

30 Jahre EAKJ

Ein Streifzug durch unsere Vereinsgeschichte - Teil 2

Bemerkenswerte Sonderfahrten des EAKJ zwischen 1982 und 1996

Wir beschränken uns hier nur auf die interessantesten Fahrten, die mit Bildern dokumentiert werden. Alle Fahrten können in der Papierversion dieses Dokumentes nachgelesen werden.

So unternahmen wir erstmals am Ostermontag 1982 (12.04.1982) Osterfahrten auf der Jülicher Kreisbahn (JKB). Dabei wurden im Zug vom Osterhasen Schokoladenhasen und Ostereier verteilt. Am Zielort Ederen gab es dann nochmals ein Ostereiersuchen für die kleinen Fahrgäste. Der Osterhase wurde im Regelfall von Mitgliedern der Jugendgruppe verkörpert. Das Verstecken der Ostereier in Ederen erfolgte durch erwachsene Helfer des EAKJ.

Die Osterfahrten wurden ebenfalls wie die schon erwähnten Nikolausfahrten bis zur Einstellung unseres Fahrbetriebes eine dauerhafte Einrichtung, wobei der (finanzielle) Erfolg dieser Fahrten doch stark wetterabhängig war, aber auch von der häufig an diesem Tage stattfindenden Jülicher Kirmes beeinflusst wurde, denn im Gegensatz zu den Nikolausfahrten gab es hier keine Voranmeldungen und damit konnte man niemals konkret planen. Eines darf man aber im Nachhinein feststellen: Die Fahrt am Vormittag war stets gut besetzt, da sich hierzu immer wieder Eisenbahnfreunde aus der ganzen Republik einfanden.

Zum Vatertag, am 20. Mai 1982, planten wir eine Fahrt auf dem weiten Schienennetz der DB und "wagten" uns mit dem Sonderzug **HEXENTURM** bis nach Königswinter. Diese Fahrt wurde in den folgenden Jahren ständig wiederholt und später bis Linz / Rhein (Drehorgelfest) und Bad Hönningen verlängert. Den Teilnehmern sind sicherlich viele Fahrten in guter Erinnerung (Fplo 6343).



Auf der Rückfahrt am 20. Mai 1982 begegneten wir auf der Hohenzollern-Brücke dem Lufthansa Airport Express (auch Donald Duck genannt)

Nach einer Heimbachfahrt im August ging es am 11. und 12. September 1982 nach Remscheid, von wo das Altstadtfest in Hückeswagen mit Pendelfahrten zwischen Remscheid und Hückeswagen besucht wurde. Als **Bever-Express** fuhren wir für den Remscheider Generalanzeiger in Doppeltraktion mit der Schienenbusgarnitur der Eisenbahnfreunde "Flügelrad Opladen". Leider bekam bei diesen Fahrten unser Vt vorzeitig einen Schaden am Schaltgetriebe und wir konnten uns nur auf Nebenstrecken bis Düren und keinen Meter weiter retten. Erwähnenswert ist hier noch, dass unsere gesamte Begleitmannschaft im Schlafwagen der Eisenbahnfreunde Olpe, zu denen wir später ein sehr gutes Verhältnis bekamen, übernachten konnte (Fplo 6703).

Nach der Reparatur des Schienenbusses ging es 14 Tage später mit dem **Eifelexpress** abermals nach Heimbach (Fplo 6663).

Am 03. Oktober 1982 befuhr **De Mutkraat** des EAKJ erstmals die für den Reisezugverkehr stillgelegte Strecke von Jülich nach Linnich. Dort wurden wir vom Bürgermeister, Heribert Emonds, herzlich willkommen geheißen. Aufgrund der vielen Fotohalte konnten bei dieser Fahrt die Eisenbahnfans und Jülicher Bürger die Fotos nachholen, die sie bis zur Streckenstilllegung am 29.09.1968 versäumt hatten. Der negative Aspekt dieser Fahrt war, dass wir unter "verschärfter Kontrolle" des Betriebsamtes Düren standen, da man von dort dem EAKJ nicht besonders zugetan war. Die durch die Fotohalte bedingte Verspätung und damit Abweichung vom vorgegebenen Fahrplan brachte uns den Zorn des Amtsvorstandes, Herrn Meves, ein, der den Vorsitzenden und mich zum Rapport nach Düren bestellte. Für Nicht-Insider muss angefügt werden, dass im ganzen Bahnhof Jülich sich an diesem Tag durch die sonntägliche Betriebsruhe sowieso kein Rad drehte und der diensttuende Fahrdienstleiter dies ehrenamtlich für uns machte, also die Verspätung für den Bahnverkehr vollkommen uninteressant war (Fplo 6653).

