

# ***FES-Mitteilungen*** ***Ausgabe 2/2016*** ***April 2016***



Baustelle Fildertunnel am 23. April

Funtreffen in Innsbruck im Mai

Bundenthaler am 12. Juni

Veranstaltungen

## **Liebe Fes'ler,**

zu Anfang des Jahres haben wir wieder pflichtgemäß unsere Mitgliederversammlung durchgeführt, die im Übrigen wieder sehr gut besucht war. Auch wenn keine Vorstandswahlen anstanden, darf ich mich an dieser Stelle im Namen des Vorstandes für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken

Mit der Tristesse eines langen Winters hat es hoffentlich bald ein Ende, sodass wir wieder nach Draußen können. Eine erste Gelegenheit bietet sich am 23. April mit der Besichtigungsmöglichkeit der Baustelle des Fildertunnels, der den Stuttgarter Hauptbahnhof mit der Neubaustrecke nach Ulm verbinden wird.

Im Mai findet wieder unser Funtreffen statt, diesmal hat sich ja Martin aus Innsbruck bereit erklärt, es durchzuführen. Mit der tatkräftigen Unterstützung durch das Flügelrad in Köln und den FES sollte uns eine erfolgreiche Durchführung gelingen. Aktuell haben sich bereits 62 Teilnehmer angemeldet und mit dem in diesem Rundschreiben eingehafteten Anmeldeformular gibt es den letzten Aufruf an alle Unentschlossenen.

Und schließlich wollen wir uns im Juni am längsten Tag des Jahres mit einer Tour zum Buntenthaler an ein lange gehegtes Vorhaben in der Pfalz wagen. Die Anfahrt ist etwas aufwändig, aber dafür werden wir mit einer wunderbaren Landschaft belohnt. Da darf uns nur das Wetter keinen Streich spielen.

Und nun wünsche ich Euch viel Vergnügen bei der Lektüre des Rundschreibens und freue mich wie immer auf eine rege Teilnahme an unseren Veranstaltungen.

*Euer Bernd*

## **Titelbild**

Auch auf der Modellbahnmesse in Sinsheim, die der FES am 5. März besucht hat zu bewundern: die „gute alte Blecheisenbahn“. Ein Anbieter aus Tschechien zeigte diese in zeitgemäßer Fertigungsqualität produzierten und sehr schön anzuschauenden Modelle in Sinsheim.

### **Impressum**

Herausgeber: Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V.  
Postfach 13 11 06  
70069 Stuttgart

Bankverbindung

#### **PSD Bank RheinNeckarSaar**

IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00  
BIC GENODEF1P20

Redaktion: Patrick Fiala, Bernd Zöllner  
Erscheinungsweise: vierteljährlich Anfang Januar, April, Juli, Oktober  
Namentlich unterzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Kontakt:

1. Vorsitzender Bernd Zöllner: [vorstand@fes-online.de](mailto:vorstand@fes-online.de)  
Redaktion FES-Mitteilungen: [redaktion@fes-online.de](mailto:redaktion@fes-online.de)  
**Veranstaltungsvorschläge:** [termine@fes-online.de](mailto:termine@fes-online.de)  
Internet: <http://www.fes-online.de/>

## Mitgliederversammlung 2016 in Stuttgart

**A**m 21. Februar fand unsere Mitgliederversammlung in der Weissenburg in Stuttgart statt. Zur Information für alle Mitglieder drucken wir hier das Protokoll ab:

### Mitgliederversammlung 2016

Ort Schwulesbisches Zentrum „Weissenburg“  
Weissenburgstraße 28a  
70180 Stuttgart

Zeit Sonntag, 21. Februar 2016, 15:05 Uhr

#### Agenda

#### 1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Beschlussfähigkeit

Bernd Zöllner begrüßt die Anwesenden und stellt bei zunächst 16 anwesenden Mitgliedern zuzüglich fünf Vorstandsmitgliedern die Beschlussfähigkeit fest. Ab 15:35 Uhr waren 19 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

#### 2. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird mehrheitlich genehmigt.

#### 3. Bericht des Vorstandes

##### • Mitgliederentwicklung

Nach Austritt bzw. Tod einiger Mitglieder und Eintritt neuer Mitglieder Stand heute 51 Mitglieder. Die Mitgliederzahl ist damit stabil, womit wir zufrieden sein können.

