen,
Internetverknüpfungen *direkt* aufrufen!

Eine ereignisreiche Zeit

Liebe NFS-Leser, lasst mich zunächst eine Brücke vom Zeitpunkt unseres vorigen Treffens zur JHV in Berlin und zum anstehenden nächsten Treffen in Göppingen schlagen. Im Oktober 2025 stellte die wohl bekannteste Göppinger Firma ihr **Überraschungsmodell** vor; viele von euch hat diese Information sicher erreicht. Im Oktober 2026 haben wir einen Besuch selbiger Firma einschließlich ihres großen Shops im Veranstaltungsprogramm.



Ein äußerst ansehnlich gepflegtes Exemplar der eindrucksvollen Vorbild-Baureihe kann ich mir quasi jederzeit im **Eisenbahnmuseum Dresden** aus der Nähe ansehen, und zum 18. **Dresdner Dampfloktreffen** (nach Erscheinen der vorigen NFS-Ausgabe) war diese Schwestermaschine des Überraschungsmodells fotogen im Freien aufgestellt. (F.: FJ. Wer findet den – betrieblichen – Fehler?)

Geschätzte Leser unseres Periodikums, ihr wartet sicher schon gespannt auf diese Ausgabe. Vier Mal je Clubjahr, so lautet die verkündete Absicht – aber manchmal ist halt auch eine Ausnahme erforderlich. Aktuell, weil die Kapazitäten seitens der Redaktion zu bestimmten Zeiten an ihre Grenzen stoßen. Etwas Neues ist das im Rückblick auf inzwischen 32 Jahre „NFS“ nicht. Die bewährte Lösung: Eine Doppel-Ausgabe, wie auch diesmal. Heft 2 um 1½ Monat später, und Heft 3 um 1 Monat früher als ursprünglich angekündigt, zusammengezogen. Hauptgrund ist die zum Planungszeitpunkt teils noch unbekannte, und teils unterschätzte „Beanspruchung“ des Redakteurs ab Mitte April durch Urlaubsreise, Stammtischausflug, Vorstandstreffen, Themen- und Gewinnerfahrten (alles Eisenbahn-bezogen) neben anderen nicht (weiter) aufschiebbaren Aufgaben und Vorhaben. Um so mehr hoffe ich, dass euch diese Ausgabe viele Informationen vermittelt und ihr Spaß bei der Lektüre habt. Euer Redakteur



„Heimfahrt“ im doppelten Sinne und zugleich Erst- und Eröffnungsfahrt – erlebt von der (kompletten!) NFS-Redaktion persönlich, in einer fantastischen Kette glücklicher Umstände! Im Bericht ab Seite 16 nehmen wir euch mit auf die Reise. Die Bildanordnung links hat auch ein wenig Symbolcharakter als Zukunftswunsch ...

Und zur Erinnerung: Nicht mehr zögern mit eurer Anmeldung zum Rahmenprogramm unserer **Jahreshauptversammlung 2026 in Göppingen! Erledigt bitte alles dafür Erforderliche (Anmeldebogen, Hotelzimmerbuchung und Überweisung des Teilnehmerbetrags) **bis zum 15. August!****

In diesem Heft

Lesermeldungen	2
Clubvorstands-Ecke	2
Einladung	2
Traktandenliste zur JHV / GV am 10. Oktober 2026 in Göppingen.....	2
Kontakte / Impressum	2
Informationen zur kommenden JHV in Göppingen	3
Interessante Post von Axel	
Schlenkrich	3
Unser JHV-Anlaufpunkt Amstetten..	4
Amstetten - Gerstetten	4
Amstetten - Laichingen	4
Dampf braucht keine Schienen!	6
Exkursion nach Arnstadt und in den Thüringer Wald	8
Intermodellbau 2026	12
Die echte Deutsche Bundesbahn im Modell	13
Weil wir die Baustelle Stuttgart Hauptbahnhof im Oktober besuchen werden	14
Punkt erreicht, an dem es günstiger ist, Stuttgart um 32 Meter anzuheben, statt Bahnhof zu versenken.....	14
Weltweit einzigartiges Ensemble: Stuttgart-21-Baustelle unter Denkmalschutz gestellt.....	14
Nach 8 Monaten Bauzeit: Stuttgart- 21-Nachbau in China eröffnet.....	14
Tiefbahnhof versehentlich kopfüber gebaut: Stuttgart 21 verzögert sich um weitere vier Jahre	14
+++ Zwischenstopp +++.....	15
Hinschied	15
Ybbstal-Bergstrecke lebt	15
Adorf-Zwota hat eine Zukunft	15
Motorschaden	15
Der „Schaumburger“ ruht	15
Drama um die Ostertalbahn.....	15
Unsere Erstfahrt mit dem SVT Görlitz	16
Stammtische	25
Ad-hoc-„Stammtisch“ in London ...	26
Damit die Dampfeisenbahn nicht zu kurz kommt ... etwas Poesie!	26
Wieder mal auf der Insel.....	27
Was rundherum sonst noch für uns	
ELF von Interesse sein dürfte	32
OMAHA IN NÜRNBERG	32
Mediale Tipps.....	32
Nicht-Wende-Züge.....	32
Und bevor ihr zur JHV anreist	32
„EDV“ – Ein Dedizierter Vorwand.....	32

Lesermeldungen

Nach unserer Oster-Ausgabe und den Vorstands-Grüßen per Mail erreichten uns wieder informative Nachrichten von **Axel Schlenkrich**, Geschäftsführer des VSE Schwarzenberg, für die wir ihm herzlich danken. Lest bitte dazu weiter in diesem Heft auf Seite 3.

Clubvorstands-Ecke

Einladung Der Vorstand des Clubs DR Ehrenlokführer lädt hiermit alle Mitglieder offiziell zur **34. Jahreshaupt- / Generalversammlung am Samstag den 10. Oktober 2026** nach Göppingen ein.

Die Versammlung findet um **08.30 Uhr im RiKu-Hotel in Göppingen** statt.

Anträge von Mitgliedern müssen schriftlich bis zum 29. August 2026 im Sekretariat eingegangen sein. Per E-Mail: karl-heinz.kaschade(at)t-online.de oder an Club DR Ehrenlokführer, Postfach 1104, 21741 Hemmoor.

Traktandenliste zur JHV / GV am 10. Oktober 2026 in Göppingen

1. Begrüßung
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung
3. Grußbotschaften
4. Gedenken der Verstorbenen
5. Protokoll der 33. JHV vom 10. / 23. November 2025 in Berlin
6. Jahresberichte des Präsidenten und des Sekretärs
 - 6.1 Präsident
 - 6.2 Sekretär
7. Kassenbericht
 - 7.1 Clubrechnung 2025 / 2026
 - 7.2 Bericht der Kassenprüfer Jahr 2025 / 2026
 - 7.3 Budget 2026 / 2027
 - 7.4 Clubbeitrag 2026 / 2027
8. Anträge des Vorstandes (entfällt)
9. Anträge von Mitgliedern **(bis zum 29. August 2026 beim Sekretariat einzureichen!)**
10. Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2025 / 2026
11. Wahl des Vorstandes für das Jahr 2026 / 2027
12. Wahl der Kassenprüfer für das Jahr 2026 / 2027
13. Berichte der Stammtischleiter und Angebote von Frieder Jehring
14. Vorhaben des Clubs im Jahr 2026 / 2027
15. Vorstellung der möglichen Orte für die JHV 2027
16. Varia
17. Ehrungen / Schlusswort

(KHK) Das langfristig geplante Arbeitstreffen des Clubvorstands am Wochenende 12.-14. Juni in Göppingen wurde vorab auf den 13. Juni festgelegt. Da sich der letzte der vorgesehenen Teilnehmer am 12. Juni bereits pünktlich um 16 Uhr einfand, wurde spontan beschlossen, noch am selben Tag 17 Uhr mit der Sitzung zu beginnen. IS fehlte entschuldigt und wurde durch RS vertreten. Themen waren u.a. die weitere organisatorische

Vorbereitung der JHV Göppingen, Implikationen der zu beobachtenden Tendenzen bei Veranstaltungsteilnahmen und Mitgliederzahl, bekannte Ideen für die nachfolgenden JHV-Orte, Kassenstand, Gegenwart und Zukunft unserer regionalen Stammtische, die von Clubkollegen organisierten Fahrmöglichkeiten auf Dampflokomotiven in diesem Jahr, Reaktionen aus der Leserschaft unserer gedruckten und per E-Mail versandten Clubmitteilungen, NFS-Redaktionsschluss-Planung, Verfahrensweise betreffs einzelner Clubmitglieder, mögliche Ehrungen anlässlich der anstehenden JHV, Inhalte unserer Internetpräsenz inkl. Digitalisierung älterer NFS-Hefte, Werbeartikel.

(FJ) **Redaktionsschluss** für die nächste NFS-Ausgabe ist der **7. November**.

Kontakte / Impressum

Club DR Ehrenlokführer

– gegründet als Verein
nach Schweizer Recht –
<https://dr-ehrenlokfuehrer.de>
Der Club ist abgabenbefreit.



Präsident: Reinhard Schüler (RS)

Sitz: Postfach 11 04,
21741 Hemmoor, Deutschland

Sekretariat: Karl-Heinz Kaschade (KHK)

45665 Recklinghausen, Deutschland
Tel.: +49-(0)2361-47899
E-Mail: karl-heinz.kaschade(at)t-online.de

NFS-Redaktion: Frieder Jehring (FJ)

Fritz-Ehrlich-Str. 5, 01796 Pirna, Deutschland
E-Mail: elf-nfs-redaktion(at)t-online.de
Fax: +49-(0)3501-528422
Tel: +49-(0)3501-528421
Mobil: +49-(0)151-20970564

Internet-Redaktion: Reinhard Schüler (RS)

E-Mail: reinhard.schueler1(at)t-online.de
Mobil.: +49-(0)151-74414830

Bankverbindung: Begünstigter:

Club DR Ehrenlokführer,
IBAN: DE 33 2419 1015 0037 1513 01
BIC (= Swift code): GenoDEFISDE
Bank: Volksbank Stade-Cuxhaven
(Dieses Konto wird in EURO geführt.)

Haftungsausschluss: Sämtliche Angaben von Terminen und Kontakten in dieser Publikation, die sich nicht auf Ereignisse oder Verantwortliche des Clubs DR Ehrenlokführer beziehen, erfolgen ohne jede Gewähr. Der Herausgeber schließt jegliche Verantwortung für etwaige Fehler und eintretende Änderungen aus.

Datenschutz: Für NFS-Leser, die über die hier veröffentlichten Kontaktmöglichkeiten Verbindung zu Verantwortlichen des Clubs aufnehmen, gilt unsere Datenschutzerklärung, die auf unserer Internet-Homepage abrufbar ist.

Weitere häufig benutzte Namenskürzel:

Inge Schüler (IS), Wolfgang Kapferer (WK), Peter Brühwiler (PB), Heiner Bruer (HB), Gerhard Hötter (GH), Andreas Walter (AW), Bernd Bahnmüller (BB), Hartmut Moldenhauer (HM), Klaus Wehmeyer (KW), Philipp Denzler (PD)

Informationen zur kommenden JHV in Göppingen

Wir verzeichnen gegenüber den Vorjahren leider weiter eine rückläufige Tendenz bei den Teilnehmer-Anmeldungen. Zum Redaktionsschluss waren bereits 21 stimmberechtigte Mitglieder und 12 Gäste angemeldet. Vorstand und Orga-Team hoffen bis zum 15. August immer noch auf weitere Teilnahme-Entschlüsse. Die Finanzierung der Programmpunkte ist aber mit der vorliegenden Personenzahl bereits gedeckt.

Am publizierten Programmablauf (siehe [NFS 1/26](#) bzw. Homepage-[Themenseite](#)) gibt es dank der sorgfältigen Vorbereitungen bis dato keine einschneidenden Verände-

rungen. Den Teilnehmern wird bei der Anreise ein präzisiertes Ablaufplan ausgehändigt. In diesem NFS gibt es noch relevante informative Beiträge auf Seiten 4 und 32. Für etwas Verwirrung sorgte eine zwischenzeitlich aufgekommene Vorschrift, dass die Baustellenbesichtigung „Stuttgart 21“ nur mit mitgebrachten Arbeitsschutzschuhen möglich wäre. Kurz nachdem wir diese Information an euch verbreitet hatten, wurde die Forderung aber wieder aufgehoben. Schuhe werden vom Veranstalter gestellt. Weitere Infos zu diesem Programmpunkt siehe Seite 14!

Auf ein Wiedersehen in Göppingen – euer Orga-Team

Interessante Post von Axel Schlenkrich

Der rührige VSE-Geschäftsführer, den wir bei unserer GV/JHV 2023 in Annaberg-Buchholz näher kennen und schätzen lernten, übermittelte uns Einblicke und Fotos zu unserem Beitrag im [NFS 1/26](#) über BR 52 Museumsloks.

„... zum Thema »Drei 80-jährige« hätte ich noch kleine Anmerkungen: Die 52 8056 und 8080 (Bw Bautzen) und 8141 (Bw Zittau) kenne ich ja noch aus meinen »alten Zeiten« in der Oberlausitz bzw. meinem zeitweiligen Arbeitsplatz im Bw Bautzen ... mal paar Bilder aus dieser Vergangenheit. Dresden Mitte, Bischofswerda und meinem damaligen Heimatort Neukirch / Lausitz West ... habe mich sogar auch getraut, eine 52er rückwärts zu fotografieren, was damals sehr verpönt war (Wanne rückwärts – hässlich!) und auch 52er mit Giesl waren nicht gut anzuhören – im Klang schlimm – »Pfatscher« genannt. Jetzt bin ich froh, dass ich solche Bilder habe.“

Axel ließ es sich auch nicht nehmen, Ostergrüße an alle Clubmitglieder zu übermitteln – kombiniert mit sehr interessanter Zusatzinformation. Diese Grüße hat die Redaktion auf Axels Wunsch hin sogleich an alle E-mailenden Clubmitglieder weitergereicht.

„... es war am 08.03.1983 (also schon etwas Vorfrühling), als ich dieses Foto im Bw Aue gemacht hatte. Die 94 2105 war gerade von Dresden geholt worden und stand hier neben der 86 333, die mobile Heizlok in der Einsatzstelle Buchholz war. **Das war der Anfang unserer Museumsidee, aus der dann mal später das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg geworden ist ...** Allen Eisenbahnfreunden ein schönes Osterfest und Gesundheit und weiter viel Erfolg (und Spaß) beim Hobby ...“



86 333 und 94 2105 am 08.03.1983 im Bw Aue



52 8056-6 am 19.03.1981 bei Dresden Mitte



52 8080-5 am 09.03.1979 in Bischofswerda



52 8141-5 am 19.10.1980 in Neukirch / Lausitz

Herzlichen Dank für deine geschätzten Informationen!

Amstetten liegt an der Filstalbahn. Die Filstalbahn (auch Ostbahn genannt) geht von Stuttgart Hbf bis nach Neu-Ulm. Die Streckenlänge beträgt 98,66 km. Das steilste Stück der Strecke liegt zwischen Geislingen / Steige und Amstetten. Stuttgart Hbf liegt auf einer Höhe von 247 m. Bis Geislingen / Steige steigt die Strecke nach 61,3 km auf die Höhe von 469 m an. Nun folgt das steilste Stück bis Amstetten mit einer maximalen Steigung von 2,25 %. Amstetten liegt am Streckenkilometer 67 in 581 m Höhe. Die Strecke fällt nun bis Neu-Ulm wieder auf 465 m.

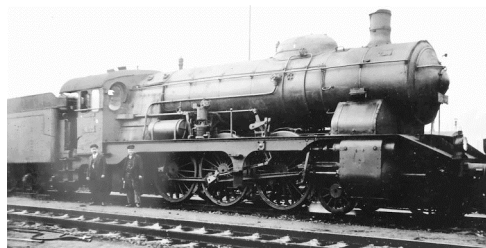
Am 22. 10. 1845 wurde das erste, 3,52 km lange Teilstück von Cannstatt nach Untertürkheim eröffnet. Am 29. 06. 1850 ging der letzte, 32,7 km lange Streckenabschnitt von Geislingen nach Neu-Ulm in Betrieb. Nach vierjähriger Bauzeit wurde am 12. 10. 1862 der zweigleisige Ausbau abgeschlossen.

Am 01. 06. 1933 wurde der Betrieb mit E-Loks aufgenommen. In Geislingen waren Lokomotiven der Bau-reihen E 94, E 50 und 151, sowie heute die BR 185 zum Nachschub von schweren Zügen stationiert.

Ich hatte einmal das Vergnügen auf einer 103 von Ulm bis Stuttgart auf dem Führerstand mitzufahren. Auf dem ICE-Simulator in Fulda befuhr ich auch die Steige abwärts. Die maximal erlaubte Geschwindigkeit talwärts beträgt 70 km/h. Schwere Güterzüge erhalten ab Geislingen / Steige eine Nachschublokomotive.

Speziell für die Filstalbahn wurden von der Maschinenfabrik Esslingen eine Güterzuglok und eine Schnellzuglok gebaut. „Württembergische K“

hieß die 6-fach gekuppelte Güterzuglok, eine 1'Fh4v und spätere BR 59. Die Schnellzuglok war die „württembergische C“, eine 2'C1'h4v und spätere BR 18.1.



18 122 im Bw Stuttgart 1933 (Foto: Harald Knauer, Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg / Wikipedia, entzerrt, zugeschnitten, entrauscht, Kontrast)

Die wü. C habe ich in meiner Kindheit gesehen. Sie befuhr auch die Strecke Ulm – Sigmaringen.

Von Amstetten biegen zwei Nebenbahnlinien ab.