Zwischenzeitlich hatte der Bekanntheitsgrad der EAKJ-Schienenbusse zugenommen und so konnten wir am ersten Maiwochenende (02. und 03. Mai 1987) aus Anlass der Feierlichkeiten **100 Jahre Bahnhof Dieringhausen** Pendelfahrten zwischen Dieringhausen und Waldbröl durchführen. Die Chronistenpflicht gebietet es aber auch, von "Pleiten, Pech und Pannen" zu berichten. Denn bereits am ersten Fahrtag fiel zunächst unser 795 445-6 wegen defekter Kühlschläuche aus und bei der letzten Fahrt gab auch der 795 627-9 wegen Überhitzung des Motors seinen Geist auf. Aber auf dem "kleinen Dienstweg" mit Unterstützung des örtlichen Fahrdienstleiters wurden die Fahrten am zweiten Tag mit einer vorgespannten Diesellok (V 60) durchgeführt, sicherlich eine seltene Zugbildung. Erwähnenswert ist noch, dass der Bahnhofswirt von Waldbröl ein so großer Eisenbahnfan war, dass er die gesamte Mannschaft jeweils bei der Ankunft in sein separates "Eisenbahnzimmer" zum Kaffeetrinken einlud (Fplo 6170).



Die EAKJ-Garnitur mit "Vorspann-Lok"

Am 23. Mai 1987 ging es für die im Teil I erwähnte BSW-Freizeitgruppe, "Briefmarkensammler-Gemeinschaft Köln", auf große Fahrt zum Biggensee (Fplo 6783).

Am 11. Juni 1988 fuhren wir nochmals für die Briefmarkenfreunde aus Köln mit dem **Maritius-Express** als Fahrt ins Blaue nach Cochem (Fplo 6488 BD Köln und 1109 BD Saarbrücken).



Das EAKJ-Team bei der Ankunft in Cochem

Für ein Kölner Baubüro durften wir am 26. August eine Sonderfahrt zur Ahr machen. Dabei wurde im Vb 995 497-5 ein kaltes Buffet für die Fahrgäste vorbereitet, das sich sehen lassen konnte. Auch vor solchen Herausforderungen schreckte der EAKJ nicht zurück (Fplo 6311).



Im September war in Merzbrück wieder Flugtag angesagt. So verkehrten unsere Fahrzeuge am 03. und 04. September als **Flugplatz Express** zum internationalen Dreiländerflug von Aachen Hbf nach Merzbrück. Gleichzeitig fand dort das 1. internationale Oldtimer PIPER Meeting statt. Der Ablauf der Pendelfahrten erfolgte wie im Vorjahr (Fplo 6600).

Am 24. und 25. September wurde in Stolberg (Rheinland) Hbf das Bahnhofsfest 100 Jahre Bahnhof Stolberg gefeiert. Mit einem Schienenbus wurden an den beiden Tagen 20 Pendelfahrten zwischen Stolberg Hbf und Stolberg Hammer durchgeführt. Die anderen Fahrzeuge dienten als Cafeteria (Fplo 6999).