- Bernd berichtet über Mitgliederentwicklung (1 Eintritt, 1 Austritt, daher unverändert 50)
- Wegen ausgebuchter Bannerwerbung bei DSO vorläufig ersatzweise Kleinanzeige geschaltet (muss monatlich erneuert werden)
- Die FES-Homepage wurde überarbeitet, praktisch fertig (Peter), Bildergalerie folgt, „Spielwiese“ folgt, Führerstandsmitfahrten-Übersicht folgt (derzeit unter: <http://fes-muenchen.de/fsmitt>)
- Es sollen ALLE Termine (S,M,N) in die Übersicht, jeweils möglichst bald, auch wenn Details noch fehlen
- Facebook-Seite läuft (Daniel), es werden aber neue Fotos benötigt

#### Veranstaltungsrückblick 2015

- Januar → Filmnachmittag mit Dieter Schlipf (14 Teilnehmer)
- März → Faszination Modellbahn Sinsheim, (4 Teilnehmer, 2 Gäste)

- April → Fahrt Nördlingen und mit Dampfzug nach Dinkelsbühl (17 Teilnehmer)
  - Mai → Funtreffen Koblenz (82 Teilnehmer, davon 28 vom FES)
  - Juni → Donaubahn (14 Teilnehmer)
  - Juli → Sommerfest bei Bernd (33 Teilnehmer)
  - August → Fahrt auf die Schwäbische Alb (12 Teilnehmer)
  - September → Fahrt zum Öchsle mit Bahnhofsfest in Ochsenhausen (14 Teilnehmer)
  - Oktober → Schmalspur-Cottbus (34 Teilnehmer)
  - November → Besuch Modellbahn-Verein Stuttgart '65 und Besichtigung Centralbahnhof (13 Teilnehmer)
  - Dezember → Weihnachtsfeier (26 Teilnehmer)
4. Ausblick auf mögliche Orte für zukünftige Funtreffen, Abstimmung mit anderen Gruppen/Vereinen bis Arbeitstreffen in Innsbruck
5. **Aussprache zum Bericht des Vorstands**  
Keine Wortmeldungen.
6. **Bericht des Kassenwartes**  
Roland Möller (Kassenwart) gibt Rechenschaft über die Entwicklung der Finanzen des Vereins 2015 und den Haushaltsplan für 2016.
7. **Bericht der Kassenprüfer**  
Die Kassenprüfung fand am 30.1. statt. Es wurden alle Belege und Buchungen sowie die Kontostände überprüft. Es gab keine Beanstandungen. Die Kassenprüfer empfehlen die Entlastung des Kassenwarts.
8. **Aussprache zum Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer**  
Unterdeckung war so geplant, auch der neue Haushaltsplan sieht bewusst wieder ähnliche Verhältnisse vor
9. **Entlastung des Kassenwartes**  
Der Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung zugestimmt.
10. **Entlastung des Vorstands**  
Der Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung zugestimmt.
11. **Anträge**  
Keine Anträge

## 12. Ausblick 2016

Bundenthaler im Juni (aber voraussichtlich 11./12. oder 25./26. Juni)

Es werden noch Vorschläge für Tagesfahrten gesucht

## 13. Sonstiges

Bestrebungen, im Saal der „Weißenburg“ eine Verdunkelung (für Projektion) anzubringen, laufen schon, dauern aber noch (evtl. Kostenbeteiligung durch den FES)

Der Protokollführer

Gernot

Einverstanden

Bernd Zöllner

## *Baustelle Fildertunnel am 23. April*

**A**UCH wenn das Projekt Stuttgart 21 auch unter Eisenbahnfreunden durchaus kontrovers diskutiert wird, sind doch die ingenieurtechnischen Herausforderungen gewaltig. Zur Anbindung des Hauptbahnhofes an die Neubaustrecke nach Ulm entsteht gerade der Fildertunnel, von dem man sich am Samstag, den 23. April 2016, von 10 bis 16 Uhr zum Tag der offenen Baustelle ein Bild machen kann. Diese Möglichkeit wollen wir zu unserer ersten „Outdoor“-Aktivität in diesem Jahr nutzen.

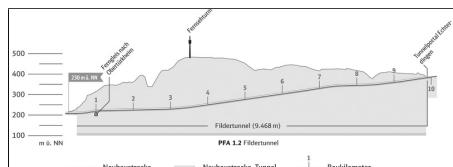
Die Attraktion des Tages wird die mehr als 2000 Tonnen schwere Tunnelvortriebsmaschine SUSE sein. Ingenieure und Bauarbeiter stehen für Fragen bereit und geben Einblick in Ihre Arbeit. Auch das InfoMobil, die mobile Ausstellung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm, wird mit allgemeinen Informationen zu den Baumaßnahmen zwischen Stuttgart und Ulm vor Ort sein.