Amstetten - Gerstetten

Durch Gerstetten führten früher bedeutende Handelswege. Mit dem Bau der Filstalbahn und der Brenzbahn von Aalen nach Ulm erlebte Gerstetten einen wirtschaftlichen Niedergang. Um einen Eisenbahnanschluss bemühte sich ab 1896 ein Bürgerverein. Mit der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) fanden 1901 Gespräche statt. Die WEG war jedoch nur an einem Anschluss an die Filstalbahn bei Amstetten interessiert. Nach dem Vertragsabschluss 1903 wurde mit dem Bau begonnen. Die normalspurige Nebenstrecke wurde nun am 01. 07. 1906 von der WEG in Betrieb genommen. Ein Anschluss an die Brenzbahn bei Herbrechtingen wurde gewünscht, aber nie realisiert. Die Länge der Strecke beträgt 19,93 km und sie steigt bis Gerstetten um 54 m an. Ab 1956 wurde der Betrieb mit

einem Diesellokomotiv T 05 durchgeführt. Nach dem Wegfall von Subventionen hat die WEG 1996 den Betrieb eingestellt.

Seit 1976 bieten die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) mit historischen Eisenbahnfahrzeugen saisonale Fahrten an. 1997 übernahmen die UEF die Strecke. Heute wird der Betrieb mit der Dampflok 75 1118 und mit dem Museumstriebwagen T 06 durchgeführt. Ein finanzielles Standbein ist der Güterverkehr. Hauptkunde ist die Bundeswehr, welche in Gerstetten ein Depot unterhält. An Sonn- und Feiertagen bietet die Schwäbische Alb Bahn (SAB) Fahrten von Münsingen nach Gerstetten an.

Amstetten - Laichingen

Die Bahnlinie hat eine Länge von 18,96 km und eine Spurweite von 1.000 mm. Die maximale Steigung beträgt 2,9 %. 140 m ist der kleinste Radius. Am 20.10.1901 wurde die Strecke von der WEG eröffnet.

In Amstetten befindet sich eine Rollbockgrube zum Umsetzen der normalspurigen Güterwagen auf das Schmalspurgleis. Je eine kleine Drehscheibe (Durchmesser 7,40 Meter) befanden sich an den Endpunkten der Bahn in Amstetten und Laichingen.



Foto: Frieder Jehring

Die Drehscheibe in Amstetten ist noch vorhanden. Damit konnten auch

Foto der wü. K:
Eugen Kittel (1859–1946),
gemeinfrei

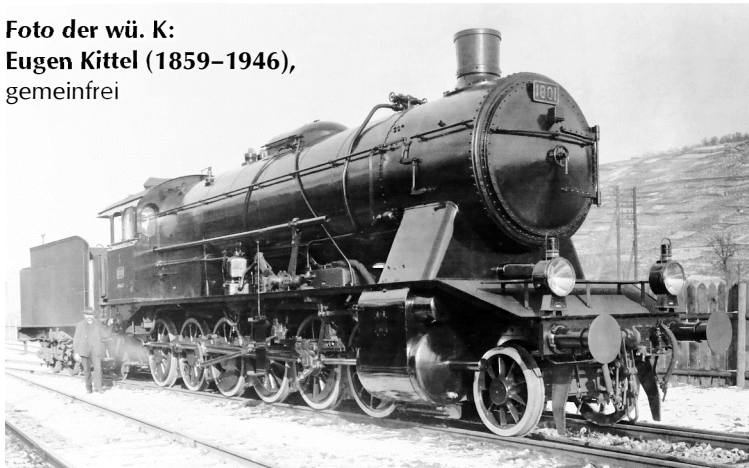


Foto der 75 1118 von 2011:
Peter Brühwiler



die kleinen, nur mit einem Führerstand ausgestatteten, Diesellokomotiven gewendet werden.

Die ersten Fahrzeuge waren drei von Borsig gebaute dreiachsige Dampflokomotiven. Sie wurden als 1s, 2s und 3s bezeichnet. Diesellokomotiven kamen erstmals Mitte der 1960er Jahre zum Einsatz. Der erste Triebwagen war ein umgebauter Omnibus aus Hannover. Er wurde als WEG T 35 bezeichnet und schied nach einem Achsbruch 1968 aus. Von 1968 bis 1976, ebenfalls als T 35 bezeichnet, war sein Nachfolger im Einsatz.

Von der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt kamen 1956 zwei in Wismar gebaute Triebwagen nach Amstetten,

die 1960 für die Bedürfnisse hier, z.B. als Schlepptriebwagen, grundlegend umgebaut wurden. T 34 steht heute in Amstetten. Er ging 1981 außer Betrieb und wurde dann zur Ersatzteilgewinnung ausgeschlachtet.

1973 kamen 2 von Fuchs / Heidelberg gebaute Triebwagen der ehemaligen Härtsfeld-Bahn hinzu. Von dort kam auch der von MAN gebaute T 37.

Am 31.08.1985 wurde der Personenverkehr und am 14.11.1985 der Güterverkehr eingestellt. Die Strecke wurde im September und Oktober bis auf das Teilstück Amstetten - Oppingen zurückgebaut.

Heute wickeln auf diesem 5,73 km langen Teilstück die [UEF](#) einen Mu-

seumsbahnbetrieb als „Alb-Bähnle“ mit Dampf- und Diesellokomotiven ab.

Die eingesetzte Dampflokomotive 99 7203 war früher auf der Bahnlinie Mosbach - Mudau zu Hause. Die 2s wurde im Fahrzeugmuseum Marxzell erhalten und kam 2002 wieder zurück nach Amstetten.

Zum Einsatz kommt auch die Industriediesellokomotive vom Typ Faur L 18 H aus dem früheren VEB Mansfeld Kombinat „Wilhelm Pieck“, welche 1992 von den UEF erworben wurde. Von der Wandsbeker Industriebahn kam die O&K MV 8 hinzu.

Abschließend folgen noch einige ergänzende Bilder. Danke Peter und Frieder für die Beistellungen!

Lok 2s (Foto von 2026 : Bernd Bahn Müller)



Triebwagen T 34



(Foto von 2026: BB)

Lok O&K MV 8 Nr: D6



(Foto von 2025: F. Jehring)



Rollbockgrube im Bahnhof Amstetten des „Alb-Bähnles“ (Foto: Frieder Jehring)



Ankunft eines Personenzuges mit 99 7203 aus Amstetten in Oppingen (Foto: PB)



Lok 2s unverhüllt (Foto von 2025: FJ)

¹ Als Quellen für die Zahlenangaben in diesem Beitrag wurden hauptsächlich verwendet: [Filstalbahn](#), [Bahnstrecke Amstetten–Gerstetten](#), [Bahnstrecke Amstetten–Laichingen](#) (Wikipedia), [Lokalbahn Amstetten-Gerstetten](#), [Alb-Bähnle Amstetten-Oppingen](#) (UEF).

Vom 2. bis 3. Mai dieses Jahres fand das traditionelle Dampfspektakel im Ziegeleipark Mildeberg statt. Dort fuhr unsere bekannte LOWA – frisch nach längerer Reparatur wieder im Betrieb – mit dem uns bekannten Lokführer Norbert Krüger. Der fuhr diesmal allerdings das einzige dampfgetriebene Spurfahrzeug. Alle anderen Dampfer brauchten die Schienen des Ziegeleiparks nicht, sie fuhren querfeldein.



Norbert Krüger strahlt gemeinsam mit „seiner“ im besten Glanze strahlenden LOWA

Auf dem Gelände roch es herrlich nach rußgeschwängertem Wasserdampf. Alles, was Kohle verbrennen konnte und sich mit Dampfkraft bewegte, war in Betrieb.

Zunächst war gemeinsames Andampfen angesagt. Dieses wurde durch das gemeinsame und langanhaltende Pfeifen gekrönt – das war dann auch wirklich ganz schön laut. Voll unter Dampf ging es dann zum „Walk Act Steamroadsters“. Für eine international angehauchte Veranstaltung mit reger niederländischer Beteiligung fand dieser Anglizismus seinen Platz im Programm. Also ging dieser Programmpunkt mit einer Rundfahrt der Dampftrecker los. Die Teilnehmer wurden dabei einzeln vorgestellt.



Die grüne Wiese ist ihr Einsatzfeld. Leise dampfend warteten hier zwei hervorragend restaurierte Fahrzeuge auf ihre Vorführung. Neben den liebevoll bis ins letzte Detail in den Originalzustand gebrachten Exemplaren gab es auch interessante Unikate wie das nachfolgende Lokomobil.



Dampftraktor „Hendrina“ von Richard Garrett & Sons aus England, Baujahr 1913

Dieser Dampftraktor war ursprünglich für Ferntransporte gebaut worden. 1942 erfolgte ein Umbau zur Straßenwalze. In dieser Eigenschaft blieb er bis 1955 im Einsatz und landete dann auf einem Schrottplatz. 1964 wurde er wiederentdeckt, restauriert und als Kirmeszugmaschine genutzt.



Ursprünglich aus England, angereist aus den Niederlanden: Burrell „Pouss-nouk-nouk“ Dampftraktor mit einer Zweizylinder-Verbund-Dampfmaschine, Baujahr 1919

Aber nicht alle Dampfgeräte nahmen an der Rundfahrt teil. Besonders eines, das als Antrieb für eine Dreschmaschine diente, blieb fest an seinem Standort für die Dreschvorführung der „Dorstvlegels“ aus den Niederlanden. Übrigens reisen solche Geräte nicht auf eigener Achse an, sondern werden mit Sattelzügen und Tiefladern transportiert. Auf dem Gelände waren im Hintergrund einige dieser sehr teuren Lkw zu sehen.



Der „Dorstvlegel“ in Aktion, auch Getreide-Transport-Darstellung



Dampf-Dreschantrieb und Dreschmaschine aus der Nähe

Der Berg kommt hier zum Propheten, um Transportwege zu minimieren. Früher wurde dort gedroschen, wo das Getreide geerntet wurde. Das wird auch heute wieder so gemacht, jedoch sind die Maschinen komfortabler (mit Klimaanlage und Staubfilter) und machen ihren Job während der Fahrt.

Bei der praktischen Vorführung musste die Berufsgenossenschaft aus Sicherheitsgründen draußen bleiben. Dafür sollte ein rot-weißes Absperrband Sorge tragen. Die offenen laufenden Treibriemen sind für heutige Maschinenbauer, wie den Autor selbst, gruselig. Abdeckungen mit Nothalt-Funktion fehlen völlig. Immerhin war aber der mit Kohle befeuerte Antrieb sehr weit von dem leicht entflammaren Getreide entfernt aufgebaut.

Zu Not hätte man vielleicht auf das Feuerwehrfahrzeug aus Minneapolis zurückgreifen können. Dies wurde gerade mit Wasser befüllt. Aber dieses Fahrzeug hat nur die rote Farbe mit einem Feuerwehrfahrzeug gemein. Tatsächlich wurde auch diese Maschine als Antrieb zum Dreschen hergestellt (Minneapolis Threshing Machine bedeutet Dreschmaschine aus Minneapolis, USA).

Der Dampftreckerbetrieb scheint übrigens keine reine Männersache zu sein. Vielfach waren Frauen am Regler! Wir sollten uns da mal ein Beispiel nehmen.

Neben den ausgewachsenen Fahrzeugen gab es eine ganze Reihe von Modellen unterschiedlicher Größen. Natürlich waren diese in technisch einwandfreiem Zustand und fahrfähig.



Modell mit Liebe zum Detail

Wer konnte nahm auch Gäste mit:



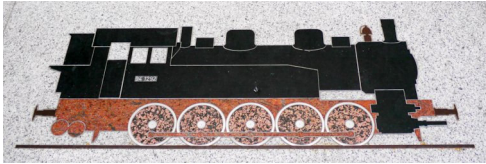
Familienausflug von Doris Opitz-Wehmeyer mit den Enkeln Iorek und Éomer natürlich mit Dampf.

Der Ausflug nach Mildenberg hat sich sehr gelohnt! Der Autor freut sich schon auf das nächste Dampfspektakel im kommenden Jahr.

Steuerung und Regler über Hebel, die Aufgabe der Beifahrerin, das Kurbelrad dient dem Fahrer zur Lenkung - er sollte sich aber besser auf die Strecke konzentrieren!



Am Donnerstag, den 28. 05. 26, sind 5 Südwestler nach Mainz gefahren, um von dort dann gemeinsam nach Arnstadt zu reisen, wobei die fast schon üblichen Problemchen im Bahnverkehr zu bewältigen waren. Mit kleiner Verspätung wurde das Ziel dann doch erreicht und nach kurzer Busfahrt konnten alle im Hotel „Zur goldenen Henne“ ihre Zimmer beziehen. Inzwischen waren auch Katja und Hartmut aus Berlin, Uli und Peter aus Göttingen, sowie Frieder aus Pirna eingetroffen.



Liebevoll gemachte Fußboden-Gestaltung im auch äußerlich schön restaurierten EG des Bf Arnstadt, das jedoch leider ohne jeden personellen Service erlebt wurde (FJ) Zum Abendessen ging es in ein Restaurant, dessen Ambiente mehr versprach als die erlebte tatsächliche Qualität des Essens ...



Bei der Speisen-Auswahl. Erkenntnis einiger von uns danach: Ein „Rostbrätel“ ist keine Bratwurst, sondern ein gegrilltes Schweine-nackensteak! (Foto: F. Jehring)

Der Abschluss des Abends fand bei Wein und Bier in einer kleinen, gemütlichen Pizzeria neben dem Hotel statt, wo der Ober keine Mühen scheute, uns zu später Stunde zu bedienen.

Nach dem ausgiebigen Frühstück am nächsten Morgen machten sich alle auf, die älteste Stadt Thüringens zu erkunden. Natürlich gab es beste Thüringer Bratwürste vom Grill zu essen.

Am Nachmittag hatten wir uns im [Bw hist. Arnstadt](#) angemeldet, wo uns unser Clubmitglied ehrenhalber, Manfred Vollmar, ganz herzlich empfangen hat. Das war ein großes Hallo, auch als Katrin noch aus Pirna eingetroffen war.

Rathaus von Arnstadt am Markt (Foto: AW)



Große Wiedersehenfreude bei Hannes und Manfred (Foto: Andreas Walter)

Manfred führte uns zu den Schätzen im Loksuppen, den wir damals bei der JHV 2005 besucht hatten. Alles wurde natürlich ausgiebig erläutert, fotografiert und begutachtet.



Zwei Exponate im Ringloksuppen (F.: AW)



Die betriebsfähige „Taigatrommel“, welche wir auch schon zur JHV 2005 erlebten, wurde 1969 als V 200 bei der DR in Dienst gestellt (Foto: Frieder Jehring)



Unsere Besuchergruppe mit Manfred vor dem rollfähigen „Jumbo“ (Foto: AW)

Foto: AW



Foto: AW



Foto: FJ



Foto: AW

Die Zeit verging wie im Flug, und bald mussten wir uns von Manfred verabschieden, denn seiner Frau geht es nicht besonders gut.

Manfred: Vielen Dank für das tolle Beisammensein, auch wenn es nur kurz war!

Nach dem Abendessen ging es natürlich wieder ... in die Pizzeria zum Ausklang in gemütlicher Runde.

Der Samstag stand ganz im Zeichen der Dampflok: Wir fuhren mit dem Zug nach Meiningen, wo das Ausbesserungswerk samstags von April bis September öffentliche Führungen anbietet.



Vor dem Eingang in die Hallen (Foto: AW)
Voller Spannung ging es in die erste große Halle, wo 2 Loks der BR 01⁵ und die 01 202 zur Ausbesserung standen. Besichtigt wurden die Werkstätten zur Radsatz- und Steuerungsbearbeitung. Über die Kesselschmie-



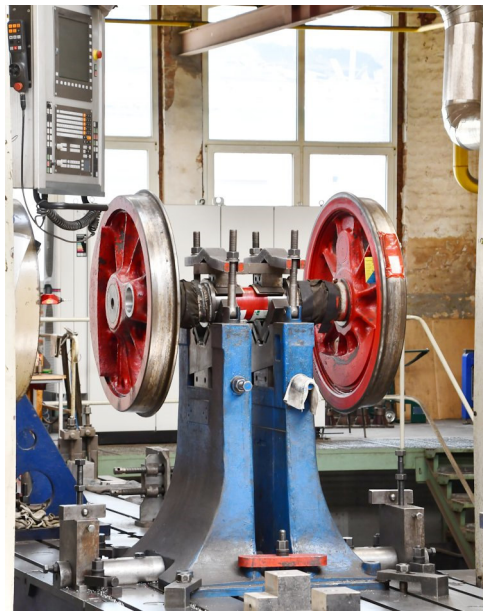
Fotos vom Werk Meiningen: AW



de ging es in den Anheizschuppen, wo 2 Loks der BR 50 standen, davon die letzte existierende Lok der DR-Baureihe 50⁴⁰.

Zum Abschluss des Rundgangs gab es natürlich ... Thüringer Rostbratwürste, die Mitglieder des Meininger Dampflokvereins zubereitet hatten.





Im alten Verwaltungsgebäude des RAW wurde vor ein paar Jahren die „Dampflok-Erlebniswelt“ eröffnet. Das Konzept ist eher informativ als museal. U.a. werden dort die Haupt-

gruppen einer Dampflok anhand der 92 739 sehr anschaulich erläutert.

Auch an diesem Abend fand der Ausklang wieder in der Pizzeria statt.

Gerne hätten wir dort einmal gegessen, aber wir haben leider keinen Platz bekommen, denn es war immer gut besucht.

3 Fotos der 92: FJ



Hans und Hannes auf dem Führerstand der 92 739
(Foto: Andreas Walter)

Am Sonntag hieß es „Bahnfahren im Thüringer Wald“. Von Arnstadt Süd ging es über Rottenbach nach Obstfelderschmiede zur Standseilbahn der Oberweißbacher Bergbahn.