Eine ganz interessante Fahrt führten wir für die DGEK am 12. November des gleichen Jahres durch. Von Jülich ging es über Düren in den Anschluss Distelrath der DKB. Zurück über Düren nach Köln Mülheim auf die Gleise der Eisenbahn Köln Mülheim Leverkusen (EKML) nach

Leverkusen. Rückfahrt von Leverkusen (EKML) nach Köln-Mülheim, um von dort nach Bergisch Gladbach zu gelangen. Nach einem weiteren Führerstandswechsel erreichten wir Bensberg. Dort wurden wir spontan von einem Supermarksleiter, der sich freute, nochmals einen Zug auf dieser Strecke zu sehen, mit reichlich Obst beschenkt. Zurück ging es bis nach Troisdorf, wo wir auf die Gleise der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) wechselten. Nach Befahren deren Strecke bis Lülsdorf fuhren wir über Köln wieder zurück nach Jülich (Fplo 7033 - Zuglauf siehe auch Seite 15).



Im Kölner Hauptbahnhof



Als "Straßenbahn" auf Strecken der RSVG

Im Jahre 1989 stand am 08. April eine große Rundfahrt für die IHS auf dem Plan, die auch über Strecken der NS führte. Der interessante Zuglauf des Sonderzuges

auf Gz-Strecken durch das Aachener Grenzland

wird hier nochmals in Erinnerung gerufen:

Jülich - Düren - Aachen Hbf - Stolberg Hbf - Aisdorf - Grube Emil Mayrisch - Herzogenrath - Heinsberg - Ratheim - Rheydt Gbf - Wegberg - Anschluß RAF - Wegberg - Dalheim -weiter auf Strecken der NS nach Roermond - Sittard - Heerlen - Landgraf nach Herzogenrath - Aachen Hbf - Düren - Jülich.

Erwähnenswert ist hier die Zollkontrolle in Dalheim, die uns eine Verspätung von über einer Stunde einbrachte. Aber die NS war so "flexibel", dass sie einen Dampfsonderzug, mit dem wir in Sittard eine Kreuzung haben sollten, warten lies, damit entsprechende Fotos gemacht werden konnten.

Ab Düren wurde unsere Schienenbusgarnitur wiederum durch einen Vb der Eisenbahnfreunde Flügelrad Opladen verstärkt, wobei der Opladener Vt eine Sonderfahrt von Troisdorf nach Heimbach / Eifel absolvierte (Fplo 6105).

Der 07. und 08. Oktober führte uns wieder in heimische Gefilde, wo wir aus Anlass **125 Jahre Bahnhof Euskirchen** an beiden Tagen Pendelfahrten zwischen Euskirchen und Stotzheim übernommen hatten (Fplo 7200).

Am 14. und 15. Oktober gab es 18 Pendelfahrten zwischen Opladen und Hilgen.

Und schon eine Woche später, am 21. und 22. Oktober unterstützten wir das **Bahnhofsfest in Bonn** mit 38 Pendelfahrten zwischen Bonn Hbf und Bonn Güterbahnhof. Hier wurde "*40 Jahre Bundesrepublik Deutschland*" und "*40 Jahre Deutsche Bundesbahn*" gefeiert.



Das Team des EAKJ in Bonn Hbf



74 1192 wartet auf Kreuzung mit EAKJ-Schienenbussen

Für den 05. November 1989 boten wir mit der Reisevermittlung unseres Klubmitgliedes Renate Brand erstmals ein "Komplettangebot" zum **Musical Starlight-Express** nach Bochum an. Aufgrund der durchgehenden Verbindung, Verpflegung im Zug, Straßenbahntransfer in Bochum und Eintrittskarte zum Musical wurde dieses Angebot in den Folgejahren zu einem Renner, denn bereits 14 Tage später musste diese Fahrt wiederholt werden. (Fplo 7091 Köln und 7086 Köln + 6450 Esn).



Die Jülicher Nachrichten berichteten am 08.11.1989:

Fahrt nach Bochum ein Volltreffer

EAKJ „kutscherte“ Gäste per Schiene zum „Starlight-Express“

JÜLICH. – Ein Volltreffer war die Idee des Eisenbahn-Amateur-Klubs Jülich (EAKJ), mit der Bahn zum Musical „Starlight-Express“ nach Bochum zu fahren. Bei gutem Wetter und mit fröhlicher Stimmung ging die Fahrt um 11.20 Uhr los. Nach kurzem Zwischenstopp in Düren genossen die Fahrgäste eine romantische Bahnfahrt in den Fahrzeugen des EAKJ. Angenehme Musik, gute Verpflegung und ein sympathisches Team sorgten für das Wohlbefinden der Fahrgäste.