Auf einer Länge von 9,5 km verbindet der Fildertunnel den im Talkessel liegenden Hauptbahnhof mit der rund 155 m höher liegenden Filderebene.

Der Fildertunnel schließt dabei, unter der Urbanstraße, nahtlos an den neuen Hauptbahnhof an. Auf einer Länge von rund 250 m verläuft er zunächst gemeinsam mit dem Tunnel

Obertürkheim in zwei je zweigleisigen Tunnelabschnitten, bevor er sich vom Tunnel Obertürkheim trennt, der unter dem Wagenburgtunnel in zwei eigenständigen Röhren Richtung Obertürkheim abbiegt. Der Fildertunnel führt von hier auf kürzestem Weg auf die Fildern und unterquert dabei die Stadtteile Degerloch und Möhringen. Der Abschnitt endet südöstlich Fasanenhof, im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Degerloch, unmittelbar neben der A8.

Auf seinem Weg steigt das Bauwerk von rund 230 m auf 385 m an. Im Durchschnitt werden dabei 16 Höhenmeter je Kilometer Länge überwunden (16 Promille). Die Überdeckung liegt zu Beginn bei wenigen Metern und steigt schnell auf bis zu rund 220 m an.



Der Fildertunnel ist am Übergang zum Hauptbahnhof mit bis zu 100 km/h befahrbar, in der unteren Hälfte mit 160 km/h und im oberen Abschnitt mit 250 km/h. Die beiden

eingleisigen Röhren liegen weitgehend in einem Achsabstand von rund 30 m und sind alle 500 m durch Rettungsstollen miteinander verbunden.

Rund vier Kilometer des Tunnels führen durch unausgelaugten Gipskeuper. Gestützt auf Forschungen und langjährige Erfahrungen mit diesem anspruchsvollen Baugrund wurde ein mehrstufiges Sicherheitskonzept entwickelt.

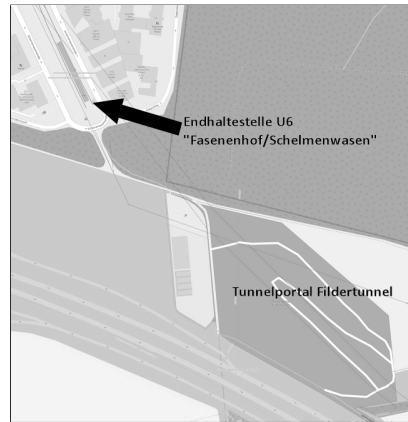
Der Verlauf des Tunnels orientiert sich an der Luftlinie und wurde im Rahmen zahlreicher Untersuchungen zu seiner heutigen Form geführt.

Die Planfeststellung wurde am 17. Dezember 2001 beantragt. Der erste Erörterungstermin fand im April 2003 in Bad Cannstatt statt. Am 18. August 2003 beantragte die Deutsche Bahn eine Planänderung, mit der die Zahl der Zwischenangriffe von zwei auf einen reduziert und der Verlauf des Tunnels modifiziert wurde, sie wurden im März 2004 in Degerloch erneut erörtert. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 19. August 2005 durch das Eisenbahn-Bundesamt erlassen. Dieses Baurecht besteht bis heute uneingeschränkt.

Ein Änderungsantrag zum Bauverfahren (in Teilbereichen: Maschinen- statt Spritzbetonvortrieb) ist bereits ergangen.

Der Bauauftrag für den Fildertunnel und

den daraus abzweigenden Tunnel Obertürkheim wurde am 30. Juli 2011 an eine Arbeitsgemeinschaft unter Führung der PORR-Gruppe vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt rund 750 Millionen Euro.



Wir treffen uns um 13:00 Uhr auf dem Mittelbahnsteig der Endhaltestelle der U6, dem Bahnhof Fasenernhof/Schelmenwasen.

Von dort gehen wir dann zur Baustelle, die vom Kopfende des Bahnsteigs aus über einen Feldweg erreicht werden kann.

Nach der Baustellenbesichtigung suchen wir in der Nähe noch ein Café auf.

**Bernd**



## Wir begrüßen ein neues Mitglied

**W**IR haben Zuwachs bekommen! Nachdem er schon seit Jahren ein treuer Teilnehmer bei vielen FES-Veranstaltungen ist Thomas aus Magstadt jetzt dem FES beigetreten.

Wir begrüßen Thomas als Mitglied und hoffen, daß er mit uns weitere viele gemeinsame Stunden unterwegs oder in Stuttgart verbringt!