Diese hatten wir ebenfalls schon bei der JHV 2005 besucht.

Die Fahrt zur Bergstation Lichtenhain auf der 1.800 mm Breitspur über 323 Höhenmeter haben alle genossen, mit dem Blick über die Höhen des Thüringer Waldes.

Von der Bergstation brachte uns kurz darauf ein elektrischer Triebwagen mit besonderem Beiwagen („Olitätenwagen“) über die regelspurige Flachstrecke durch die herrliche Gegend zur Endstation Cursdorf.



Fotos von Rottenbach (links) und Obstfelderschmiede (rechts): Andreas Walter

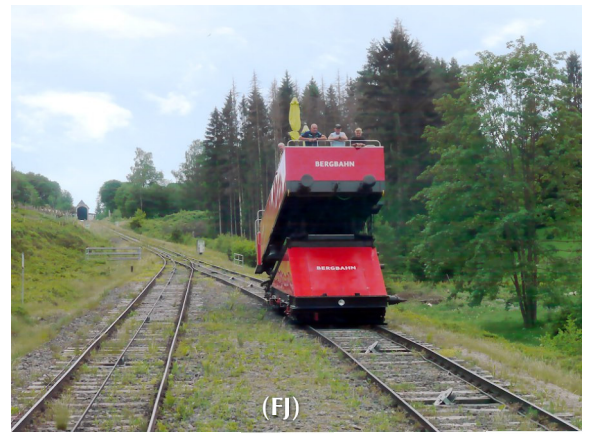




(FJ)



(AW)



(FJ)



(AW)



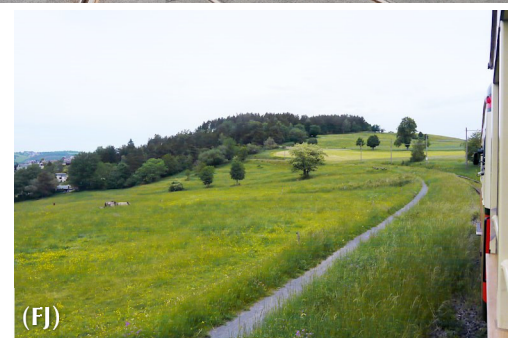
(AW)



(FJ)



(FJ)



(FJ)



(FJ)



(FJ)



(FJ)

„Zur Biene“ hieß die seit 1912 in Familienbesitz befindliche Gaststätte, in der wir Thüringer Spezialitäten zu uns nahmen (Endlich, von Frieder schon lange erhofft → hausgemachte Thüringer Klöße!). Der sympathische Wirt hatte während unserer gesamten Anwesenheit immer einen flotten Spruch auf Lager und erzählte viel Interessantes über die Historie und Zukunft seines Gewerbes und das Leben früher und heute hier im Osten. So verging auch hier wieder die Zeit wie im Fluge! Diese traditionell und mit Herzblut betriebene Gast-

stätte ist eine unbedingte Empfehlung und es wäre sehr schade, wenn es mangels Nachfolge in wenigen Jahren zur Schließung käme. Wir wünschen dem Wirt schon für die anstehende „Durststrecke“ alles Gute, wenn die Anzahl der Touristen in dieser Saison zurück gehen wird, weil die Standseilbahn wegen einer geplanten Grund-Sanierung außer Betrieb geht²!

² Die Bergstrecke der Oberweißbacher Berg(...)bahn erhält ab dem 13. Juli 2026 u.a. neue Gleise, ein neues Zugseil und auch

ein neues Fahrzeug. Dafür muss sie bis zur Vorweihnachtszeit außer Betrieb bleiben (Baustelleninfo unter thueringerbergbahn.com). Es wird einen Schienenersatzverkehr geben. Die Schwarzatalbahn und die Flachstrecke bleiben in Betrieb. Interessanter technischer Fakt: Das aktuell genutzte, insgesamt 13. Zugseil hier, ist **seit 24 Jahren** ohne Feststellung eines einzigen Faserbruchs in Betrieb und damit bei dieser Anlage Rekordhalter in zweierlei Hinsicht. Es wurde von der Firma FATZER AG (Romanshorn, Schweiz) geliefert und 2002 gemeinsam mit einem Umbau der Antriebsanlage auf technischen Höchststand, mit Steuerungstechnik der Fa. SISAG (Altdorf, Schweiz), in Betrieb genommen.

Der Triebwagen brachte uns wieder zur Bergstation und der Cabrio-Aussichtswagen auf der Güterbühne der Bergbahn wieder zurück ins Tal.



bau, 01⁵, 44er, 95er zu sehen. Leider ist von dem Flair nicht mehr viel übrig geblieben.

Zurück ging es wieder nach Arnstadt Süd direkt zum Abendessen bei einem Italiener im alten Bahnhofsgebäude.

Am Montag hieß es, von Arnstadt Abschied zu nehmen. Doch es gab noch einen letzten Programmpunkt: eine Stadtführung mit der Rundfahrt in einer älteren Tatra-Straßenbahn in Erfurt. Treffpunkt war eine Station in der Nähe des Domplatzes.



Es war eine vergnügliche und lehrreiche Fahrt durch verschiedene Stadtteile Erfurts. Die Hintergründe von „blaumachen“ und „stinkreich“ wurden eindrucksvoll erläutert. Die beiden Ausdrücke hängen mit dem Blau-

färben von Stoffen zusammen. Dabei spielte Urin eine wesentliche Rolle (stinken) und die Farbe musste in der Sonne mehrere Tage aktiviert werden (blaumachen). **Foto: Peter Brühwiler**



Am Ende der Fahrt folgte der Abschied, aber zuvor gab es ... Thüringer Bratwurst vom Grill!

Die Berliner fuhren mit dem ICE nach Hause, mit dem Auto machten sich die Göttinger auf den Heimweg. Katrin und Frieder waren schon am Sonntag von Rottenbach aus nach Hause gefahren. Die 5 Südwestler nahmen den Nahverkehr über Bamberg – Neubaustrecke mit 200 km/h – und Würzburg nach Hause. Es hat einfach Spaß gemacht mit dieser tollen Truppe!

Intermodellbau 2026 / von Karl-Heinz Kaschade

– Weltgrößte Messe für Modellbau und Modellsport in Dortmund –

In kleiner Gruppe besuchte der Stammtisch NRW am Freitag, den 17. April 2026, die Intermodellbau in Dortmund. In den 6 Messehallen gab es wie in den Vorjahren wieder viele neue Produkte und Trends zu entdecken.

Der Schwerpunkt unseres Besuches galt dem Eisenbahnmodellbau in den Hallen 4 und 7, sowie dem Dampfmodellbau in der Halle 8. Hier rollten die Züge durch beeindruckende Miniaturlandschaften. Zahlreiche Schaulagen zeigten verschiedene Spurweiten, Epochen und liebevoll gestaltete Details.



Wir beschlossen, dass jeder für sich seinen Rundgang über die Messe durchführt. Treffpunkt war um 12.00 Uhr am Messestand von „Märklin“, um dann gemeinsam ins Messerestaurant zum kleinen Imbiss zu gehen. Hier wurde dann gefachsimpelt und über die 34. JHV im Oktober 2026 in Göppingen gesprochen.

Um 14.00 Uhr ging es gestärkt zum zweiten Rundgang über die Messe mit dem Schwerpunkt Modellbau und Bahnreisen.

Nach dem Besuch fuhren wir in die Dortmunder Innenstadt zu „Hövels“, wo wir den Messetag ausklingen ließen.

Schon mal im Terminkalender vormerken:

„Intermodellbau 2027“ vom 22.-25. April in Dortmund.



Anhalter Bahnhof Berlin im Modell

Beim Besuch der Intermodellbau in Dortmund hatte ich am 17.04.2026 erfahren, dass die „Modellbundesbahn“ in Brakel, Kreis Höxter, Ende Mai 2026 schließt. Da wir am folgenden Wochenende nach Bad Driburg fuhren, bot sich ein Abstecher nach Brakel an.

Die „Modellbundesbahn“ befindet sich am Rande eines Gewerbegebietes in Brakel. In der Annahme, die frühe Anreise würde uns eine ungestörte Besichtigung ermöglichen, da wurden wir sehr enttäuscht! Die Parkmöglichkeiten an und im Umfeld waren belegt. Parken im Gewerbegebiet oder auf der grünen Wiese war noch möglich. Wir entschieden uns für einen Parkplatz im Gewerbegebiet bei DHL.

Auf dem Weg zur Modellanlage stellten wir fest, dass Besucher aus den nördlichen Bundesländern, sowie Belgien und den Niederlanden auch das gleiche Ziel hatten.

Nachdem wir unser „Ticket“ im Eingangsbereich gelöst hatten, wurden wir vom Hermannsdenkmal begrüßt, das an die Schlacht im Teutoburger Wald im Jahre 9 erinnert, und gingen dann in die Halle, um mit dem Rundgang zu beginnen.

Die „Modelbundesbahn“ ist eine Idee und ein Konzept, der Nachwelt die Dampfeisenbahn so zu erhalten, wie sie bei der Deutschen Bundesbahn bis 1975 zu beobachten war, allerdings 87-fach verkleinert.

Der erste Bauabschnitt wurde nach über 4 Jahren Bauzeit im Oktober 2005 eröffnet, der zweite erfolgte 2009 mit Weserstein. In den Jahren 2011 bis 2015 entstanden drei neue Bauabschnitte: 1. der Teutoburger Wald, 2. Altenbeken und 3. die Verbindungsbahn. Von 2018 bis 2022 entstand die Strecke Paderborn - Altenbeken.

Außer den Zügen, dem Gleiskörper, den Autos und Figuren ist ansonsten nichts von der Stange. Fast alle Gebäude sind Unikate, sämtliche Bäume sind in Handarbeit entstanden, alle Brücken, Lokbehandlungsanlagen, Verladerrampen sind nach Originalplänen angefertigt. Die Höhen der Bahndämme sind den Originalunterlagen entsprechend nachgebaut, und die Lokomotiven sind mit den passenden Loknummern versehen.

Es gibt auf der Anlage kaum ein Detail, an das nicht gedacht wurde – einfach gut gemacht!



Größtes Einzelmodell ist die 552 cm lange Steinbogenbrücke, der Viadukt in Altenbeken. Vergleiche hierzu auch die Fotos vom Original, gezeigt in [NFS 4/23](#) (Peter Brühwiler)



Ringlokschuppen in Ottbergen



Bekohlungsanlage am Bw Ottbergen



Abschnitt Paderborn - Altenbeken

Weil wir die Baustelle Stuttgart Hauptbahnhof im Oktober besuchen werden ...

... möchten wir für alle Leser die darauf bezogenen Meldungen des grund-seriösen Nachrichtenportals „Der Postillion“ im NFS abdrucken. Dies erfolgt mit Rücksicht auf jene Leser, die kein entsprechendes Abonnement haben, und mit freundlicher Genehmigung des Portals unter der Lizenz „CC BY-NC-SA 3.0 DE“.

Meldung vom 25.7.2013 (ssi):

Punkt erreicht, an dem es günstiger ist, Stuttgart um 32 Meter anzuheben, statt Bahnhof zu versenken

Stuttgart (dpo) - Das umstrittene Großbauprojekt Stuttgart 21 verzögert sich immer weiter und wird immer teurer. Kein Wunder also, dass erstmals der Punkt erreicht ist, an dem eine Anhebung der gesamten Stuttgarter Innenstadt weniger kosten würde als die Fertigstellung des geplanten Tiefbahnhofs. Dies geht aus einem neuen Gutachten hervor, das heute veröffentlicht wurde.

Bei der im Gutachten vorgeschlagenen Alternative „Stuttgart 32“ würde das alte Stuttgarter Bahnhofsgebäude in seiner derzeitigen Form weitgehend erhalten bleiben. Um dennoch einen unterirdischen Bahnhof zu erhalten, würde jedes einzelne Gebäude, jeder Platz und jede Straße in Stuttgart-Mitte, -Nord, -Ost, -Süd und -West um etwa 32 Meter angehoben und die darunter entstandene Lücke mit Erde, Bauschutt und Juchtenkäfern aufgefüllt werden.

Gutachter Frank Zöllner, der die Studie im Auftrag des baden-württembergischen Verkehrsministeriums durchführte, erklärt: „Das klingt vielleicht kompliziert, wäre aber einfacher, schneller und rund 100 Millionen Euro günstiger, als diesen Albtraum von einem Bahnhof unter die Erde zu bringen.“

Die Einsparungen kämen laut Gutachten unter anderem dadurch zustande, dass die benötigten Eisenbahntunnel bei der Aufschüttung Stuttgarts gleich mit eingebaut werden könnten. Auch ein oder zwei neue U-Bahnlinien könnten quasi nebenbei kostengünstig realisiert werden.

Obwohl jeder Stuttgarter für die Zeit der Anhebung seines Wohngebäudes für etwa zwei Wochen ausquartiert werden müsste, ergab eine Blitzumfrage des Meinungsforschungsinstituts Opinion Control eine breite Zustimmung von 94 Prozent für die im Gutachten genannte Alternative. Allerdings nur, weil Stuttgart dann exakt einen Meter höher läge als Freiburg. (Anm. d. Red.: Dem frühen Rat des Gutachters wurde leider nicht gefolgt. Die Konsequenzen sind in aller Munde; man spricht teils auch schon von der Umbenennung des Projekts in „Stuttgart 31“.)

Meldung vom 9.6.2026 (jki, dan, ssi):

Weltweit einzigartiges Ensemble: Stuttgart-21-Baustelle unter Denkmalschutz gestellt

Stuttgart (dpo) - Ist das der Todesstoß für eines der größten Bauprojekte Deutschlands? Aufgrund ihres Alters und ihrer kulturhistorischen Bedeutung ist die Baustelle des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 heute offiziell unter Denkmalschutz gestellt worden. Sämtliche Veränderungen am Ist-Zustand der Baustelle sind somit ab sofort gesetzlich untersagt.

„Die Stuttgart-21-Baustelle hat eine lange Historie und ist fest mit der Identität der Landeshauptstadt Stuttgart verknüpft“, heißt es in der Entscheidung des baden-württembergischen Landesamts für Denkmalpflege. „Sie ist neben ihrer baulichen Beschaffenheit auch als heimatgeschichtliches Zeugnis bürgerschaftlicher Protestbeteiligung kulturell sinnstiftend und zieht Touristen aus aller Welt an.“

Der Schutzbereich erstreckt sich demnach „auf die Baugrube des Durchgangsbahnhofs in Tieflage einschließlich der 28 Kelchstützen, die Krangründungen und Baustelleneinrichtungsflächen, die Bauzäune nebst Bauzaungalerie sowie sämtliche Gleisanlagen und Kabelschächte, die im Zuge des Bau-

projekts im Einzugsgebiet der Baustelle entstanden“.

Konkret bedeutet der neue Status als Baudenkmal: Der aktuell laufende Austausch von mehr als 1000 Kilometern an falsch verlegten Kabeln muss unverzüglich gestoppt werden.

„Diese Kabel gehören zur Baugeschichte Baden-Württembergs und sind an Ort und Stelle zu belassen“, teilte das Landesamt für Denkmalpflege mit. „Alle künftigen Änderungen bedürfen der vorherigen Genehmigung der Denkmalschutzbehörde gemäß § 8 DSchG.“

Meldung vom 22.6.2026:

Nach 8 Monaten Bauzeit: Stuttgart-21-Nachbau in China eröffnet

Peking (dpo) – Große Freude in der chinesischen Hauptstadt Peking: Nach nur acht Monaten Bauzeit ist das asiatische Erfolgsprojekt 北京 21 am Donnerstag fertiggestellt worden. Der neue ostchinesische Tiefbahnhof mit acht unterirdischen Gleisen ist exakt nach den Plänen des deutschen Bahnhofprojekts Stuttgart 21 errichtet worden.

„Wir haben uns für die Pläne von Stuttgart 21 entschieden, weil sie uns besonders einfach erschienen“, erklärte der Planer und Ingenieur Hung Liu Cai bei der Einweihungsfeier, zu der Politiker und Prominente geladen waren.

Ein schlechtes Gewissen wegen des offensichtlichen Plagiats habe er nicht. Die Pläne seien schon Jahrzehnte alt, der Originalbahnhof vermutlich längst fertig und die Angelegenheit in Deutschland sicher schon lange vergessen, sagt er, während er einen der gerade pünktlich in 北京 21 eingefahrenen Hochgeschwindigkeitszüge verlässt.

Doch nicht alles lief beim Bau des neuen Vorzeigebahnhofs glatt: Alle 28 Bauarbeiter sowie die Bauleitung sollen laut Medienberichten von der kommunistischen Partei verwarnt worden sein, weil die Arbeiten aufgrund eines falsch montierten Kabels zwei Tage später als geplant fertiggestellt wurden. Dadurch entstanden Zusatzkosten von umgerechnet mehreren Zehntausend Euro.

Grund für diese Panne war wohl ein Fehler in den deutschen Originalbauplänen.

Meldung vom 9.7.2026 (ssi, dan):

Tiefbahnhof versehentlich kopfüber gebaut: Stuttgart 21 verzögert sich um weitere vier Jahre

Stuttgart (dpo) - Ach wie ärgerlich! Der Bau des Stuttgarter Tiefbahnhofs Stuttgart 21 verzögert sich wohl um weitere vier bis sieben Jahre. Der Grund: Aufgrund eines Flüchtigkeitsfehlers der Bauleitung wurde der gesamte unterirdische Bahnhof versehentlich kopfüber gebaut. Nun muss er abgerissen und neu errichtet werden.