In Bochum angekommen, ging es mit der U-Bahn weiter, ein Stück Fußweg bis zur Starlight-Halle und nun noch ca. 45 Minuten bis zum Beginn der Vorstellung. Eine abwechslungsreiche Musikshow mit fantasiereichen Kostümen wird hier mit ungeheurem technischen Aufwand in Szene gesetzt. Lichter- und Lasereffekte, eine einzigartige Choreographie. Musik von Blues,

Rock 'n' Roll, Country bis hin zum Sound entführen das Publikum in eine magische Zauberwelt. Es wird eine Love Story erzählt, die ans Herz geht und natürlich mit einem romantischen Happy-End. Nach diesem einmaligen Musical blieb noch Zeit, die City Bochum kennenzulernen. Die Rückfahrt mit Starlightmusik sehr schnell um 22.30 Uhr sah man nur zufriedene Gesichter über den außergewöhnlichen Sonntag.

Dank allen Idealisten des EAKJ wurde die perfekt organisierte und durchgeführte Fahrt möglich gemacht. Durch diesen Ausflug angespornt, wird die Fahrt demnächst (am 19. November) wiederholt. Auch andere Ausflüge sind geplant. Zum Beispiel nach „Flammen“. Bei Interesse ist frühzeitig eine Anmeldung zu empfehlen. Telefonnummern: 53127, 52400 oder 54248.

Schon am 11. und 25. März 1990, fuhr der **Starlight-Express** des EAKJ wieder nach Bochum (Fplo 6141 K + 6726 E / 6064 K + 6794 E).

Im Sommer folgten nun Highlights, die allen Beteiligten in sehr guter Erinnerung bleiben werden. Wagten wir uns doch erstmals auf unbekanntes Terrain, auf (Neben-)strecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.



Mit Schienenbussen durch den Thüringer Wald

In Verbindung mit Herrn Eikenbusch von der Bundesbahndirektion Köln führte uns die erste Fahrt am 04. August von Kassel über Eichenberg - Arenshausen - Leinefelden - Bad Langensalza - Gotha - Gräfenrode - Zella=Mehlis - Schmalkalden - Wernshausen - Förtha - Gerstungen nach Bebra, nachdem die Schienenbusse einen Tag vorher von Jülich nach Kassel überführt wurden.



"Generationentreff" in Hagen Hbf

Es war der heißeste Tag des Jahres. Den Bahnhof Gotha durften wir nur mit 10 km/h wegen der schlechten Gleislage befahren. Unterwegs mussten wir auf einer zweigleisigen Strecke kurz vor unserem Zielbahnhof umkehren, da sich die Weichen nicht mehr bedienen ließen. Rückfahrt zum rückgelegenen Bahnhof und dann erreichten wir auf "falschem Gleis" als letzter Zug (wegen der Gleisverwerfungen) an diesem Tag dennoch unser Ziel.

Es war schon stressig für uns, als wir in Bebra ankamen, die Schienenbusse ordnungsgemäß abstellen mussten und unbedingt den schon einfahrenden IR (Interregio) in Richtung Heimat erreichen wollten. Aber wir schafften dies. Und nach einem so heißen Tag schafften wir es auch, dass das Speisewagenpersonal bald Probleme bekam, uns und unsere mitreisenden Fahrgäste mit kühlen Getränken zu versorgen.

Am 17. August überführten wir die in Bebra abgestellten Schienenbusse nach Braunschweig und an den Folgetagen hieß es:

Mit Schienenbussen durch die Altmark und Mecklenburgische Seenplatte.