## Funtreffen 2016 in Innsbruck

WIE in jedem Jahr ist dem Heft auch dieses Jahr wieder das Anmeldeformular zum Funtreffen beigeheftet. Damit jeder auch weiß, was er da buchen kann drucken wir hier das Programm nochmal in Kurzform ab. Im Internet ist es abrufbar unter [www.funtreffen.de](http://www.funtreffen.de).

Benutzername: [funtreffen](http://www.funtreffen.de) (kleingeschr.)

Passwort: [innsbruck2016](http://www.funtreffen.de) (klein u. zusammen)

### Programm

#### Samstag, 7. Mai

Bevor das Funtreffen mit dem Vorprogramm am Sonntag so richtig startet, treffen sich die Frühangereisten am Vorabend in einem Lokal im Herzen von Innsbruck.

#### Sonntag, 8. Mai

*Eine nostalgische Fahrt von Bayern nach Tirol!*

##### DIE WACHTLBAHN

Wir starten in Innsbruck und fahren mit dem Railjet nach Kufstein. Dabei benutzen wir den westlichen Teil der 2012 fertiggestellten Unterinntaltrasse. Das größte Bauwerk ist der 15,8 km lange Terfnertunnel, welcher sich aus zwei Tunneln und einer Galerie zusammensetzt. Im Tunnel wurde der Ausbruch für den geplanten Überholbahnhof Vomp bereits geschaffen, Gleise wurden jedoch noch nicht verlegt. Diese neue Trasse verlassen wir bei der Abzweigung Stans und erreichen mit Halt in Jenbach und Wörgl den Grenzbahnhof Kufstein. Dort steigen wir in den Meridian ein. Hinsetzen lohnt sich nicht, denn schon am ersten Haltepunkt Kiefersfelden heißt es aussteigen. Nach einem 30-minütigen Spaziergang erreichen wir den „Hauptbahnhof der Wachtlbahn“ in Kiefersfelden.

Diese 6,1 km – laut anderen Quellen 5,2 km – lange, grenzüberschreitende elektrifizierte Steinbruchrollbahn Kiefersfelden, so der offizielle Titel, wird im Museumsverkehr betrieben. Personenverkehr wurde auf der Bahn nie

durchgeführt. Die aktuellen Fahrzeuge sind gebraucht. Die E-Loks, gebaut 1927 und 1928 bei Brown, Boveri & Cie Mannheim, wurden von der Rheinbraun AG übernommen. Diese „Krokodile“, na ja, hatten ihr ursprüngliches Einsatzgebiet im Braunkohlerevier „irgendwo“ rund um Köln. Die Personenwagen, gebaut 1912 bei MAN Nürnberg, stammen von der benachbarten Wendelsteinbahn, mussten jedoch noch von Normalspur (© H.W.) auf 900 mm umgespurt werden.

Nach einem kurzen Aufenthalt am Endbahnhof Wachtl geht es gleich wieder retour zum Hauptbahnhof Kiefersfelden der Wachtlbahn. Hier steht eine vom Verein organisierte Kleinkantine zur Genußinspektion bereit: Tiroler Speckbrote und auch Ungarische Gulaschsuppe wird gereicht. Und für interessierte Bahnfans steht eine Draisinenfahrt auf den Bahnhofsgleisen an. Also lasst uns mitfeiern! Zu Fuß geht es wieder, Dauer 30 Minuten, zur DB Haltestelle und wir fahren zurück Richtung Tirol.

##### MUSEUMSFRIEDHOF UND RATTENBERG

In Rattenberg können alle „Romantiker“ aussteigen. Die kleine Stadt Rattenberg liegt eingebettet zwischen dem felsig vorspringenden Schlossberg und dem Inn. Über dem Meer aus Dächern ragt die Burg aus dem 10. Jahrhundert auf. Enge Gassen, bunte Fassaden, Türme und die mittelalterliche Burg vermitteln einen malerischen Eindruck von diesem gut erhaltenen historischen Städtchen, das bereits 1254 erstmals urkundlich genannt wurde. Ein Stadtführer wird Euch durch die Gassen begleiten und einiges zu berichten haben.

Alle anderen, deren Kraftreserven für einen Fussmarsch noch nicht verbraucht sind, fahren eine Station weiter nach Brixlegg. Dort gehen wir Richtung Kramsach zum Museumsfriedhof. In diesem „Friedhof ohne Toten“ kann man über das Versöhnliche von Werden und Vergehen schmunzeln oder befreiend lachen! Garantiert! Danach wandern wir entlang des Inns zurück nach Rattenberg. Die Gruppe wird

wiedervereint die Rückreise nach Innsbruck antreten, wo wir dann gegen 18:32 Uhr eintreffen werden.