„Leider hat einer der Verantwortlichen den Plan für das Terminal in der entscheidenden Bauphase unbemerkt falsch herum gehalten“, erklärt ein Sprecher der Deutschen Bahn. „Das kann selbst auf den besten Baustellen mal vorkommen.“

Dabei wurden leider einige eindeutige Warnsignale übersehen. „Ich habe mich schon gewundert, warum die Gleise entlang der Decke verlaufen“, gibt ein Vorarbeiter zu. „Aber ich dachte dann, dass das vielleicht für so Züge wie bei der Wuppertaler Schwebebahn ist.“

Bemerkt wurde der Fehler erst, als der laufende Betrieb mit Testpassagieren simuliert werden sollte und alle Reisenden nach Betreten des Bahnhofs mehrere Meter in die Tiefe stürzten. „Der Bahnsteig an Gleis 4, wo sie eigentlich hin sollten, lag unerreichbar über ihnen an der Decke der Halle“, berichtet ein weiterer Arbeiter. „Da wusste ich, dass etwas nicht stimmt.“

Doch es gibt auch gute Nachrichten. Laut einem Sprecher der Bahn seien die Kosten für den Abriss und Neubau des verkehrt herum errichteten Terminals erfreulich niedrig: „Sie belaufen sich auf gerade einmal 00,0000000008 Euro – halt, Moment!“ – der Sprecher stockt und dreht das Blatt mit seinen Notizen um. „Ach nee, vergessen Sie’s. Wird doch ganz schön teuer.“

Hinschied

Aus dem ostsächsischen Herrnhut erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser langjähriges

Ehrenmitglied Horst Schäfer

verstorben ist. Mehrere frühe Mitglieder unseres Clubs erhielten bei ihm ihre Ehrenlokführer-Ausbildung auf der ZOJE (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn). Leider haben wir Horst seit vielen Jahren nicht mehr bei unseren Clubveranstaltungen angetroffen. Der Kreis von lebenden Clubkolleginnen und -kollegen mit persönlichem Bezug zu ihm ist auch durch zwischenzeitliche Hinschiede sehr klein geworden, wenn nicht sogar auf Null geschrumpft.

Obwohl ich selbst 1993 auf der ZOJE meinen ersten ELF-Kurs belegte, lernte ich Horst Schäfer dort nicht näher kennen: Mein damaliger „Parallel“-ELF absolvierte in versetzten Schichten bei ihm seine Fahrpraxis und war höchst zufrieden. Dieser ELF trat jedoch nicht unserem Club bei, und mein Kontakt zu ihm ist leider seit einigen Jahren aus mir unbekanntem Grund erloschen. Daher ist uns leider aktuell ein Nachruf „aus erster Hand“ nicht möglich.

Ich selber habe über Horst nur Gutes gehört und möchte mich deshalb sehr gern posthum bei ihm für seine Aufgeschlossenheit und seine höchstwahrscheinlich hervorragende Kompetenz als Ausbilder von Ehrenlokführern während seiner diesbezüglich aktiven Zeit vor vielen Jahren bedanken.

Seinen Angehörigen drücken wir unsere Anteilnahme aus und wünschen ihnen alles Gute.

Im Namen des Clubvorstands

Frieder Jehring

Ybbstal-Bergstrecke lebt

In [NFS 1/24](#) berichtete der Redakteur vom „Radweg-Debakel“ bei der österreichischen Museumsbahn Kienberg-Gaming – Lunz am See; im [NFS 3/25](#) folgte die Kurzmeldung über die Unterstützung ihres Erhalts von Seiten des Bundeslands Niederösterreich.

In der Mediathek des Senders „Servus TV“ ist jetzt ein Beitrag aus „Servus am Abend“ abrufbar, der von den Anstrengungen der ÖGLB und Unterstützern für den erforderlichen Strecken-Erhalt berichtet. Titel „[Freiwillige Helfer sanieren alte Bahnstrecke](#)“. Der Beitrag enthält auch ein kurzes Interview mit dem Vereinsvorstand Albert Malli.

Tipp: Auf seine eigene Art wandte sich der Künstler Wolfgang Reithofer schon vor 14 Jahren mit seinem „[Ybbstalbahn-Lied](#)“ an die Öffentlichkeit, um die romantische Schmalspurbahn, deren Rest-

stück heute von der ÖGLB (Österr. Ges. f. Lokalbahnen) betrieben wird, nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Das Video enthält zahlreiche Bewegtbilder vom Bahnbetrieb dort zu besseren Zeiten. *Hinweis d. Red.: Über Einstellungen ► automatische Untertitel ► ausschalten! Es werden völlig sinnentstellte, ja nicht einmal existente Worte angezeigt.*

Adorf-Zwota hat eine Zukunft

Bezug nehmend auf unsere Meldungen in den Ausgaben [NFS 2/25](#), [4/25](#) und [1/26](#) wird die vorübergehende Stilllegung des Streckenabschnitts der „Musikwinkelbahn“ wieder aufgehoben. Inzwischen erfolgte die Instandsetzung (Schwellentausch) unter Einsatz der dem Projekt per Crowdfunding zugeflossenen Gelder und Mitwirkung von Auszubildenden der Gleisbauschule Gera. Auf der facebook-Seite der [Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie Fanpage](#) kann man lesen: „Die Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie wird die im Moment noch stillgelegte Strecke der Musikwinkelbahn (...) übernehmen (...). Die Tinte unter dem Betreibervertrag für die Eisenbahnstrecke zwischen Adorf und Zwota ist trocken. Die (...) NRE (...) schafft dort die Voraussetzungen, dass andere auf der Strecke fahren können.“

Eckart Sauter, der Geschäftsführer des neuen Betreibers (...), will die Strecke bis August befahrbar machen.“

Bereits am 1. August sollen zur [feierlichen Wiedereröffnung](#) wieder Züge auf genau diesem Streckenabschnitt für die Öffentlichkeit pendeln.

Motorschaden

Während einer der ersten öffentlichen Fahrten des SVT Görlitz nach den erfolgreichen Eröffnungsfahrten Mitte Juni (s. Bericht auf S. 16) wurde ein Material-Ermüdungs-Riss im Motorblock des VTb 18.16.07 festgestellt, der nun fachgerecht zu reparieren ist, bevor das Fahrtenprogramm fortgesetzt werden kann.

Der „Schaumburger“ ruht

Der [Förderverein Eisenbahn Rinteln - Stadthagen e.V.](#) führt seit vielen Jahren Museumsverkehr durch und setzt sich für die Reaktivierung von regelmäßigem Schienenverkehr auf seiner Strecke ein. Wegen Oberbaumängeln können in dieser Saison aber keine der beliebten Schienenbusfahrten mehr stattfinden. Laut einem [NDR-Bericht vom 03.03.2025](#) hat jetzt die [Diepholzer Kreisbahn](#) die Strecke übernommen und will sie sanieren.

„Schluss“ vor dem „Aus“

Die [Krefelder Museumsbahn](#) mit dem [eigenwilligen Namen](#) fährt nur noch in dieser Saison zwischen St. Tönis und Hülser Berg, normalerweise mit Dampf-

lok, ersatzweise mit Diesellok. Auch hier übersteigen die für eine Oberbausanierung erforderlichen Kosten die erzielbaren Einnahmen aller Art immens. Die Dn2t-Dampflok 98 8921, eine ehemalige Zechen-Lok Typ [Henschel D 600](#) Bj. 1947, soll als Stand-Denkmal erhalten bleiben.

Drama um die Ostertalbahn

In der Rundmail vom 18.06.2026 anlässlich der aktuellen NFS-Terminverschiebungen informierten wir unsere Mitglieder bereits über das schwerwiegende Problem, mit dem die Eisenbahnfreunde im Saarland und speziell der mit unserem Club eng verbundene Arbeitskreis Ostertalbahn konfrontiert sind.

An diesem Tag hatte der AkO einen **offenen Brief an den Landkreis St. Wendel** veröffentlicht, weil eine Beschlussvorlage zur Kreistagssitzung am 22. Juni 2026 bekannt wurde, die nicht weniger zum Inhalt hatte, als die **Stilllegung der Ostertalbahn** kurzfristig zu forcieren!

Die Meldung wurde am 23.06.2026 aktualisiert und ist auf der [AkO-Seite](#) unter ► Neuigkeiten ► [Landkreis plant Stilllegung der Ostertalbahn](#) zu finden. Die erwähnte Beschlussvorlage kann als PDF-Datei aus dem Brief heraus aufgerufen werden oder direkt von [hier](#).

Die hiermit zum Ausdruck kommende Missachtung von 25 Jahren erfolgreichem ehrenamtlichem Engagement und weiteren sinnvollen Aspekten hat man sich bislang nicht vorstellen können. Der Kreistag St. Wendel hat in der Sitzung am 22. Juni, anscheinend unbeeindruckt von den Argumenten des AkO tatsächlich beschlossen, in das Stilllegungsverfahren der Ostertalbahn einzusteigen.

Das NFS hat über viele Jahre hinweg oft von den Fortschritten und auch zu den Aussichten der Ostertalbahn berichtet. Die Redaktion erinnert insbesondere an die Ausarbeitung „Quo vadis, Ostertalbahn?“ unseres ELF-Kollegen, ehemals AkO-Vorsitzender Reiner Kunz († 2023), u.a. veröffentlicht im [NFS 2/20](#).

Der Saarländische Rundfunk berichtete bereits am 16. April über die Zukunftsfrage der Ostertalbahn in der Reihe „Wir im Saarland - Das Magazin“ mit dem 6-Minuten-Beitrag „Die Ostertalbahn steht nach 25 Jahren vor dem Aus“ ([ARD-Mediathek](#)).

Nach Information von Koll. Bernd Bahnmüller findet am 22. August eine Mitgliederversammlung des AKO statt, an der diese Problematik das Haupt-Thema sein wird.

Redaktionshinweis: Auf der Petitionsplattform [change.org](#) kann man sich einer bislang leider wenig beachteten Petition „[Die Ostertalbahn erhalten und Industriepläne stoppen](#)“ anschließen.

Liebe NFS-Leser, wie ihr seit NFS-Ausgabe 3/19 S.14 wahrscheinlich wisst, verfolgte ich das Projekt der Wiederinbetriebnahme des DR-Schnell-Verbrennungs-Triebwagen-Zuges VT 18.16 sehr aufmerksam und ich ließ euch als NFS-Redakteur an den Fortschritten und Hindernissen immer wieder teilhaben. Nun haben die ersten Publikumsfahrten tatsächlich stattgefunden, und ich durfte direkt dabei sein – sogar durch für uns glückliche Umstände gemeinsam mit meiner, auch in Sachen Eisenbahnhobby, treuen „Beifrau“ Katrin. Lasst mich euch nun mitnehmen auf meine lange persönliche „Zugverbindung“ zu dieser legendären Baureihe.

Anmerkung vorab: Meine selbst erbrachte Leistung für die Wiederinbetriebnahme ist bescheiden. Hierfür gebührt den ehrenamtlichen Organisatoren und den vor Ort an und in dem Zug in ihrer Freizeit Arbeitenden der allerhöchste Respekt und Dank. Dieser Bericht soll auch eine Hommage an all diese Aktiven und die vielen weiteren Unterstützer sein.

Vorgeschichte:

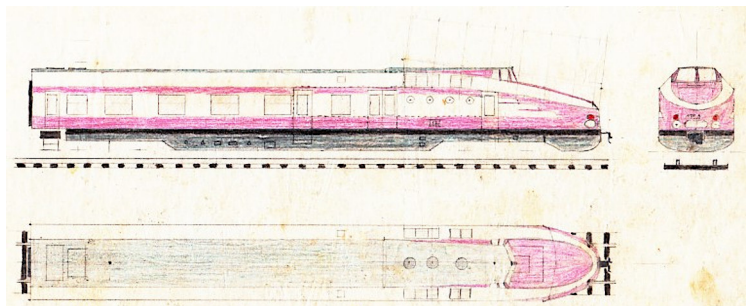
Im Schulkind-Alter, Ende der 1960er / Anfang der 1970er Jahre hatten meine Eltern kein Auto und wir verreisten grundsätzlich mit der Eisenbahn und mit dem Bus. Wir wohnten in Pirna in Sicht- und Hörweite einer kleinen aber lauten Eisenbahnbrücke der Strecke Bodenbach - Dresden, Teil der internationalen Linie Berlin - Prag - Wien. Mein Hobby war eine TT-Modellbahn; an ihr lernte ich grundlegende Kleinigkeiten des Eisenbahnbetriebs, machte erste Erfahrungen mit mechanischen Fertigkeiten und vor allem stieg ich in die Welt der Elektrotechnik ein (woraus sich später mein Berufsleben entwickelte). Mit der Zeit fand ich es erstrebenswert, auf der Modellbahn Rollmaterial zu haben, welches alltäglich auf der Elbtalbahn zu beobachten war, wobei ich nie ein wirklicher Kenner von Baureihen oder gar bestimmten Fahrzeug-Exemplaren (also z.B. kompletten Loknummern mit Historie des Fahrzeugs) gewesen bin. Wichtig war das markante Aussehen der Schienenfahrzeuge und dessen äußerliche Wiedererkennbarkeit auf der Modellbahn.

Mitte der 1970er Jahre war es immer ein Blickfang, wenn der „Vindobona“ durch Pirna fuhr, eben der Schnelltriebwagen(zug) Bauart Görlitz = VT 18.16 (später SVT 175) auf der Route Berlin - Prag - Wien („VT“ steht für „Verbrennungs-Triebwagen“). Schon der stolze Anblick flößte dem jungen „DDR-Otto-Normalbürger“ solchen Respekt ein, dass man als gewöhnlicher 2.-Klasse-Reisender in normalerweise Abteil- oder Rekowagen, Donnerbüchse, Doppelstockzug oder Ferkeltaxe, oft ohne Sitzplatz, gar nicht auf den Gedanken kam, in so einem „Luxus“-Zug mitfahren zu wollen. Aber es wuchs der Wunsch, ein Modell dieses Zuges für die TT-Modellbahn haben zu wollen. Es gab ihn ja auch auf keiner besichtigten Modellbahn-Ausstellung! Kaufen: Fehlanzeige. Es gab kein Industriemodell dieses Zuges. Es reifte der Entschluss, einen Selbstbau zu wagen. Dafür wurden die im Besitz befindlichen Schnellzugwagen von Zeuke „AB4üpe“ als

Basismaterial erkoren. Dieser Wagentyp entsprach nämlich absolut nicht den Wagen, welche ich aus eigenem Erleben kannte – hatte aber die passenden Proportionen und Formen für den SVT; bei den Mittelwagen waren faktisch nur die Rundungen der Dachkanten abzufilen (und natürlich eine Neulackierung durchzuführen), um den optischen Grund-Eindruck des SVT zu erreichen. Über weitere Details dieses – nie vollendeten – Modellbaus will ich hier nicht berichten.

„Vindobona“ war und ist übrigens nicht der Name dieser Eisenbahnfahrzeuge! Es ist der Name der Zugverbindung Berlin - Prag - Wien, welche über Jahrzehnte existiert und schon von verschiedensten Fahrzeugen bedient wurde. Es ist das lateinische Wort für die frühere römische Siedlung in der Nähe der heutigen Stadt Wien. Züge der Bauart Görlitz bedienten u.a. auch Verbindungen mit den Namen „Neptun“, „Berlinaren“, „Karlex“ und „Karola“.

Es war natürlich erforderlich, eine Zeichnung zu haben, wie das Modell denn fertig aussehen soll. Irgendwelche Wege, um an vorhandene Zeichnungen oder Detail-Fotografien zu gelangen, waren mir als Schulkind vollkommen fremd (ein paar zufällig vorhandene Fotos in Zeitungen und Broschüren gab es natürlich). Ich hatte auch keinen Zugriff auf einen brauchbaren Fotoapparat. Also: die Fahrpläne waren zur Hand – immer wenn es sich einrichten ließ, an die Strecke gehen, Vindobona gucken, Augenmerk auf bestimmte Details richten und dann aus der Erinnerung aufzeichnen! So ermittelte ich die Fensteraufteilung und die Positionen von Klappen, Lüftern etc. auf den Dächern (Letzteres mit Blick von oben, von der Straßenbrücke über die Bahnstrecke und die Elbe).



Und so sah dann meine „Konstruktionszeichnung“ des Maschinenwagens aus. Räder / Drehgestelle brauchten nicht dargestellt zu werden. Dafür sollten als Laufdrehgestell das am Schnellzugwagen vorhandene, und als Triebdrehgestell das der aus ähnlichem Beweggrund schon umgebauten Diesellok (DB V 200 umgebaut in die DR V 180) aus der Bastelkiste verwendet werden.

Mit dem Ende der Schulzeit und Beginn der Lehrausbildung in Leipzig war dann kaum noch Zeit für die Modellbahn, auch durch neue Interessengebiete, die meine Zeit beanspruchten. Inzwischen fuhr man auch nur noch „notgedrungen“ mit der Eisenbahn, denn die Eltern hatten einen Trabi und ich selber dann auch ein MZ-Motorrad. Es blieben nur die Fahrten mit überfüllten D-Zügen zwischen Leipzig und Dresden auf sehr günstige Schülermonatskarte, später zwischen Berlin und Dresden im Urlaub vom Wehrdienst und mit der S-Bahn Berlin bzw.

Dresden, hier im auch oft sehr vollen Doppelstockzug. Die SVT-Züge waren zwar nun auch auf DDR-internen Schnellzugrelationen unterwegs (auch für Normalbürger nutzbar), aber nicht auf den von mir befahrenen Strecken. Mit der Eisenbahn zu reisen, außer mal mit den touristischen Dampfbahnen, war uninteressant geworden. Daher fuhr ich damals auch nie „zufällig“ in einem SVT Görlitz auf Inlandstrecken mit.