Nachdem ein Teil des EAKJ-Personal wegen der Überführung einen Tag früher anreiste und im Bahnbetriebswerk Braunschweig genächtigt hatte, reisten die Fahrtteilnehmer und übrige Klubmitglieder am 18. August nach dort an. Noch heute sitzen diese Mitglieder der "Schrecken in den Gliedern", denn der Zug, der sie ab Düren nach Köln und weiter Richtung Braunschweig bringen sollte, verunglückte in Düren. Fast panikartig verließen sie den Zug und schlugen sich einzeln auf eigene Faust - teilweise ohne Fahrkarte - nach Braunschweig durch. Später erfuhren wir von dem ganzen Ausmaß dieses Unfalls. Wir waren aber froh, dass niemandem von unseren Mitgliedern etwas passiert war und durften dank der Unterstützung des Betriebsingenieurs vom Bahnbetriebsamt Braunschweig und vom stellvertretenden Dienststellenleiter des Bahnhofs spätestens abends in Plau am See die letzten "Ausbleiber" wieder begrüßen.



Unterwegshalt: DR-Zugführer im Gespräch mit dem EAKJ-Vorsitzenden

Die Quartiere im dortigen ehemaligen FDJ-Heim waren schon abenteuerlich, aber wir waren

froh, dass der ansässige Dienststellenleiter, den wir bis dahin nicht kannten, unsere Fahrgäste und uns problemlos dort unterbringen konnte. Für den nächsten Tag hatte er fast alle ehemaligen Mitarbeiter zum Bahnhof "bestellt", denn wir waren immerhin der erste private Zug, der sich auf den dortigen Gleisen bewegte. Viele Unterwegsepisoden gäbe es zu berichten, aber das würde hier den Rahmen sprengen.

Die Fahrtroute hatte den nachfolgenden Verlauf: Braunschweig - Wolfsburg - Oebisfelde - Stendal - Rathenow - Neustadt - Neuruppin - Wittstock - Neustrelitz - Warren - Karow - Plau (Übernachtung) - Pritzwalk - Wittenberge - Salzwedel - Oebisfelde - Wolfsburg - Hannover. Ab hier fuhren die Fahrgäste mit Planzügen nach Hause, die EAKJ-Mitglieder begleiteten die Leerfahrt bis Düren, wo die Aufräumarbeiten des Zugunglücks noch in vollem Gange waren. Das hatte auch zur Folge, dass wir unsere Fahrzeuge an diesem Abend nicht mehr bis Jülich überführen konnten / durften.



Kreuzung mit einer "Ferkeltaxe" der Reichsbahn



Die Personale stellen sich zu einem Gruppenfoto in Rathenow.

In Zusammenarbeit mit der DB wurde für den 06. Oktober eine Fahrt ...



ausgeschrieben, die folgenden Verlauf hatte: Jülich - Köln - Rommerskirchen - Tagebau Hambach - Brühl - Troisdorf - Lülsdorf (RSKE) - Köln Hbf - Jülich (Fplo 6607)

15 Jahre Eisenbahn - Amateur - Klub Jülich

Am Jubiläumstag (20. Oktober 1991) ging es für einen unserer Schienenbusse siebenmal von Jülich nach Linnich und zurück (Fplo 6775). Die beiden anderen Fahrzeuge wurden im Bahnhof als Cafeteria genutzt.

Am 26. Oktober 1991 boten wir für unsere Mitglieder und weitere Interessenten aufgrund unseres Jubiläums eine Sonderfahrt mit dem **Museums-Kurier** zum Eisenbahn-Museum nach

Bochum Dahlhausen. Zwischendurch wurde in Bochum Hbf ein Stop eingelegt, um eine Besichtigung im Bergbau-Museum zu ermöglichen (Fplo 6929).



Die Interessengemeinschaft Bergische Bahnen beauftragte uns für den 03. und 04. September 1994 nachfolgende Pendelfahrten durchzuführen:

Remscheid=Lennep - Solingen Hbf - Solingen Wald und zurück sowie
Remscheid=Lennep - Bergisch Born - Wipperfürth und zurück.

Beide Strecken wurden durch uns jeweils viermal befahren.

Der in der Nachbarschaft angesiedelte Verein Dampfbahn-Rur-Wurm-Inde (DRWI) übertrug uns für den 16. Juli und den 20. August 1995 jeweils zwei Sonderfahrten von Düren nach Heimbach und zurück, da die Fahrzeuge der DRWI aus technischen Gründen nicht einsatzfähig waren (Lokscha­den).