### **Montag, 9. Mai**

#### *Auf historischen Spuren*

#### **BRENNERBAHN UND PUSTERTALBAHN**

Wir fahren zuerst mit einem Regionalzug von Innsbruck auf den Brenner (höchstgelegener Bahnhof der RFI mit 1371 m), es geht dann über den Pass mit einem anderen Zug hinunter bis Franzensfeste. Hier heißt es nochmals umsteigen und zwar in einen Regionalzug, der uns direkt in die Dolomitenstadt Lienz bringt. Wir durchqueren das südtiroler Pustertal, erreichen bei Toblach den Scheitelpunkt dieser Strecke mit 1211 m und fahren dann weiter in das österreichische Pustertal nach Lienz. Lienz ist eine kleine quirlige Stadt die ihre Existenz ebenfalls der Südbahn verdankt. Lienz ist Bezirkshauptstadt von Osttirol.

#### **SÜDBAHNHEIZHAUS LIENZ**

Gleich nach der Ankunft in Lienz begeben wir uns auf eine kleine Wanderung (20 Minuten) zum Heizhaus, Dort haben wir genügend Zeit für eine Führung im dortigen unter Denkmalschutz stehendem Gebäude. Diverse Exponate und sicher auch die Erzählungen des Museumsführers werden uns vor Augen führen, wie beschwerlich damals, in Zeiten der Dampftraktion, eine Zugfahrt auf der Gebirgsstrecke war. Betrieblich war ein Güterzug mit vier Dampfloks bergauf unterwegs. Wie gerne würde man die Auspuffschläge in den Ohren oder den Qualm vor den Augen wieder mal erleben dürfen? Auch der Winterbetrieb wird anhand eines Schneeflugs perfekt dargestellt.

Sulm B1, BBÖ 629, DR 52, BBÖ 1170, DR E 94 (nunmehr ein richtiges Krokodil), DR E 61, ... dann Schlieren, ein Dampfkran, Kurbelschranken und Kurbelstellwerk. Rundum: alles was das Eisenbahner und Fotografenherz begehrt!

Ach ja, die Verpflegung. Neben dem Heizhaus befindet sich eine Tennisanlage. Die darin befindliche Kantine ist über den Ansturm einer hungrigen Gruppe informiert worden. Man freut sich auf Euren Besuch!

Gegen 15:20 Uhr heißt es Richtung Bahnhof marschieren. Wir fahren dann mit Umsteigen in Franzensfeste bzw. am Brenner zurück nach Innsbruck, wo wir um 20:08 Uhr eintreffen werden.

### **Dienstag, 10. Mai**

#### *Ein Besuch bei der Rittnerbahn, die letzte verbliebene Schmalspurbahn Südtirols*

#### **BRENNERBAHN, RITTNERBAHN**

Innsbruck verlassen wir mit Abfahrt um 8:52 Uhr. Mit Umsteigen am Brenner erreichen wir Bozen um 10:59 Uhr. Danach gehen wir schnurstracks, Dauer 20 Minuten, zur Seilbahnstation (alternativ verkehrt auch der Stadtbus – Entfernung eine Haltestelle). Da hier alle 4 Minuten eine Gondel fährt, haben wir Zeit um dann um 12:10 Uhr in Oberbozen die Fahrt im Regelzug, voraussichtlich mit einem Altbau-ET, nach Klobenstein zu beginnen, wo wir um 12:26 Uhr eintreffen.

Wir werden in Oberbozen oder Klobenstein eine sachkundige Remisen- bzw. Werkstattführung durch einen der Triebfahrzeugführer erleben und können ebenfalls am Nachmittag exklusiv mit einem der Altbaufahrzeuge die 1144 m lange Reststrecke nach Maria Himmelfahrt zu einem Fotohalt befahren.

Oberhalb von Bozen befindet sich die Hochfläche des Ritten. Dieses Gebiet ist ein bevorzugtes Naherholungsgebiet der Bevölkerung von Bozen, welche speziell im Sommer, wenn es im Talkessel fast unerträglich heiß ist, zum „Sommerfrische machen“ gerne angenommen wurde und wird. Seit dem 16. Jahrhundert zogen die reichen Bozner Adels- und Kaufmannsfamilien im Frühsommer mit ihrem Hausstand auf den Ritten und blieben für mehrere Monate „in der Frisch“, wo sie komfortable sog. „Frischhäuser“ in weiten Parklandschaften bewohnten und auf Vergnügungen wie Scheibenschießen, Kegeln und gesellige Lustbarkeiten nicht zu verzichten brauchten. Hiervon zeugen noch prächtige Anwesen wie das der Grafen Toggenburg zwischen Oberbozen und Maria Himmelfahrt.