In den 1990er Jahren begann dann meine erneute Zuwendung zum Thema Eisenbahn: Das neue Angebot, selber eine Dampflok fahren zu dürfen, war hochinteressant, ich wurde mit 10-tägiger, selbst bezahlter Ausbildung bei der DR-Schmalspurbahn Zittau - Oybin - Jonsdorf zum Ehrenlokführer. Die neuen Einblicke in die tatsächliche Technik und den realen Eisenbahnbetrieb zogen meine Aufmerksamkeit auf sich. Auch der historische und nostalgische Wert der SVT-Görlitz-Züge wurde mir nun erst richtig bewusst. Neben anderen Dingen, die ich wenigstens einmal erleben wollte, wie eben das eigenhändige Fahren eines echten Zuges, das Ballonfahren u.a.m. was einem im Alter von 30+ so durch den Kopf geht, kam auch die Mitfahrt in einem SVT Görlitz auf die Wunschliste. Inzwischen war nur noch 1 von ehemals 8 eingesetzten Garnituren in Betrieb und machte teure Touristik-Fahrten als DB-Museumszug. Zu so einer Mitfahrt hatte ich mich dann auch Anfang der 2000er Jahre entschlossen und hatte eine Fahrkarte bestellt. Doch da kam die Meldung, dass der Zug vorfristig außer Betrieb genommen wurde (wohl wegen eines Schadens, dessen Reparatur sich bis zum bevorstehenden Fristablauf nicht mehr gelohnt hätte). Schade, alle vorherige Chancen verpasst 😞. Nur noch Hoffnung, dass die Garnitur einmal wieder aufgearbeitet werden würde.

Ab und zu, durch das neu aufgekeimte Eisenbahn-Hobby, angestachelt vom aktiven Clubleben bei den DR Ehrenlokführern, begegneten mir abgestellte SVT-Görlitz-Züge in Berlin und in Chemnitz, die ich auch aus der Nähe beschnarchte³. Auch die Meldungen über den Verbleib des dritten erhaltenen Zuges bis zur Übernahme durch das DB Museum Nürnberg verfolgte ich. Ich sammelte Infomaterial zu dem Thema und nahm mir vor: Wenn es einmal zu Aktivitäten einer Aufarbeitung kommen würde, bin ich sofort mit finanzieller Unterstützung des Vorhabens dabei, damit ich einmal in diesem Zug mitfahren kann! Aber viele Jahre lang passierte nichts in dieser Richtung.

Der „kleine Traum“, ein TT-Modell dieses Zuges auf der Modellbahnanlage einsetzen zu können, erfüllte sich während der 2000er Jahre – die Firma Kres brachte auch in meiner Nenngröße Modelle in verschiedenen Lackierungs- und Beschriftungsvarianten heraus. Ich entschied mich für den Kauf der in meinen Augen schönsten Variante als VT 18.16 mit blauem Zierstreifen. Das Selbstbau-Projekt war damit endgültig „gestorben“.

2017 erlebte ich eine gesundheitliche Zäsur – dem Senenmann bin ich zum Glück noch von der Schippe ge-

³ in Sachsen ein umgangssprachlicher Ausdruck für „ganz genau, ganz dicht vor der Nase anschauen“

sprungen, dank der Ärzte und viel Unterstützung von allen Seiten. Ich kam nach der OP ohne dramatischen Verlust meiner allgemeinen Kondition wieder auf die Beine. Aber nach diesem Ereignis, begleitet von der Einsicht, sich auch Gedanken um seine eigene Endlichkeit machen zu müssen, kreisten natürlich die Gedanken auch um das was man eigentlich im Leben noch schaffen und erleben möchte. Und wie lange wird die „Reparatur“ halten? Wird die parallel entdeckte, ebenfalls gefährliche, schleichende Erkrankung fortschreiten? Wie viele Jahre für aktives Leben werden mir noch bleiben? In Bezug auf das Erlebnis der Mitfahrt im SVT Görlitz tendierte nun die Wahrscheinlichkeit der Erfüllbarkeit des Wunsches in Summe aller Umstände gegen Null.

Wie ihr wisst, kam ich relativ zügig wieder ins annähernd normale Leben zurück und mir geht es bis heute, 9 Jahre danach, ziemlich gleichbleibend gut 😊. Aber die SVT-Görlitz-Züge rotteten weiter vor sich hin.

Aus der Hoffnung wird doch Realität!

Bald darauf ergriffen einige Eisenbahner, die früher beruflich mit dem SVT Görlitz verbunden waren die Initiative, die Wiederinbetriebnahme der zuletzt außer Betrieb gegangenen Garnitur organisatorisch, praktisch und finanziell in die Hand zu nehmen. Vereinbarungen mit dem DB Museum gelangen mit sicher sehr viel Überzeugungsarbeit, und die geschleppte Überführung des Zuges vom „Zwischenlager“ in Lichtenfels nach Dresden im März 2019, zwecks Start der Aufarbeitung, ging durch die Medien. Dresden! Gleich bei mir um die Ecke, direkt neben dem Eisenbahnmuseum im Bw Dresden-Altstadt, dem ich inzwischen vor allem durch dessen damalige Angebote für Ehrenlokführer recht eng verbunden bin, obwohl es mir wegen vielerlei anderer Ablenkungen nicht möglich ist, selber in so einem Eisenbahnverein handwerklich tätig zu werden. Die ersten Schritte der Aufarbeitung, getragen von vielen freiwilligen, fleißigen „Arbeitskräften“, konnte ich so auch direkt in Augenschein nehmen.

Den Initiatoren unter der Führung von Mario Lieb und Ingo Kamossa ist es, in Form eines gemeinnützigen Unternehmens (SVT Görlitz gGmbH) mit hervorragendem Gespür und glänzenden Ideen gelungen, eine äußerst breite Masse von Eisenbahnfreunden auf verschiedenste Weise und auf verschiedensten Ebenen zur Unterstützung des Vorhabens zu gewinnen. Mein Entschluss stand ja schon fest: Ich unterstütze in angemessenem Maße finanziell. Hinzu kam dann noch eine gewisse ideelle Unterstützung in meiner Funktion als NFS-Redakteur – ich veröffentlichte fast regelmäßig Berichte über die Fortschritte und Probleme des Projekts. Ich bin sogar zu Pressekonzferenzen eingeladen worden.

Konkret begann die Unterstützungs-Kampagne 2019 mit einem als „Crowdfunding“ bekannten Finanzierungsschema, das von den Initiatoren des Projekts „Ein Zug für Mitteldeutschland“ spaßig „Krautfunding“ genannt wurde und „Startschuss 2019“ hieß. Die Anzahl der Beteiligungen mit Beitrags-Einzahlungen wurde auf 555 limitiert, die Einzahler erhielten schöne Poster mit der Registriernummer drauf, und es wurde (sehr geschickt!) da-



Die SVT Görlitz gGmbH sucht 555 Spender zu 55,55 Euro. Mehr unter: <https://www.svt-goerlitz.de/de/Aktuelles/Crowdfundig.html>

mit „gelockt“, dass unter diesen Einzählern, also den ersten öffentlich erworbenen finanziellen Unterstützern, 25 Fahrkarten für die künftige Erstfahrt verlost werden.

Das hat mich sofort überzeugt, ich erwarb 2 Anteile und – gewann

1 Fahrkarte!!! Die Fahrkarte wurde dann auch symbolisch als kleines Modell-Zuglaufschild an die Gewinner übergeben – ein wunderbares Souvenir.



Ab und zu kam wieder der Gedanke hoch: Der Zug soll in 5 Jahren fertig werden, das wäre 2024, 7 Jahre nach meinem gesundheitlichen „Warnschuss“ ... Ob ich den Zeitpunkt erleben werde? Und es kann länger dauern, oder scheitern ... Ihr wisst, in den Folgejahren durchlebten wir mehrere Krisen (z.B. hat auch „Corona“ Kollegen aus unserem Kreis gerissen) ... Es grenzt fast an ein Wunder, dass der Zug 2026, nach 7 Jahren Aufarbeitung mit mehreren vorher ungeplanten Hindernissen und neuen Herausforderungen, tatsächlich in Betrieb gehen konnte!

Jedenfalls trat ich 2020 auch sogleich dem von der SVT Görlitz gegründeten „Club der 175“ bei – Mitgliederzahl auf 175 limitiert – mit der Verpflichtung, jährlich eine Spende in bestimmter Mindesthöhe beizutragen, und natürlich gibt es als Gegenleistung Informationen aus erster Hand und zusätzliche Gelegenheiten, das Geschehen vor Ort zu verfolgen. Mitgliedsnummer 77.

Auch die von der gGmbH oder dem Club der 175 immer wieder neu aufgelegten Souvenir-Ideen, jährliche Themen-Kalender, ein Fachbuch zu dieser Baureihe in limitierter Sonderauflage usw. nahm ich meist wahr, was immer zur Finanzierung des Vorhabens mit beitrug. Auch weitere Aktionen zur Spendensammlung für bestimmte Anlässe, wie die Reparatur eines nicht erwarteten Motorschadens, oder die Finanzierung des Aufbaus der heutigen Unterstellung in Radebeul, waren vor meiner Beteiligung nicht sicher, wobei erwähnt werden muss, dass meine Frau Katrin quasi 50% aller dieser Finanzspritzen ja auch trägt. Diese Formen der Spenden-Einwerbung funktionierten offenbar dann auch ohne das Versprechen solcher herausragender Dankeschöns wie Tickets für die Erstfahrt(en) schon für „kleine“ Beträge! Wie heißt es so schön: Der frühe Vogel fängt den Wurm 😊.

Zur Einordnung des finanziellen Rahmens: Die Aufarbeitung hatte bisher einen Investitionsumfang von 7 Mio. €. Davon sind 1 Mio. € durch Spendeneinnahmen

gedeckt, und 1 Mio. € wurde als ehrenamtliche Eigenleistung (unentgeltliche Arbeitsleistung = Wertschöpfung) kalkuliert. Es kamen also 5 Mio. € an Fördermitteln (zu geringem Teil vielleicht auch Kredite) hinzu.

Seit 2024 erfolgten mehrfach Ankündigungen über die ersten öffentlich buchbaren Fahren mit dem bald fertiggestellten SVT Görlitz, doch die mussten leider immer wieder abgesagt werden. Bei den vielen notwendigen Schritten der Befundung, der Inbetriebnahme von Teilsystemen oder des ganzen Zuges, bei Zulassungsverfahren wie auch bei der externen (teils auch entgeltlichen) Aufarbeitung bestimmter Baugruppen kam es häufig zu Überraschungen oder Verzögerungen, was sich vorher partout nicht planen lässt. Jedoch waren die öffentlichen Ankündigungen wichtig, denn die Vorbereitung von Ausflugsfahrten, einschließlich der Buchungsabwicklung für die Fahrgäste, braucht doch wenigstens ein halbes Jahr Vorlauf; es geht ja nicht um Routine-Erledigungen und fahrplanmäßige Dienste mit angestelltem Personal! Was jedoch nie, auch nicht auf meine persönliche Nachfrage als „Gewinner“ eintraf, das war eine Termin-Prognose für die nicht-öffentliche Eröffnungsfahrt. Ganz schön schwierig, wenn man selber seine sonstigen Reise- und Veranstaltungsaktivitäten langfristig mit mehr als 1 Jahr Horizont planen will bzw. muss! Was dann tun, wenn es zum Terminkonflikt mit der „gewonnenen“, so sehr ersehnten Mitfahrt käme? Die Auskunft der Betreiber war dazu: „Wir werden die Gewinner natürlich rechtzeitig informieren“. Es blieb also bis zuletzt spannend ...

Dann gab es ca. März 2026 die Information, dass nun die Erprobungsfahrten (für die Technik) in Kombination mit Schulungsfahrten (für das ehrenamtliche Personal) beginnen. Das bedeutete im logischen Schluss, dass nach erfolgreichem Abschluss dieser Maßnahmen bald die Eröffnungsfahrt dran sein muss. Für den Zeitraum ab Ende des Sommers waren schon wieder Fahrten übers Reisebüro buchbar. Und wir hatten unsere 3-wöchige Urlaubsreise zu Museumsbahnen nach England in den Mai gelegt. Na ob das gut geht? Nicht dass die Eröffnungsfahrt gerade im Mai stattfinden wird?

Die Fortschritte und auch die vorgekommenen Probleme bei den ersten Testfahrten wurden gespannt verfolgt. Über den weiteren Fortgang erfuhr man nicht all zu viel. Während unserer Urlaubsreise „blieb es ruhig“ betreffs Neuigkeiten zum SVT ...

Am Abend des 25. Mai kamen wir von der Urlaubsreise zurück. Vom 28.-31. Mai waren wir beim ELF-Stammtischtreffen der Südwestler in Thüringen. Am 1. Juni lag ein Brief der SVT Görlitz im Briefkasten! Dated vom 28. Mai mit dem Betreff „Einladung zur feierlichen Erstfahrt des VT 18.16 nach erfolgter Hauptuntersuchung“ und der Nennung von 2 Terminen: feierliche Erstfahrt von Halberstadt (Rundfahrt) am 13. Juni und Überführungsfahrt von Halberstadt über Halle (Saale) nach Radebeul am 14. Juni. Natürlich enthielt der Brief auch Hinweise zur Registrierung für eine dieser Fahrten und den Passus, dass man als Eingeladener bei Verhinderung prinzipiell auch an einer zukünftigen Fahrt teilnehmen kann.

Die Terminbekanntgabe gelang also 2 Wochen vor der Eröffnungsfahrt, und ich habe die Info trotz Abwesenheit im Mai nicht verpasst 😊. Nächste glückliche Fügung: Für den Zeitraum 12.-14. Juni stand schon ein unverrückbarer Termin in meinem Kalender – eine seit Oktober 2025 geplante, und durchaus wichtige Reise nach Göppingen zur Vorstandssitzung des Clubs DR Ehrenlokführer. Der Zeitpunkt der Sitzung innerhalb dieser 3 Tage war im Kreise der Vorstandskollegen aber verhandelbar.

Seit Jahren unternehmen wir Reisen wieder vorzugsweise mit der Eisenbahn statt mit dem Auto, auch für Göppingen stand dies nicht in Frage. Bahnfahren ist – neben dem Vorteil, nicht stundenlang Auto lenken zu müssen – vor allem preislich attraktiv, wenn man (wie wir auch) das Deutschlandticket innehat und bei Fernzügen rechtzeitig und mit Fokus auf Super-Sparpreise und Sonderangebote bucht. Die Fahrkarten nach Göppingen und zurück waren noch nicht gebucht, und es gab noch günstige Angebote. Also vereinbarte ich „Vorstandssitzung nicht am 14.“ und buchte meine Rückfahrt von Göppingen per nächtlichem ICE von Stuttgart nach Halle (Saale) – ein bisschen Halbschlaf musste in dieser besonderen Situation ausreichen! Vorher war natürlich die Entscheidung gefallen, dass ich nicht die „Übergabefahrt“ am 13., sondern die „Heimfahrt“ am 14. Juni wähle. So schlug ich sogar zwei Fliegen mit einer Klappe: kein DB-Ticket nötig von Halle nach Dresden und eine Direktfahrt von der Stätte der Vollendung der Aufarbeitung (**VIS Halberstadt**) zur künftigen Unterstellung des Zuges in Radebeul, zu dessen „Welcome Party“.

Nun kam es wie es kommen musste: Die doch sehr kurzfristige Terminbekanntgabe hat bei vielen „geladenen Fahrgästen“ dazu geführt, dass sie nicht an diesen Tagen mitfahren konnten. Damit waren die Züge nun gar nicht voll belegt. Der Veranstalter begegnete dieser Situation in 3 Schritten:

- Zunächst erhielten alle Mitglieder des Clubs der 175 eine Einladung zur kostenlosen Mitfahrt (vielleicht auch weitere bekannte Spender oder auch ehrenamtliche Aktive, das weiß ich nicht im Detail).
- Auf meine höfliche Anfrage, ob ich diese Mitglieder-Einladung auch auf meine Frau übertragen könne (da sie ja „meine“ Spenden mitfinanziert hat) erhielt ich ein „ja“ 😊 – und buchte somit auch für Katrin eine kostenlose Fahrkarte.
- Wenige Tage vor der Fahrt wurde schließlich noch auf öffentlichen Portalen angeboten, dass Jedermann am Bahnsteig die Zugbegleiter nach Restkarten fragen und gegen Entgelt dann auch mitreisen kann. Sicherheits halber wies der Veranstalter darauf hin, dass es nur Hin-Fahrkarten gibt und keine für zurück!

14. 06. 2026, der Tag des lange ersehnten Erlebnisses

„Langfristig“ kannte ich nur die Vorplanung, dass der SVT Görlitz zwischen 10 und 11 Uhr in Halberstadt abfahren soll. Der konkrete Fahrplan ist erst nach meinem Fahrkartenkauf für die Fernreise Göppingen - Halle bekannt gegeben worden:

Feierl. Überführung

14. Juni 2026

	an	ab
Halberstadt		10:24
Aschersleben	10:47	10:52
Halle (Saale) Hbf	11:30	11:39
Leipzig Hbf	12:11	12:24
Radebeul Ost	13:45	

Mitfahrt nur für geladene Gäste!