Am 05.10.1995 konnten wir auf Vermittlung der DKB - Herrn H. P. Nießen - die Waggonfabrik DUEWAG in Krefeld besuchen. Selbstverständlich fuhren wir bis in das Werk mit unserem Vt 795 627-9. Nach einer Werksbesichtigung ging die Fahrt weiter zum Hülser Berg, wo wir auf der Heimatstrecke des "Schluff" nach St. Tönis (mit Kaffeepause) und zurück fuhren.



Regio-Sprinter für die DKB und 795 627-9 des EAKJ in der Waggonfabrik Ürdingen

Nachdem für uns feststand, dass wir von der DKB zweimotorige Schienenbusse der BR 798 / 998 übernehmen konnten, entschlossen wir uns zum Verkauf unserer bisherigen Fahrzeuge. Am 28. 09.1996 wurden die Schienenbusse der BR 795 / 995 an die Köln-Bonner-Eisenbahnfreunde übergeben.

Am 30. August 1996 übergab uns die DKB als Dauerleihgabe die Schienenbusse **Vt 798 751-4 (ex DKB 205)**, **Vs 998 908-8 (ex DKB 253)** und **Vt 798 670-6 (ex DKB 207)**



In einer kleinen Feierstunde, zu der auch Politprominenz geladen war, wurden uns die Fahrzeuge im Bahnhof Jülich übergeben. Zuvor waren kleinere Umbauten in den Fahrzeugen erfolgt. Sie erhielten alle einheitliche Tische und dazu passende (Speisewagen-) Lampen. Die Fahrzeuge waren mit einer Beschallung ausgerüstet, so dass eine Durchsage erfolgen und Musik abgespielt werden konnte. Durch die Beschaffung und den Einbau von fünf neuen Kühlschränken waren wir in der Lage, unseren Fahrgästen gekühlte Getränke anzubieten.



Am Ende gibt es für die Gäste vom EAKJ ein Erinnerungszuglaufschild

Mit diesen "neuen" Fahrzeugen führten wir unsere jährlichen Standardfahrten durch, bis uns am 15. Oktober 1998 durch die DKB ein (unberechtigtes) Fahrverbot erteilt wurde. Gegen diese Willkür der DKB mussten wir mehrere Prozesse vor dem Amtsgericht Düren und - da man bei der DKB unbelehrbar war - auch in zweiter Instanz vor dem Landgericht Aachen führen. In diesen Verfahren wurden wir sehr gut und erfolgreich durch unser Klubmitglied, Rechtsanwalt Jürgen A.C. Kreuzer vertreten. Erst nach dem 23. September 2000 durften wir aufgrund der rechtskräftigen Urteile wieder fahren.

Die Fahrzeuge wurden uns wegen der entgangenen Einnahmen / Gewinne in einem außergerichtlichen Vergleich am 22. November 2000 als Entschädigung übereignet.

Im Jahre 2001 erfolgte eine Hauptuntersuchung der Fahrzeuge, die mit einer Abnahmefahrt am 03. Mai 2001 erfolgreich abgeschlossen wurde.

Es kristallisierte sich heraus, dass die Durchführung von Fahrten aus vielerlei Gründen (Verkauf des angemieteten Lokschuppen durch DB Imm, Trassenpreise, Stationsgebühren bei der DB AG und dichtere Belegung der Strecke Jülich - Düren durch DKB-Verkehr, Strecke von Kirchberg nach Ederen wurde als unbefahrbar erklärt) immer schwieriger wurde. So entschloss sich der EAKJ auf einer eigens dafür einberufenen außerordentlichen Mitgliederversammlung am 02. Juli 2001 die Fahrzeuge meistbietend zu verkaufen.

Am 12. Oktober 2001 wurden die Fahrzeuge an die EBM Touristik GmbH, Gerolstein, übergeben. Von diesem Tage an wurde deshalb der Sonderzugbetrieb des EAKJ mit klubeigenen Fahrzeugen eingestellt.