Ursprünglich führte die Bahn, ausgehend vom Waltherplatz in Bozen, über den Bahn-

hof der Südbahn zum Rittnerbahnhof im reinen Adhäsionsbetrieb. Diese Betriebsart wurde dann am Hochplateau von Maria Himmelfahrt nach Klobenstein fortgesetzt. Zwischen Bozen und Maria Himmelfahrt hingegen wurde auf einer 4,1 km langen Zahnradstrecke, Bauart „Strub“, gefahren. Dafür setzte sich beim Rittner Bahnhof eine Zahnrad-Schublokomotive an den Zugschluss und schob den Zug bei abgeschaltetem Antrieb des Adhäsionstriebwagens bis nach Maria Himmelfahrt. Diese Zahnradstrecke hatte eine Steigung von 225 Promille und etwa in der Mitte war eine Betriebsausweiche situiert. Neben einem 60 m langen Tunnel befand sich auf dieser Steilstrecke auch ein 160 m langer Viadukt mit 16 Öffnungen. In Maria Himmelfahrt wurde die Zahnradlokomotive abgehängt und der Zug verkehrte dann über Oberbozen bis nach Klobenstein. Die Gesamtfahrzeit von Bozen bis Klobenstein betrug zum Zeitpunkt der Eröffnung 1,5 Stunden. Heute wird nur mehr von Oberbozen nach Klobenstein gefahren, die Zahnradstrecke ist verschwunden.

Sozusagen in letzter Minute hatte das 1981 gebildete Rittnerbahn-Komitee einen Meinungsumschwung herbeigeführt. Die angrenzenden Gemeinden haben inzwischen auch die Wichtigkeit der Bahn für den Fremdenverkehr erkannt und unterstützen tatkräftig dieses Komitee und natürlich die Rittnerbahn, die von den Rittnern und ihren Gästen liebevoll „s Bahn“ genannt wird und so wird die Reststrecke kontinuierlich saniert. Auch der Fuhrpark wurde inzwischen modernisiert und erweitert. So kamen von der „Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf“ zwei Triebwagen und zwei Beiwagen, von denen ein Triebwagen 1990/91 aufgearbeitet und an die italienischen Bestimmungen für Schienenfahrzeuge angepasst wurde. Dann wurden 1984/85 die Gleisanlagen des Streckenabschnittes Oberbozen-Klobenstein einer Generalsanierung unterzogen, danach in Klobenstein eine neue Remise errichtet und in den Jahren 1986/87 die Oberleitungsanlage saniert. Des weiteren erfolgte auch noch im Jahr 1991 eine Renovierung

des Bahnhofes Oberbozen. Die jeweils zwei noch vorhandenen Vierachs- und Zweiachs-triebwagen verkehrten hauptsächlich am Wochenende als Fremdenverkehrsattraktion, während der „Esslinger“-Triebwagen hauptsächlich den täglichen Verkehr bewältigte. Bei den zahlreichen Eisenbahnfreunden sind die abwechselnd verkehrenden mustergültig restaurierten Altbaetriebswagen 11, 12, 2 und Alioth (von der eh. Dermulo-Mendel-Bahn) sehr beliebt.

Die Erneuerung der Seilbahn Bozen-Oberbozen als „3S-Bahn“ der Firma Leitner mit erheblich höherer Förderleistung brachte auch der Rittner Bahn eine erhebliche Frequenzsteigerung. Von der Überlandbahn St. Gallen-Speicher-Trogen konnten 2 Triebwagen-Steuerwagen-Kompositionen, Baujahr 1974/75, erworben werden, die – komplett renoviert – nunmehr im Halbstundentakt verkehren. Dafür mussten die Stationsanlagen sowie die Ausweiche Lichtenstern angepasst werden. Weitere Garnituren wurden übernommen. Die Remise und Werkstätte in Oberbozen sowie die Remise Klobenstein wurden inzwischen auch erweitert.