Ich kam mit nur geringfügiger Verspätung gegen 07:00 aus Göppingen in Halle an. Katrin hatte sich von Pirna aus mit Regionalzügen um 04:36 auf den Weg gemacht und so trafen wir uns gegen 07:30 im schönen Wartebereich des **2023 preisgekrönten** Bahnhofs Halle (Saale). Nun wurde noch ein frischer Kaffee gekauft, und dann ging es gemeinsam um 07:49 mit dem Regionalexpress nach Halberstadt, Ankunft gegen 09:00. Auch hier ein angenehmer, schon **2011 preisgekrönter** Bahnhof, eine Bäckereifiliale mit Tischen wie in einem Café und quirligem, fröhlichem Personal sowie eisenbahnbezogener Wand-Deko; da ließ es sich gut frühstücken. Gegen 09:30 sammelten sich dann schon auffallend viele Wartende in der Bahnhofshalle, wir machten Platz für Nachrücker im Café. Nach einer kleinen Erkundungsrunde rund um das Empfangsgebäude warteten wir lieber wieder drinnen, denn draußen war es recht frisch und regnerisch-windig. Der Fahrplan verriet nicht, um welche Zeit der SVT bereitgestellt werden sollte. Aber man will ja die Einfahrt nicht verpassen, wegen der Foto-Dokumentation! Also immer mal wieder raus gehen um zur Einfahrt zu sehen, und die Abfahrts-Anzeigen beobachten. Der Bahnhof hat nur 3 Bahnsteiggleise und hier kreuzen die Regionalzüge, und zwar sehr nahe an der geplanten Abfahrtszeit 10:24. Wo wird der bessere Fotostandort sein? Auf dem Hausbahnsteig oder dem Inselbahnsteig? Muss Katrin mit der Kamera eventuell „in letzter Sekunde“ schnell noch durch die Unterführung?

Erst als der SVT schon draußen vor dem Einfahrtsignal wartete, kam 10:10 am Bahnsteig 1 die aufklärende Anzeige:



Es ging also DB-typisch mit einer Gleisänderung los. Schöne Fotos von der Einfahrt am Gleis 2 sind uns nicht gelungen. Aber der um 10:13 bereitgestellte Zug war hier fotogener als wenn er am Gleis 1 eingefahren wäre 😊.



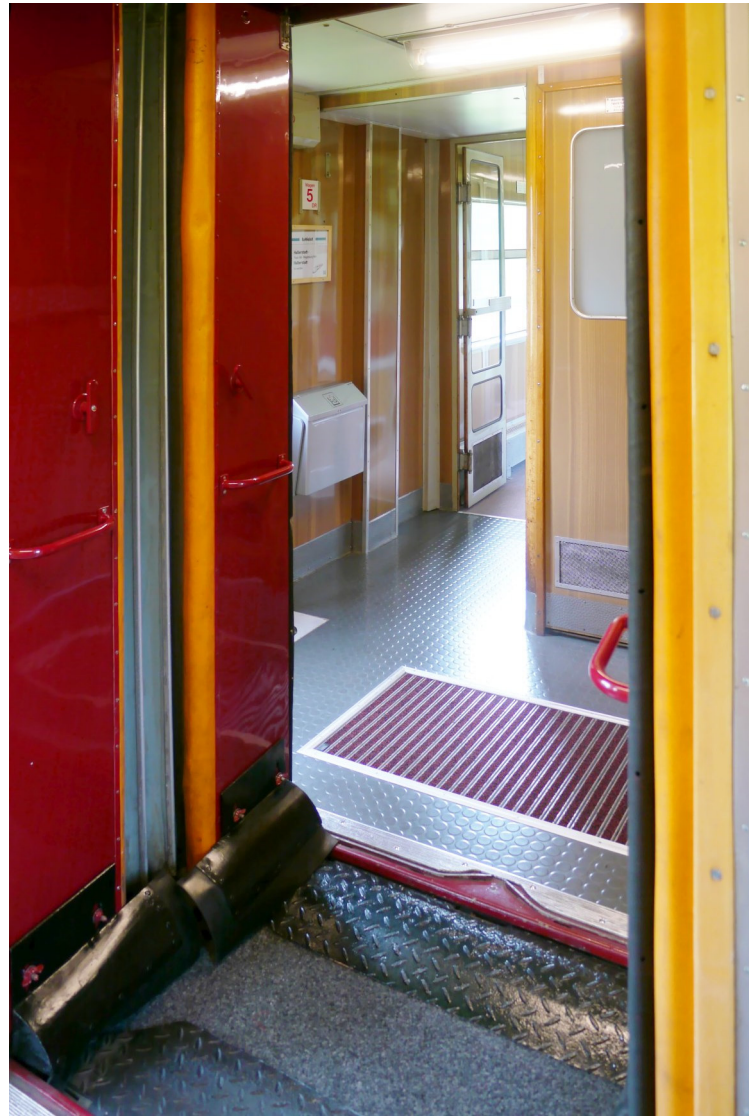
Und, wie man leicht sehen kann, der neu aufgearbeitete Zug bekam als Lackierung genau meine Lieblingsausführung, wie das gekaufte TT-Modell! Nur die Betriebsnummern unterscheiden sich ...

Die Anzahl der Fahrgäste war überschaubar. Alle hatten Platzkarten, es ging ganz gelassen zu. Die Wagenreihung brachte einen Aha-Effekt: 1,2,5,6 – na klar, 2 Mittelwagen sind noch in Aufarbeitung, und jeder Wagen soll künftig „seine“ Nummer immer behalten!

Schaulustige waren nur in sehr geringer Zahl am Bahnsteig. Die fanden sich dann eher entlang der Strecke, vorzugsweise in der Nähe von Bahnübergängen.

Die Fahrt ging mit DB-typischer, statistisch irrelevanter Zeitverschiebung von etwa 5 Minuten los (also ohne „Verspätung“). Über die gut funktionierende Sprechanlage informierte ein Kollege des Veranstalters „der junge Mann mit dem Bordeaux-roten Jackett im Speisewagen“, wie er sich selber beschrieb, ab und zu die Fahrgäste über Grundlegendes zum Zug, zum Ablauf der heutigen Fahrt, zum Angebot im Speisewagen und von Souvenirs usw. Das Fahrgefühl war angenehm; ruhiger und „weicher“ als in den typischen Reisezugwagen aus DR-Zeiten, aber viel direkter als in heutigen komfortablen Zügen wie dem ICE. Zum guten Gefühl hat sicher auch der recht gute Zustand der befahrenen Strecke beigetragen – oder der SVT hat Stellen mit vielleicht schlechter Gleislage prima „weggesteckt“?

Das Foto zeigt eine der effektiven Lärmschutzmaßnahmen: Teppich unter den Blechen des Wagenübergangs.



Hier mal ein Blick in ein 1.-Klasse-Abteil, das noch leer war. Der ganze Zug ist komplett neu gepolstert worden; es ist eine Augenweide.



Der DR-Kenner bemerkt aber auch, dass das Interieur zum größten Teil aus ganz DR-typischen Elementen besteht, vom Sperlacart der Wandverkleidung, über die Gepäckablagen, Klapptischchen, Spiegel, Werbetafeln bis zu den klappbaren Aschenbechern. Es gibt in diesem Zug keine Luxus-Ausstattung. Die speziell mit SVT175-Motiven versehenen Vorhänge und andere Teile sind eine

schöne Sache, nicht historisch exakt, aber auch nicht aufdringlich. Ähnlich wie mit dem Interieur ist es mit der Technik: Auch diese besteht zum großen Teil aus serienmäßigen Teilen des Lokomotiv- und Wagenbaus der DR, moderne notwendige Ergänzungen sind nicht dominant.

Ganz wichtig: Per Durchsage wurden die Fahrgäste ermuntert, eigenhändig die Fenster zu öffnen – natürlich mit Sicherheitsbelehrung. Der Fenstermechanismus ist mir aus keinerlei anderen Wagen als den DR-Doppelstockzügen (Konstruktion aus den 1950er Jahren) in erlebter Erinnerung, aber es gibt Belege dafür, dass er auch z.B. in Modernisierungswagen und Speisewagen vorhanden war. Man hat eine Handkurbel ohne Anschlag; ist die Fensterscheibe am Endpunkt angekommen und man kurbelt weiter, bewegt sie sich wieder zurück. Im SVT kurbelt man das Oberteil des Fensters zum Öffnen nach oben, während im Obergeschoss der Doppelstockzüge der untere Fensterteil nach unten gekurbelt wurde (das Untergeschoss hatte Klappfenster). Im Bild seht ihr die bewusste Kurbel über meinem Kopf.



Wie der Zufall es wollte, hatte ich wenige Tage zuvor ein Wiedersehen mit dem genannten Doppelstockzug. Eine der wenigen, letzten erhaltenen Einheiten steht im Bw Arnstadt, leider in recht trostlosem Zustand. Ich finde diese ebenfalls Görlitzer Bauereihe DB13 / DBv ähnlich legendär wie den SVT Görlitz und bedaure sehr, dass es kein betriebsfähiges DR-Exemplar mehr gibt.



Während die Mittelwagen Abteile mit Seitengang haben (ausgenommen der Mitropa-Bereich), sind die Maschinenwagen als Großraumwagen eingerichtet. Das Highlight sind dabei die um 180° drehbaren Doppelsitze mit Klapptischen an den Lehnen. Diese Sitze entstammen nicht dem DR-Fundus, sondern dem Flugzeugbau der DDR.



Das Großraumabteil, gehandelt als Comfort-Klasse (zwischen 1. und 2. Klasse einzustufen) bietet als weitere Besonderheit einen Garderobenschrank mit Vorhang (wir haben den leider nur zugezogen abgelichtet).



Das Wetter war inzwischen schön geworden, und von offenen Fenstern wurde intensiv Gebrauch gemacht. Durch die geöffneten Fenster musste einfach auch der fahrende Zug abgelichtet werden! Hier bei Sandersleben:



Hier bei Könnern:



Wir haben auch Aschersleben passiert und dort zum Zustieg gehalten. Vom ausgedehnten Gelände des Museums-Bw dort habe ich Fotos gemacht, doch es lohnt sich nicht, diese hier zu zeigen. Es gab auch keinerlei Begrüßung des SVT-Zuges von Seiten des dortigen Eisenbahnvereins.

Im Speisewagen (genauer ist der betreffende Mittelwagen dreigeteilt: Einige Sitzabteile, der Restaurantbereich, und der Küchenbereich) hätten wir uns bewirten lassen können, aber danach war uns heute nicht. Es gab auch Imbiss zum Mitnehmen – selbst geschmierte Brötchen mit Bitte um eine kleine Spende. Das passte für uns auch von der Menge her. Das Essen im Speisewagen behalten wir uns für eine „richtige“ Erlebnisreise, später mal, vor. Ein Foto von der „Mitropa“ zu machen ergab sich irgendwie nicht.

Die Landschaft ist beim Bahnfahren oft malerisch, wenn sie nicht mit dem „Modetrend“ Lärmschutzwänden verbaut ist: Leute, reist mit der Eisenbahn, so lange die Landschaft vom Zug aus noch zu sehen ist! Irgendwann wird es zu spät dafür sein. Dann guckt ihr euch die Landschaft während der Fahrt wahrscheinlich per App an.



Dazu gesellt sich der „Fotobeweis“, dass ich tatsächlich im Zug mitgefahren bin ...

Und schon näherten wir uns dem großen Bahnhof Halle (Saale), wo der Zustieg weiterer geladener oder spontaner Fahrgäste erwartet wurde.



Viel passiert aber nicht. Ohne genaue Zahlen zu wissen meine ich, dass nur etwa die Hälfte der Plätze belegt war.



Ein paar Schaulustige bevölkerten die Nachbar-Bahnsteige und machten Fotos. Weiter ging die Fahrt nach Leipzig. Beim dortigen ICE-Werk hatten sich einige Mitarbeiter mit Warnwesten an die Strecke begeben, um den SVT zu begrüßen und zu fotografieren.

Im Leipziger Hauptbahnhof folgte ein etwas längerer Aufenthalt, weil dort ja Kopf gemacht werden muss.



Jetzt war Gelegenheit auszusteigen und Fotos von außen zu versuchen. Leider verstehen etwa 50% der Fotografierenden nicht, dass Bilder aus einer angemessenen Entfernung viel bessere Motive bieten als wenn man auf 2 Meter nah an den Zug heran tritt. So verstellen sie das „Schussfeld“ – in 10 Meter Abstand würden viel mehr Leute gleichzeitig Gelegenheit für ein schönes Motiv haben. Wenn sich die Traube gar nicht auflöst, bleibt noch der Blind-Schuss mit ausgestrecktem Arm über die Köpfe hinweg – manchmal gelingt das auch.

Die Schluss- und Spitzenlichter habe ich noch im Schaltzustand der Ankunft in Leipzig festgehalten. Mir gefällt daran ganz besonders, dass sie eine unverfälschte historische Anmutung haben – keine Modernisierungen auf LED-Technik sind wahrnehmbar, vielleicht sind sogar wirklich noch Glühlampen in Aktion! Auch die Leuchtstoffröhren der Innenbeleuchtung wirken authentisch. Die waren damals, als diese Züge gebaut wurden, Top-modern!

Hier in Leipzig stiegen tatsächlich noch relativ viele Fahrgäste zu. Auch in unser Abteil, in dem wir bisher zu dritt waren, kamen zwei Spontan-Mitfahrer.



Die Stimmung an Bord war freudig-gelassen, ansatzweise auch ehrfürchtig. Die Fahrgäste genossen diese Fahrt, bei der auch keine betrieblichen oder technischen Probleme bemerkbar waren.

Über die Trasse der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, der ersten Ferneisenbahn Deutschlands auf der auch die erste erfolgreich in Deutschland konstruierte Dampflokomotive „Saxonia“ ihren Einstand gab, führen wir nun der neuen Heimat des SVT Görlitz entgegen.

In Oschatz gab es einen kurzen Betriebshalt. Seit dem Modernisierungs-Umbau dieses Bahnhofs versperrt eine extra angelegte hohe Hecke den Blick vom Richtungsbahnsteig nach Dresden zu den Anlagen der Döllnitzbahn. Erst als unser Zug nach einer Überholung wieder anfuhr, ertönte ein Begrüßungs-Pfiff von der Schmalspur-Dampflokomotive „Sä. IVK“, die wir mit ihrem wohl gerade erst angekommenen Zug für einen kurzen Moment zwischen Hecke und Empfangsgebäude dann auch sehen konnten. Unser Triebfahrzeugführer hatte den Dampfzug wahrscheinlich gar nicht zu Gesicht bekommen.

Zwischen Riesa und Coswig (b. Dresden) blieben wir auf der historischen Trasse, die durch den Einschnitt beim aufgeschlitzten früheren Tunnel Niederau führt. Diese wird heute regulär nicht mehr von Fernzügen befahren; die werden über eine Neubaustrecke geleitet, welche bei Großenhain von der Strecke Dresden - Berlin abzweigt. Kurioserweise laufen derzeit Planungen, bei Oberau (also

nahe Niederau) genau diese ebenfalls historische Berliner Strecke mittels eines neuen Tunnels zu begradigen.

Was mir am Erlebnis dieser Zugfahrt fehlte: Ich hätte gern erfahren, wie sich die Reise mit 140-160 km/h seinerzeit auf Strecken mit gelaschten Schienen angefühlt hat. Heute fuhr der SVT max. 120 km/h (und ist ganz bewusst auf nur noch 140 km/h zugelassen) und durchweg über geschweißte Schienen.

Bei unserer Ankunft in Radebeul-Ost war leider kein Dampfzug der Löbnitzgrundbahn in Reichweite.

Alle Fahrgäste mussten nun aussteigen.



Eine Mitfahrt über das Anschlussgleis zur neuen Leichtbauhalle war nicht vorgesehen.



Nach dem Sammeln auf dem Bahnhofsvorplatz folgten die „geladenen Gäste“ dem jungen Mann mit Bordeaux-rottem Jackett zu Fuß entlang des Wirtschaftswegs zum alten Güterboden, Schmalspur-Bw u.a.m. bis zum kleinen Tor im Zaun des Firmengeländes der Arevipharma, wo sich die Anschlussbahn befindet.



Hier wurden nur wir Fahrgäste – mit individueller Fahrkartenkontrolle – eingelassen. „Laufkundschaft“ bzw. Personen, die sich unabhängig von der Zugfahrt für den Empfang auf der Anschlussbahn angemeldet hatten, wurden hier abgewiesen und mussten weiträumig außen herum gehen, um zum straßenseitigen Zugang des Geländes zu gelangen.

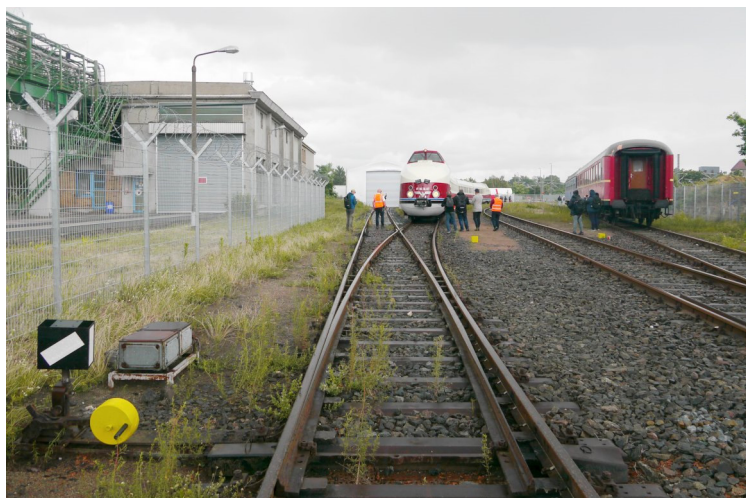
Nun war mir natürlich wieder an einem guten Fotostandort gelegen. Ich fand ihn als letzte Lücke auf einem bereits gut besetzten Schwellen-Stapel nahe des Zufahrt-Tores. Mit derselben Kamera sind mir (nacheinander!) sowohl ein kurzes Video mit Typhon-Signal als auch passable Fotos von der Einfahrt des SVT Görlitz um 14:19 gelungen 😊.