Am Schuppen stehen die Signale auf HALT (HP 0) Foto: Dirk Probst

Sicherlich haben nicht alle Fahrten, die der EAKJ durchführte, hier ihren Niederschlag gefunden. Es gab Fahrten für mehrere politische Parteien und deren Jugendorganisationen, für Schulen und Kindergärten, für den Männergesangverein, die Jülicher Werbegemeinschaft, für eine Hochzeitsgesellschaft, für das Heeresinstandsetzungswerk und Privatleute. Da die Ziele bei anderen Fahrten schon einmal Erwähnung fanden, wurde auf die Auflistung verzichtet.

Zum Schluss einer solchen Betrachtung gehört es auch, nochmals allen zu danken, die den EAKJ bei der Vorbereitung und Durchführung der Fahrten unterstützten. Hier möchte ich die Kollegen der beteiligten Bahnbetriebswerke und Lokleitungen Aachen und Düren sowie der Jülicher / Dürener Kreisbahn hervorheben, stellvertretend für die technischen Dienststellen führe ich namentlich die Herren Wolfram Son, Franz-Josef Beitz und von der DKB die Herren Karl Engemann, Odilio Schneider und Goswin Schröder auf. Ein weiterer Dank gilt auch den Betriebsingenieuren der Regionalabteilung Aachen, die sich immer wieder zum Ausstellen von Lauffähigkeitsbescheinigungen nach Jülich begeben mussten. Von der Verwaltungsseite der Bundesbahndirektion Köln möchte ich die Damen und Herren des Sonderzugfahrplans und unseren Ansprechpartner bei den meisten Bestellungen, Herrn Heinz Eikenbusch, erwähnt wissen.

Nach Mängeln, die sich bei "unseren Oldtimern" eben immer wieder bei Gebrauch einstellten, mussten neben anderen Helfern vor allem unsere Klubmitglieder Jakob Becker und Günter Röhling für schnelle Abhilfe und Behebung sorgen.

Dank der von Martin Fitting geknüpften Beziehungen, die von mir sorgsam gepflegt und weiter ausgebaut wurden, konnten wir bei jeder Fahrt ein besonderes - nach unseren Vorstellungen gefertigtes - und in Sammlerkreisen begehrtes Zuglaufschild an die Fahrzeuge hängen. Zunächst benutzten wir 20 x 125 cm große Blechschilder, die jedes Mal am Schienenbus fest angeschraubt wurden. Das war aber bei der Zunahme der Fahrten zu "arbeitsaufwendig", so dass wir schon bald an den Schienenbussen Aufhängungen hatten wie beim großen Vorbild.

In vielen Fällen gab es davon zusätzlich ein sogenanntes "Minizuglaufschild", welches als kleiner Dank an die Helfer vor und bei der Fahrt verteilt wurde.

Dank der Kontakte wurden auch unsere Fahrplananordnungen (Fplo) zumindest beim Fahrplanbüro der Bundesbahndirektion Köln in Heftform (A 5) erstellt und erhielten auf der Titelseite, genau wie die Zuglaufschilder, ein für die Fahrt aussagekräftiges Bild, Emblem oder Logo. Dass diese Fplo bei Eisenbahnfans beliebte Sammlerstücke waren, sei nur am Rande erwähnt.

Selbstverständlich bekamen die Mitreisenden auch stets eine eigens für die jeweilige Fahrt in einer Fahrkartendruckerei gefertigte Fahrkarte (wegen des manchmal umfangreichen Textes im Zeitkartenformat). Bei einigen Sonderfahrten konnten wir den Fahrgästen auch spezielle Bier- oder Weingläser mit entsprechendem Aufdruck anbieten (Nikolausfahrten, zum Starlight-Express und für den Rotweinexpress).

Gesagt werden muss auch, dass nach einer gewissen Eingewöhnungszeit als Zugführer vom EAKJ neben mir Jürgen Becker, Marc Giesen und Dirk Probst fungierten.

[Diese Seite als PDF](#)

[zurück zu Teil 1](#)

[Übersicht](#)

[weiter mit Teil 3](#)