Hier nun ein Tipp für den Aufenthalt in Klobenstein: Man darf sich auch auf eine kleine Wanderung zu den Erdpyramiden begeben. Sehenswert ist nämlich neben der Bahn auch noch die geologisch interessante Form der Erdpyramiden. Die Erdpyramiden sind Erdsäulen mit einer Höhe von 10 bis 15 Metern, mit einem Deckstein auf der Spitze, der den darunterliegenden Lehm vor Feuchtigkeit schützt und ihn hart hält.

Entfernung von Bahnhof Klobenstein ca. 2,8 km bzw. 50 Minuten Gehzeit je Richtung.

Bitte jedoch auf die Rückkehr achten, denn wir fahren um 16:40 Uhr mit der Bahn ab Klobenstein retour. Nach Transfer mit der Seilbahn und Fußmarsch geht es um 18:01 Uhr ab Bahnhof Bozen mit einem Regionalzug Richtung Brenner, dort umgestiegen, erreichen wir Innsbruck Hauptbahnhof um 20:08 Uhr.

**Mittwoch, 11. Mai**

*Rhein-Schauen zum Rhein-Delta*

Wir fahren heute mit dem IC 118, Abfahrt um 09:05 Uhr bis nach Bregenz. Von dort geht es mit 7 Minuten Übergang weiter mit der S Bahn nach Lustenau. Nach Ankunft marschieren wir ins 800 m, ca. 15 Minuten, entfernte Rheinschauen Museum. Es wird hier über die Geschichte des Rheins mit seinen Hochwässern und Überschwemmungen berichtet. Informiert wird über die Natur, Kultur und Technik am Rhein und im Rheintal.

Und nicht zu vergessen ist die Baubahn der Internationalen Rheinregulierung. Mit dieser Bahn reisen wir in einem Sonderzug vom Betriebshof in das Rheindelta im Bodensee. Im Delta haben wir einen kleinen Aufenthalt zum Fotografieren. Und wer will kann auch Baden gehen. Achtung, der Bodensee ist Trinkwasser für den Raum Stuttgart, also nicht verunreinigen!

Auch interessant: während im Untersee eine anerkannte Grenzziehung zwischen Deutschland und der Schweiz existiert, wurde von den Anrainerstaaten im Obersee nie eine einheitliche Grenze festgelegt. Somit gilt der Bodensee als internationales Gewässer und somit gilt dort das internationale Seerecht! (Gibt es Juristen an Bord?)

Nach der Rückkehr mit dem elektrisch geführten Sonderzug, haben wir die Möglichkeit einer Museumsführung. Selbstverständlich besteht auch die Möglichkeit zur Einkehr in die Museumskantine.

#### SONDERZUG ÜBER DEN ARLBERG

Spätestens um 16:45 Uhr heißt es jedoch Abmarsch Richtung Bahnhof Lustenau. Dort steht unser Sonderzug zur Rückfahrt nach Innsbruck bereit. Als Triebwagen fungiert der ET 10.104 der Montafonerbahn. Getränke zur Durstlöschung sind vorhanden.

Wir fahren über Hard Fussach, dann über die Güterzugschleife Lauterachs weiter nach Feldkirch, Bludenz. Weiter geht es hinauf auf den Arlberg sowie auf Tiroler Seite zuerst hinunter nach Landeck. Die Tiroler Landeshauptstadt erreichen wir gegen 20:00 Uhr.

Der Verein Pro Bahn Vorarlberg hält den ET 10.104 in betriebsfähigem Zustand, möglich

gemacht wurde dies durch die Firma Rhomberg Bau, in deren Halle der Triebwagen zur Aufarbeitung untergestellt werden durfte.

Genießen wir diese exklusive Sonderfahrt!

Unsere Rückkehr in Innsbruck wird wie bereits beschrieben gegen 20:00 Uhr sein.

Und was den ET 10.104 betrifft: dieser wird uns auch am nächsten Tag für eine weitere exklusive Sonderfahrt zur Verfügung stehen!

#### **Donnerstag, 12. Mai**

*Ein Sonderfahrttag: Giselabahn und Pinzgauer Lokalbahn*

Wir fahren heute mit dem ET 10.104 als Sonderzug über die oberirdische Unterinntalbahn nach Wörgl, dort geht es dann weiter über die Giselabahn durch den Windauer Bogen hinauf nach Kitzbühel, hinüber nach St. Johann in Tirol und noch weiter hinauf auf den Pass Grießen. Von Hochfilzen, auf 970 m Seehöhe geht es gleich nach Überquerung der Landesgrenze hinunter nach Saalfelden und weiter gegen Süden erreichen wir um ca. 10:15 Uhr Zell am See. Dort werden wir von der Pinzgauer Lokalbahn erwartet.