Auf dem Gelände waren Infostände aufgebaut, Ehrenamtliche versorgten das Publikum mit Imbiss und Getränken, ein Toilettencontainer war aufgestellt, und in die neue Halle konnte von einem Seiteneingang aus ein Blick geworfen werden. Der Zug blieb auf dem Zufahrtsgleis

stehen, es wurden Tritte angestellt und es bildeten sich Schlangen zur Besichtigung des Zuginneren (Durchgang nur in eine Richtung!). Nun, hier brauchten wir uns natürlich nicht mit anzustellen ... Und viele Leute wuselten herum auf der Suche nach Fotomotiven, oder um sich Details der Fahrzeuge aus der Nähe anzusehen.



Das Wetter hatte bis jetzt gut ausgehalten, nun zogen sich über uns Wolken zusammen. Der Zug bekam eine Ankunfts-Taufe direkt aus höheren Sphären. Und dann wurde es wieder schön – solche Geschichten kann unsereins nicht erfinden, die passieren einfach, man muss sie nur wahrnehmen.



Zum Abschluss gelangen mir auf der Radebeuler Anschlussbahn noch diese beiden Fotos.

Dann machten wir uns über den Straßen-Zugang zufrieden und begeistert über diesen Erfolg der vielen Aktiven und Unterstützer auf den Heimweg mit der Straßenbahn und S-Bahn Dresden nach Pirna, wo wir etwa gegen 17 Uhr ankamen.



Ich möchte euch noch kurz vereinfacht erklären:

- Die **SVT Görlitz gGmbH** ist als Halter für die Technik des Zuges, seine Betriebszulassungen usw. zuständig. Dazu zählt auch das Einwerben von Spenden und Fördermitteln zur Aufarbeitung / Instandhaltung usw. Die Aufarbeitung ist noch nicht abgeschlossen – zwei weitere Mittelwagen sollen den Zug so bald wie möglich ergänzen, was aus mehreren Gründen wichtig ist. Einerseits kann nur mit vielen Plätzen im Zug ein wirtschaftlicher Reisebetrieb abgebildet werden; andererseits fehlt dem Zug noch – dem historischen Hintergrund entsprechend – eine barrierefreie Mitreisemöglichkeit, die mit einem der weiteren Mittelwagen verfügbar gemacht werden soll.
- Für den Betrieb des Zuges, also für Personal und Material zur Durchführung der Fahrten, Verköstigung der Reisenden usw. wurde eine separate Institution gegrün-

det, der **Förderverein VT 18.16 e.V.**, welcher zum Teil auch Sonderfahrten auf eigene „Vermarktung“ anbieten möchte, aber auch die kommerziell vermarkteten Fahrten (mit) absichern wird. Zudem unterstützt er nach Kräften die SVT Görlitz gGmbH bei ihren Aufgaben.

- Die kommerzielle Vermarktung langfristig geplanter, buchbarer Reisen mit dem SVT Görlitz erfolgt durch das **Reisebüro Rainer Maertens** in Dresden, das sich seit Jahren u.a. auf Nostalgie-Zugreisen spezialisiert hat.

Tipp: Wolfgang Dath: **Die Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz“ – Der Triebwagenschnellverkehr in der DDR.** EK-Verlag Freiburg 2024, ISBN 978-3-8446-6061-6, 49,90 €, vergriffen / vorbestellbar.

Ein eingeschränkter Personenkreis erhielt eine Vorab-Fassung dieses Berichts bereits per E-Mail. Ich bedanke mich für alle daraufhin schon erhaltenen Rückmeldungen, teilweise mit wertvollen Ergänzungsinformationen, die hier auch schon mit eingeflossen sind.

Nun hoffe ich, dass euch dieser Bericht einen guten Eindruck von unseren Erfahrungen bereitet hat, vielleicht das Interesse am Reisen mit der Eisenbahn und speziell mit diesem tollen Zug aufgefrischt hat, und wir vielleicht auch mal von euch davon hören können, wie eure erste oder soundsovielte Fahrt mit diesem Zug verlaufen ist. Es muss ja nicht gleich so eine große Ausarbeitung sein 😊.

Dafür wünschen wir euch schon mal, und allzeit auch dem SVT „Görlitz“ mit seinen Personalen, Gute Fahrt!

Stammtische

Zwischen den jährlichen Treffen zur Hauptversammlung bieten unsere Stammtischtreffen Gelegenheiten für geselliges Beisammensein und interessante Erlebnisse. Hier findet ihr die Kontakte und die geplanten Aktivitäten, soweit sie zum Redaktionsschluss bekannt waren. Alle Treffen finden auf privater Basis statt.

Jeder Stammtischleiter freut sich über Gäste von außerhalb seiner Region!

Nachstehende Anschriften befinden sich, wenn nicht anders angegeben, in Deutschland (Auslandsvorwahl +49).



Stammtisch Zürich

Die Reservierungen und Einladungen erfolgen durch Philipp Denzler, E-Mail: [philipp.denzler\(at\)gmx.ch](mailto:philipp.denzler(at)gmx.ch).

Jeden 1. Dienstag im Monat 18.00 Uhr gemütlicher Höck im Restaurant „**Vorbahnhof**“, Zürich

Stammtisch Berlin

Hartmut Moldenhauer, Dernburgstr. 7, 14057 Berlin, Tel.: **0170-3551459**, E-Mail: [tigermolli\(at\)t-online.de](mailto:tigermolli(at)t-online.de)

Der Termin für das nächste Stammtischtreffen in Berlin wird später als bisher üblich, also **nicht schon im Januar**, geplant. Genauere Informationen publizieren wir rechtzeitig vorab.

Stammtisch Südwest

Andreas Walter, Damaschkestraße 79, 67065 Ludwigshafen, Tel.: **0621-532121**, E-Mail: [andreas.1.walter\(at\)gmx.de](mailto:andreas.1.walter(at)gmx.de)

Monatliche Treffen 17.30 Uhr abwechselnd: ungerade Monate – am 2. Freitag des Monats im **vevio Hotel & Events**,

Zum Nassenwald 1, 66583 Spiesen-Elversberg; gerade Monate – am 2. Donnerstag des Monats im Restaurant „**Raddegaggi-Stubb**“, Industriestr. 9a, 76829 Landau.

Die Suche nach einer barrierefreien Alternative wurde begonnen.

Stammtisch Nordrhein-Westfalen

Karl-Heinz Kaschade, Tel.: **02361-47899**, E-Mail: [karl-heinz.kaschade\(at\)t-online.de](mailto:karl-heinz.kaschade(at)t-online.de)

Besuch der **Selfkantbahn** am 05. August in Schierwaldenrath.

Stammtisch Niedersachsen

Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel.: **05123-8768**, E-Mail: [g.hoettcher\(at\)gmx.de](mailto:g.hoettcher(at)gmx.de) und Heiner Bruer, Am Kornfeld 10, 31708 Ahnsen, Tel.: **05722-85811**, Fax: -907030, E-Mail: [h.bruer\(at\)gmx.de](mailto:h.bruer(at)gmx.de)

Durch gesundheitliche Probleme kann ich zur Zeit keine Veranstaltung organisieren. Ich bitte um Verständnis.

Gerhard Höttcher.

Stammtisch Thailand

Rolf Staude, 56/12 Moo10, Soi Pratthana, Chaofa West, Chalong - Phuket, 83130 Thailand, Mobil: **+66-85-4780215** Whats App, E-Mail (techn. unzuverlässig!): [rolfstau\(at\)web.de](mailto:rolfstau(at)web.de)

Stammtisch Russische Föderation

Sergey Slobodchikov, Leni Golikova street 27/3-33, 198262 St. Petersburg, Russian Federation, Tel.: **+7-9818067965**, E-Mail: [sergeyss62\(at\)mail.ru](mailto:sergeyss62(at)mail.ru)

Die gegenwärtigen Umstände erlauben leider keine Treffen. Wir lassen den Kontakt nicht abreißen

Unser Stammtisch NRW macht es vor: Es genügen sogar nur 2 Kollegen, um ein Stammtischtreffen abzuhalten! Im Zusammenhang mit unserer diesjährigen Urlaubsreise – erneut auf die Groß-Britische Insel – entwickelte sich fast spontan ein prima gestaltetes Treffen mit 3 Clubmitgliedern und 2 Begleiterinnen, also 5 Teilnehmern, in Englands Hauptstadt. Aus Deutschland reisten wir (Katrin & Frieder) diesmal gemeinsam mit Uli und Peter aus Göttingen mit Reiseziel „Mittelengland“ in den Urlaub. Eigentlich war der Aufenthalt am 2. Mai in London nur zum Umsteigen vom Eurostar in einen Fernzug weiter nach Norden konzipiert. Ich hatte unserem in England wohnhaften Kollegen Jens Wilde (siehe Thema „French Key“, [NFS 3/25](#)) vorgeschlagen, dass wir uns vielleicht bei einem unserer geplanten Reiseziele, einer Museumsbahn ö.ä., einmal tref-

fen könnten. Doch seine Terminsituation erlaubte ausschließlich ein Treffen an unserem London-Durchreisetag. Er fand die Idee jedoch Klasse, und so bereitete er für uns eine Überraschung vor. Wir buchten unsere Weiterfahrt nach Ulverston auf eine späte Nachmittagszeit. Die Schilderung des Tagesablaufs hebe ich mir für die zugehörige, zukünftige Folge unserer geplanten Reiseberichterstattung auf. Hier lest ihr nur erst einmal davon, *dass* wir dieses spezielle „Event“ hatten, welches sich beinahe wie ein Stammtischtreffen anfühlte.

Jens empfing uns bei der Ankunft im Bahnhof „St. Pancras“ und erklärte uns Wissenswertes zu diesem monumentalen Bauwerk. Dann erkundeten wir den früheren „Coal Drop Yard“ am Regent’s Canal, der heute gastronomischen und Shopping-Zwecken dient. Gegen Mittag folgte Jens’ eigentliche Überraschung.

An der U-Bahn-Station „Holborn“ wurden wir zusammen mit anderen Besuchern (ca. 20 Personen) in die Betriebsräume der London Underground eingelassen, und dann stiegen wir hinab zu ehemals im Linienverkehr befahrenen U-Bahn-Tunneln – ein Angebot des London Transport Museums in der Rubrik „[Hidden London](#)“, Tour „Holborn: the secret platforms“.

Wir erfuhren davon, wann diese Anlagen für welche Zwecke errichtet wurden, warum die Linien recht bald eingestellt wurden, und welche verschiedenen Nutzungen die Tunnel danach hatten und zum Teil auch noch haben. Es war sehr interessant.

Nach dieser Exkursion hielten wir noch einen kurzen „Höck“ in einem Imbiss-Lokal ab, bevor wir uns zur Weiterreise verabschiedeten.

Danke Jens, es war ein schöner Tag!

Damit die Dampfeisenbahn nicht zu kurz kommt ... etwas Poesie!

Die Lokomotive

Die große Lok ist heiß.
Ihr Öl tropft auf das Gleis.
Und Öl ist, wie man weiß,
Lokomotivenschweiß!

Der Heizer, der füllt ihr mit Kohle den Bauch.
Drum keucht sie und jammert und stöhnt unterm Rauch:
UCH, ist das heiß!
HUH, so viel Schweiß!
PUH, welche Glut!
DAS tut nicht gut!

Kaum kann sie schnaufen,
kaum sich noch mucken:
Immer mehr Kohlen
muss sie verschlucken.
Und so viel Wagen stehn auf den Gleisen,
große und schwere, aus Stahl und aus Eisen.

Die soll sie schleppen. Je, welche Mühe!
Im einen sind Pferde, im andern sind Kühe.
Im dritten sind Männer, sehr dick und sehr rund,
die füttern dort Würste, fast viereinhalb Pfund.

Im vierten Waggon stehn sechs große Klaviere,
im fünften sind wilde und seltene Tiere:
ein Bär, zwei Giraffen und ein Elefant,
im sechsten, da werden Bananen versandt,

im siebten sind eichene Tische und Schränke,
im achten gar eine Kanone – man denke!
Im neunten sind Schweine, die fett sind vom Mästen,
im zehnten nur Koffer und Kisten und Kästen,

und dabei gibt’s vierzig solch riesiger Wagen,
was da alles drin ist, das kann ich nicht sagen!
Und kämen selbst tausend der stärksten Athleten,
und schmausten sie jeder wohl tausend Pasteten,

von Julian Tuwim, 1938, übersetzt von James Krüss

und würden sie noch so viel Mühe sich geben:
Sie könnten die Lok mit den Wagen nicht heben!
Plötzlich – tschuff!
plötzlich – puff!
Da staunt jeder:
Es rollen die Räder!!!

Erst ging es langsam, schildkröten-langsam,
bis die Maschine allmählich in Gang kam.
Mühselig zieht sie mit Schnaufen und Grollen,
aber die Räder, die Räder, sie rollen!

Und nun geht es fort mit Getös und Gebräus
und rattert und tattert und schnattert und knattert.
Wohin denn? Wohin denn? Wohin? Gradeaus!
Auf Schienen, auf Schienen, auf Brücken, durch Felder,
durch Berge, durch Tunnel, durch Wiesen, durch Wälder.

Die Räder, sie plappern ihr Sprüchlein (ihr wisst es):
So ist es, so ist es, so ist es, so ist es!

Sie rollen, sie tollern durch Hügel und Tal,
als wär die Maschine kein Dampffrosch aus Stahl,
als wär sie, als wär sie – trotz Schwefel und Pech –
was Kleines, was Feines, ein Spielzeug aus Blech.

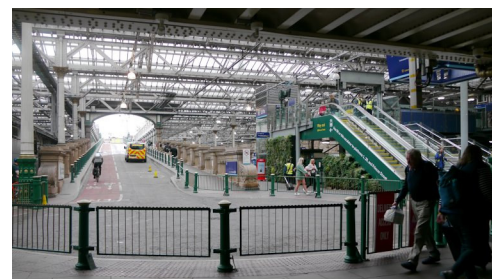
Warum nur, wieso nur, weshalb nur so flink?
Wer treibt denn, wer treibt denn, wer treibt denn das Ding?
Wer macht dies Gestöhn und Geschnauf und Gestampf?
Der Dampf, liebe Leute, der zischende Dampf!

Der Dampf aus dem Kessel (das weiß ja ein jeder),
der Dampf treibt die Kolben, die Kolben die Räder,
die Räder, sie treiben die schwere, massive,
die keuchende eiserne Lokomotive.

Und immerzu plappern die Räder (ihr wisst es):
So ist es, so ist es, so ist es, so ist es! ...

Die Busfahrt von South Queensferry führte am Bahnhof Waverly in Edinburgh vorbei.

Das Foto aus der Obergeschoss-Perspektive zeigt etwas von einem im dichten Verkehr vorausfahrenden Bus, eine Tramway und einen Eingang zum tief liegenden Bahnhof. Der helle Querstreifen im Bild ist die Hauptverkehrsstraße „North Bridge“, welche den Bahnhof überquert und gerade wegen Bauarbeiten mit Planen verhüllt ist.



„Bahnhofsvorplatz“ Waverly in Tieflage, die Zufahrt erfolgt von einer Brücke über die Bahnsteigdächer.

Wir spazierten noch auf den „Akropolis“hügel“, sorry – „Calton Hill“, ein Touristenmagnet mit Aussicht in allen Richtungen über die Stadt. Hier befindet sich u.a. eine Ansammlung verschiedenster großer und kleiner Monumente und Denkmäler, darunter das an die Akropolis erinnernde „National Monument of Scotland“.



Calton Hill voraus



Auf dem Plateau des Calton Hill, links das Fragment des Pantheon-Nachbaus, das Nationaldenkmal Schottlands.



Blick hinab Richtung Bf Waverly



Blick zum Arthur's Seat, von dem wir 2 Tage zuvor bereits hier her geblickt hatten



Blick hinab zum nördlichen Stadtzentrum

Und der Blick zum Firth of Forth darf hier natürlich auch nicht fehlen. Links oben sind die tags zuvor besuchten Brücken auszumachen.

Drei von uns spielen gerne Gitarre, und Edinburgh ist für seine Folk-Musik-Szene bekannt.

Deshalb gingen wir vom Quartier aus noch um die Ecke in den Folk Music Pub „The Royal Oak“. Mehrere Musiker wechselten sich ab, einige schienen „Stammpersonal“ zu sein, andere hingegen eingeladene oder sogar spontane Gäste, die auch mal dran kamen. Gespielt und / oder gesungen wurden

lyrische Popsongs, Country und natürlich Folk. Gegen quarter past twelve trafen wir die Entscheidung „Wenn's am schönsten ist, soll man gehen“.

Auf unserer Reise mit dem Grobziel Schottland lagen die Museumsbahnen bei weitem nicht so dicht beieinander, wie wir es von unserer Reise durch Wales kannten. Dadurch verschob sich zum Einen die Tendenz von „Great Little Trains“ hin zu langen Fahrten und auch zum Erkunden von Sehenswürdigkeiten anderer Art, und zum Anderen spürten wir auch, dass die hier meist regelspurigen Museumsbahnen nicht immer so ein phänomenales Flair wie die voll im Tourismus verankerten Schmalspurbahnen aufweisen. Anders gesagt: Schottland ist eben ganz anders als Wales, aber auf seine eigene Art interessant.

Nach schon zwei „Brückentagen“ und Großstadt-Flair aus den vorangegangenen Tagen standen jetzt immerhin 3 Museumsbahn-Tage hintereinander auf dem Programm.



InterCity-Triebkopf (Diesellok) im Bahnhof Waverly unter der Zufahrtsbrücke



Mit einem InterCity der ScotRail fuhren wir auf der [Highland Mainline](#) in den Cairngorms National Park nach Aviemore, wo wir kurz vor Mittag ankamen. Zunächst war das Wetter regnerisch, aber während der anschließenden Dampfbahnfahrt klarte es auf und es ergaben sich noch schöne Ausblicke auf die Berge.



Bf Aviemore, links die Hauptstrecke, rechts das Bahnsteiggleis der Museumsbahn. Der Bahnsteig der früheren Strathspey-Linie lag etwas abseits. Als wir ankamen, war gerade kein Zug in Sicht.



Schutzweiche am Anschlussgleis zur Hauptbahn (rechts) und Umfahr-Weiche (links angeschnitten). Man beachte die rustikale offenliegende Mechanik der Hand-Antriebe. Auch mit Seilzügen stellbar!



Unsere Zuglok zur Abfahrt bereit stehend – von der Tenderseite beinahe interessanter anzusehen als von der Rauchkammer her. Es ist eine LMS Class 5 „Black Five“ (London, Midlands & Scottish R.)



Alles ist sorgfältig eingezäunt, und die Zuwegung zum Museumsbahnsteig ist mit einer in Großbritannien recht üblichen Schranke gesichert, die entweder das Gleis oder den Überweg sperrt.

In Aviemore befinden sich das Depot und der Ausgangspunkt der [Strathspey Steam Railway](#). Die Museumsbahn führt vom Bf Aviemore aus entlang des breiten Tals des River Spey 16 km nach Broomhill, auf einem [Teil der früheren Strecke](#) zur Ostküste.

Nach einem Mittagsimbiss im kleinen Einkaufszentrum nahe des Bahnhofs und dem ersten Whisky-Kauf mit Beratung und Verkostung in einem Fachgeschäft – natürlich aus einer Destillerie von der Speyside – rückte die Abfahrtszeit unseres Museumszuges heran und wir begaben uns wieder zum Museumsbahnhof.

Beim Whisky-Kauf kann man locker ganz viel Geld loswerden. Wir haben uns mit dem hiesigen Kauf gleich auf „unsere“ Preisklasse – auch für die nächsten anstehenden Marken-Käufe – geeinigt: definitiv unter 70 £ je Flasche! (Die Skala ist nach oben offen)



Innenansicht eines der bei vielen britischen Regelspur-Museumsbahnen in sehr ähnlicher Form genutzten Reisezugwagen-Typs. Dieser hier bei der Strathspey Steam Railway hat besonders guten Pflegezustand. Markant sind u.a. die fest eingebauten Tische in allen Sitzgruppen und die zweiteiligen Schiebemechanismen im oberen Fensterteil.



Betriebsmittelpunkt auf halber Strecke ist Bf Boat of Garten, Blickrichtung Aviemore

Im Bahnhof Boat of Garten gab es einen Wasserhalt, so dass etwas Zeit für die Besichtigung des Empfangsgebäudes und einen Blick von der Fußgängerbrücke blieb.



Der Bahnsteigbereich ist in Boat of Garten sehr hübsch gestaltet.



Boat of Garten Blick Richtung Broomhill

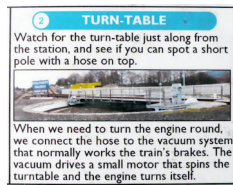


Broomhill station mit einem abweichenden Stationsschild „Glenbogle“ – das geht auf die Nutzung dieser Station in der BBC-Fernsehserie „[Monarch of the Glen](#)“ zurück. Die Museumsbahn wird weiter verlängert.



... und auch ein herrlicher Blick über den Fluss zu den Bergen der Highlands –

und dann dieses malerische Ensemble an der signal box beim Erreichen der Einfahrt Boat of Garten.



Dieser Aushang lenkt die Aufmerksamkeit auf eine Spezialität ...



In Broomhill ist der Bahnsteig kurz; nur dadurch ist mal ein offener Blick auf das Triebwerk möglich, ohne in den Gleisbereich zu treten. Die Class 5 steht mTv zur Rückfahrt nach Aviemore am Zug; angeschnitten ist die Aussichtskanzel des „[Coronation Observation Carriage](#)“, ein Relikt des von 1937 bis 1939 zwischen London und Edinburgh laufenden „Coronation“-Expresszuges. Sein Name bezieht sich auf die Krönung von King George VI und Queen Elizabeth. Mitfahrt kostet extra.



Endlich Sonnenschein entlang des Spey ...



Das Depot beim Bf Aviemore

Auch die tiptop restaurierte Telegrafeneileitung mit den farbenfrohen Isolatoren ist bemerkenswert.



Nach Ankunft in Aviemore entstand noch ein „Starfoto“ auf dem man die schlichte Frontpartie der „Black Five“ sieht und auch, wie hoch hier die Bahnsteigkanten sind, welche meist das Triebwerk der Loks verdecken.



Bis zur Abfahrt des geplanten Zuges auf der Mainline weiter nach Inverness hatten wir noch Zeit, um ans Ufer des Spey zu gehen. Auch das Bahnhofsgelände wurde zu Fuß umrundet, aber ohne fotogene „Ernte“.



... nämlich die Drehscheibe in Aviemore. Leider war der beschriebene Anschluss für die Vakuum-Bremsleitung der Lok, zur Versorgung des Antriebsmotors, vom fahrenden Zug aus nicht zu entdecken, und wurde sogar auf unserem Foto erst nach Recherche im Internet erkannt (siehe Pfeilspitzen).

Auf dem Foto »[Turning 61994 "The Great Marquess" on the Aviemore turntable](#)« bei [scot-rail.co.uk](#) ist der Anschluss in Aktion zu sehen.

Unsere Unterkunft in Inverness, der Stadt an der Mündung des River Ness, war zentral gelegen und eine schöne Wohnung. Nur das Geschrei der Möwen in der Stadt ließ zu keiner Zeit nach.

Möwe in der Bf-Halle ...



Am nächsten Tag reisten wir mit dem Regelzug nach Keith, östlich von Inverness gelegen. Dort ging es per 15 Minuten Fußweg nahe entlang eines maroden Gleisbogens zum Museums-Hp Keith Town. Dieser Anschluss zur Hauptbahn ist nicht mehr befahrbar.

Als wir ankamen, war das Bahngelände noch verschlossen. Nach einem kleinen Rundgang mit kurzem Blick auf den Marktplatz des Ortes kam dann bald der Dieseltriebwagen der „The Whisky Line“ und die Station erweckte zum Leben.

Leider versprach der Vermarktungs-Name dieses Zuges nicht das, was wir uns davon erhofft hatten.

Es wurde eine weich gepolsterte, aber recht trockene Fahrt auf der „**Keith & Duffton Railway**“. Ein Volontär machte Durchsagen, mit denen er vor-dergründig die zahlreichen Destille-

rien entlang der Strecke beschrieb, die man natürlich auch alle vom Zug aus sehen kann. Die Gleislage war etwas bedenklich, daher ging es in sehr gemütlichem Tempo voran.

Selbst im Souvenir-Shop des Hp Keith Town mit tausenderlei Verkaufsartikeln bekommt man kein einziges Tröpfchen Alkohol – das ist wohl der allgemeinen Gesetzeslage geschuldet. Gut, dass wir stets etwas Wegzehrung mit uns führen ...

Dennoch ist diese seit 2000 bestehende Museumsbahn sicher interessant; z.B. behauptet sie von sich, die nördlichste der britischen Museumsbahnen zu sein. Die Keith and Dufftown Railway Association wurde 2001 sogar für die vollständige (!) Wiederinbetriebnahme der 18 km langen Strecke, kurz nach deren Stilllegung, mit dem Annual Award der britischen Heritage Railway Association geehrt.

Während der ganzen Tour und auch unserem Rundgang im Endbahnhof Duffton (nur in den öffentlich zugänglichen Bereichen) bekamen wir keine einzige Dampflokomotive zu Gesicht; die ist / sind wahrscheinlich sehr gut geschützt untergestellt.

Am Bahnsteig in Duffton gibt es ein „Sidings Café“, in Reisezugwagen schön eingerichtet. Hier konnten wir zu Mittag essen. Wir mühten uns mit Vermutungen und Handy-Wörterbuch ab um zu verstehen, was die angebotenen Speisen wohl sein könnten – bis sich herausstellte, dass die Bedienung aus Deutschland stammte. Das führte natürlich zu einem angenehmen Gespräch und sogar bei unserem Abschied zu einem lang anhaltenden Nachwinken!

Die Bilder folgen hier im Block, damit dieses NFS-Heft irgendwann auch noch rechtzeitig fertig wird ...



Szenerie am Bahnsteig der Hauptstrecke in Keith



Der marode Gleisbogen zwischen Bf Keith und Hp Keith Town



Destillerie in Keith am Weg zur Museumsbahn



Hochbau am Hp Keith Town unterhalb der Stadt, noch verschlossen



Zug angekommen, Hp Keith erwacht



Am Bahnsteig der Museumsbahn



Auf Abstellgleisen (sidings) stehen manche „Schätze“, die noch viel Arbeit zur Wiederherstellung erfordern



Das „Sidings Café“ in Duffton, in dem wir uns über die Mittagszeit gut verpflegen konnten



Impression der Ausstellung in den musealen Räumen in Duffton



Es gibt an der Strecke auch sanfte Landschaft ohne Destillereien ...

Zum Abschluss unseres Berichts von der KDR darf natürlich eine Bilderstrecke von der beworbenen Hauptattraktion nicht fehlen ... die Blicke zu den Destillereien entlang der Strecke (kleine Auswahl). (Bericht wird fortgesetzt)



OMAHA IN NÜRNBERG

„ÖiN – Eine Gleisverführung in Spur S“

Um die berühmte [Modelleisenbahn im Spielzeugmuseum Nürnberg](#) zu erkunden, muss man sich nicht mehr körperlich dort hin begeben. Von dieser Anlage gibt es seit 2025 einen sogenannten „Digitalen Zwilling“⁴, auf den Jedermann [übers Internet zugreifen](#) kann.

Die Anlage war zwischen 1950 und 1974 von [Wolfram Bismarck](#), dem sog. „Karl May der Modellbahnwelt“ erschaffen worden und zeigt die Omaha Union Station in Nebraska. In Handarbeit entstanden 43 Bauwerke und über 300 Figuren; auf 172 Metern Gleis sind 136 Fahrzeuge im Einsatz (Anm. d. Red.: Wie man im toll gemachten, sehr empfehlenswerten Film „[Kleines Kino](#)“ von 18 Minuten Dauer erfährt, wirkten bei der Erschaffung mehrere helfende Hände tatkräftig mit). Wolfgang Bismarck war nie selber in den USA und hat den Modellbau nur auf der Basis von Fotografien und „analog“ zugänglichem Material bewerkstelligt.

Das Spielzeugmuseum hatte die Omaha-Bahn zur Bewahrung übernommen, wo sie noch bis 1985 vom Erbauer betreut wurde. Als er verstarb, drohte sie betriebsunfähig zu werden, aber 3 engagierte Techniker digitalisierten die Anlage und schufen damit die Voraussetzung für ihre weiterhin mögliche Vorführung. „Durch dieses Projekt erstrahlt ein bedeutendes Stück Kulturgeschichte in neuem, digitalem Glanz“.

(Nach einer Mitteilung der „Nürnberger Nachrichten“, der Redaktion zugespielt von Wolfgang Stahlberg)

Die Omaha Union Station ist eisenbahnhistorisch bedeutsam, weil sie der östliche Ausgangspunkt der ersten transkontinentalen Eisenbahn in Nordamerika ist, deren „Golden Spike“ 1869 am „Promontory Point“ eingeschlagen wurde. Über diese Story berichtete unser Kollege Jj Werling⁺ ausführlich im [NFS 2/19](#).

⁴ engl. „Digital Twin“ (DT) ist ein relativ moderner Fachbegriff in der Informationstechnik / Informatik. Hiermit wird eine große Spannweite von Implementations-Ansätzen bezeichnet, die vom einfachen digitalisierten Abbild eines realen technischen oder auch biologischen, geologischen oder z.B. auch gesellschaftlichen Objekts / Prozesses zu einem Erfassungzeitpunkt (auch „Digitalisat“, auf die ÖiN zutreffend), über ein stets aktuelles Live-Abbild, weiter über Verhaltens-Vorhersagemodelle (z.B. Wetterprognosen) bis hin zur Einflussnahme auf den technischen Prozess in Echtzeit (im Sinne der Fernsteuerung) reichen. Aus der industriellen Anwendung von DT's erhofft man sich u.a. eine Produktivitätssteigerung.

Mediale Tipps

Annika Taute hat ein Video zum Thema „[170 Jahre Feldbahn in Leipzig-Lindenau](#)“ publiziert. Eine kleine Gruppe von ELF-Kollegen hatte dieser interessanten Bahn im Sommer 2024 einen Besuch abgestattet ([NFS 1/25](#) berichtete).

Eine extrem andere Größenordnung kann man im Nachrichtenbeitrag „[Operating Big Boy: Inside the cab of America's most powerful steam engine](#)“ des Senders KTIV aus Sioux City, Iowa beobachten. Neben vielen Fotos ist auch ein Führerstands-Video abrufbar.

Ein recht authentisches Führerstands-Feeling, das an die ELF-Kurse bei der DR erinnert, vermittelt das Youtube-Video „[Auf dem Führerstand der 86 1333](#)“, das uns Hagen v. Ortloff zeigt.

Dampflok satt „von außen“ erlebt man im Youtube-Video „[BR 50 3616 Holztransport in Thüringen von Schleusingen bis Themar](#)“ – Aufnahmen der Schwarzenberger Museumslok von 2024 im schweren produktiven Einsatz bei Regenwetter! Danke an BB für den Tipp.

Nicht-Wende-Züge

Die Eurocity-Züge, welche in dichter Folge auf der Elbtalbahn (Strecke Bodenbach - Dresden) verkehren, wurden seit etwa 2 Jahren sukzessive auf neues Rollmaterial umgestellt. Es handelt sich dabei vorwiegend um bei Siemens Mobility und Škoda Transportation hergestellte „[ComfortJet](#)“-Garnituren der České dráhy (ČD) der Siemens-Produktlinie „[Vectouro](#)“. Alle Züge sind mit Wendezug-Steuerwagen ausgestattete, fest zusammengehörige Wagenverbände, deren Steuerabteil jedoch fast noch nie als solches in Funktion beobachtet werden konnte. Regulär sehen wir in der Fahrtrichtung Steuerwagen voraus immer wieder die Vectron-Zuglok vorgespannt.



Auf dem Viadukt in Königstein (Sä. Schweiz) Fahrtrichtung Prag (Foto 11/25: Fj)

Die betriebliche Zuggattung wird inzwischen teilweise, mit Genehmigung der ÖBB als Inhaber der Markenrechte, als „[Railjet](#)“ bezeichnet. Der Grund für die Nicht-Nutzung der Steuerwagenfunktion (Wendezugbetrieb) ist dem Vernehmen nach, dass die Steuerwagen noch nicht in allen durchfahrenen Staaten des Zug-

laufs die Betriebsgenehmigung als führendes Fahrzeug haben, warum auch immer. Die in den Vorjahren hier spärlich verkehrenden ÖBB-Railjet-Garnituren derselben Siemens-Produktreihe fuhrten als echte Wendezüge durch das Elbtal; im [NFS 2/20](#) S. 18 erschien ein Foto davon.

Und bevor ihr zur JHV anreist ...

... mache ich euch Leser auf einen 2-seitigen Beitrag unseres Orga-Team-Kollegen Ulrich Kumpf im [Eisenbahn-Kurier 2/2023](#) ab S. 12 aufmerksam!

Titel: NBS (Stuttgart -)Wendlingen - Ulm Feierliche Eröffnung

Auf dieser Neubaustrecke werden wir beim Sonnabend-Programm unseres Treffens von Ulm nach Göppingen zurückkehren, nachdem wir die Hinfahrt über die historische Strecke mit der Geislinger Steige absolviert haben werden.

Das EK-Heft ist noch erhältlich und kann bestimmt auch bei vielen unserer Clubfreunde, die Abonnenten sind, eingesehen werden. Die Redaktion wurde von Koll. Bernd Bahnmüller darauf aufmerksam gemacht.

Ein paar Fakten aus diesem Artikel:

- 60 km Trasse mit $V_{\max}$ bis zu 250 km/h
- 12 Tunnel und 37 Brücken, die markanteste ist die Filstalbrücke mit 85 m Höhe und 485 m Länge
- Die Streckenführung geht auf den Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl zurück, der sie 1988 erarbeitete.
- Der Scheitelpunkt der Neubaustrecke liegt um 155 m höher (!) als der der Strecke über die Geislinger Steige.
- Die Fahrzeitverkürzung beträgt dzt. 15 min, soll nach Fertigstellung „S 21“ (vgl. S. 14) einmal 30 min erreichen.

Der [Bf Merklingen – Schwäbische Alb](#) an der NBS wurde neu errichtet. Er ist Deutschlands höchstgelegener Bahnhof an einer Schnellfahrstrecke.

Nach Ermittlung d. Red. quert die Trasse den stillgelegten Abschnitt des schmalspurigen „[Alb-Bähnles](#)“ (siehe S. 4) zwischen Oppingen und Laichingen im Nordosten Merklingens; die Lage des früheren Schmalspurbahnhofs ist diametral zum Neubau-Bf über die Stadt zu finden.

„EDV“ – Ein Dedizierter Vorwand

Obwohl keine diesbezüglichen Meldungen die Redaktion erreichten, gehen wir davon aus, dass der „EDV“-Beitrag im vorigen NFS auf S. 17 von euch als leicht vorgezogener Aprilscherz erkannt wurde. Aber echt: Laut dem Werbe-Band „[Treffpunkt DB](#)“, REDACTOR VERLAG 1970, ISBN 3876660017, S. 72 Mitte, wäre Lok 103 004 schon vom Computer ferngesteuert gefahren! Ob's stimmt, oder ähnlich wie bei der ÖiN an Übertreibung grenzt?