Ein Schmalspur-Sonderzug mit Abfahrt 10:20 Uhr, bestehend aus der Lokomotive 2095.001 in der Nostalgielackierung „SGP“ und zweiachsigen Personenwagen mit offenen Plattformen bringt uns, unterbrochen von mehreren Fotohalten nach Krimml, an 13:20 Uhr. Wer bereits während der Fahrt hungrig wird, kann in der Lahnsiedlung (letzte Station vor Krimml) aussteigen und sich zum Gasthaus Schranz begeben (400 m Fußweg) um sich dort zu laben. Wer will kann aber gerne nach Krimml weiterfahren und sich nach Art Foto-fuzzy austoben.

Retour geht es um 15:38 Uhr ab Krimml. Bitte unbedingt alle dorthin wandern (von Gasthaus Schranz max. 25 Minuten, 1,4 km), tut ja eh gut nach dem Speisen, oder?

Wieder sind mehrerer Fotohalte eingeplant. Die Werkstätte in Tischlerhäusl erreichen wir gegen 18:25 Uhr, dort erhalten wir eine sachkundige Führung. Anekdoten zum Betriebsstart nach Übernahme von den ÖBB sowie die immer stärker werdende Identifizierung des

Tales mit der Bahn werden sicher zur Sprache kommen. Ein Planzug wird uns um 18:55 Uhr weiter Richtung Zell am See bringen, wo wir nach einem kurzen Aufenthalt mit dem exklusiven Sonderzug, dem ET 10.104 zurück nach Innsbruck gelangen. Die Tiroler Landeshauptstadt erreichen wir gegen 22:00 Uhr.

Ein langer, aber lohnenswerter Tag! Hier verabschieden wir uns von der Mannschaft von Pro Bahn Vorarlberg und wünsche eine Gute Heimreise über/durch den Arlberg. Hat auf alle Fälle Spaß gemacht! Danke!

### **Freitag, 13. Mai**

*Innsbruck Hochalpin!*

KARWENDELBAHN, HUNGERBURGBAHN, SEILBAHN AUF DIE SEEGRUBE

Heute dürft Ihr ausschlafen, denn wir treffen uns erst um 10:00 Uhr. Zuerst fahren wir mit der Karwendelbahn von Innsbruck hinauf nach Seefeld.

Nach einem Aufenthalt von ca. einer Stunde, den wir für einen kleinen Bummel durchs Dorf oder zum Verweilen im naheliegenden Cafehaus verwenden können, fahren wir mit der Bahn um 12:16 Uhr wieder retour nach Innsbruck, wo wir um 12:53 Uhr eintreffen werden.

Die Karwendelbahn besticht durch kühne Streckenführung, geplant vom Bahnpionier Ingenieur Riehl. Sie zweigt bei Innsbruck Westbahnhof von der Arlbergbahn ab und erreicht in Hötting den Bergfuß auf 580 m Seehöhe. Der Scheitelpunkt am Seefelder Sattel liegt auf 1184 m. Auf der Distanz von 19,2 km muss dieser Höhenunterschied erreicht werden. Der kleinste Kurvenradius der Mittenwaldbahn beträgt 200 m, die Maximalsteigung lag mit 38 Promille noch deutlich höher als die 31 Promille der Arlbergbahn oder die 26 Promille der Brennerbahn.

Zurück In Innsbruck steht eine längere Pause zum Erholen an.

Bevor wir uns um 16:00 Uhr vor dem Goldenen Dachl wiederssehen, bitten wir zum Offiziellentreffen in das DomCafe. Dieses Cafe – es beherbergt Hs Couch – liegt zwischen Goldenen Dachl und dem Dom St. Jakob.

Wieder vereint um 16:00 Uhr, diesmal vor

dem Goldenen Dachl. wird uns der Stadtführer, bereits bekannt von unserem Aufenthalt in Rattenberg, diesmal die Geschichte Innsbrucks näher erklären.

Angereichert mit Anekdoten aus dem Zusammenspiel von Politik und Machtstreben vergangener Fürsten und Könige und deren Mätressen werden wir dann gegen 18:00 Uhr mit der Hungerburgbahn auf den gleichnamigen Stadtteil hochfahren.

Dort steigen wir aus, genießen den Blick auf die Stadt und begeben uns dann in die Talstation der Seegrubenbahn. Hier befindet sich auf kleinstem Raum ein Museum, das mit unterschiedlichsten multimedialen und interaktiven Elementen Bildgeschichten zu den Themen „Architektur“, „Lifestyle“ und „Geschichte“ der Innsbrucker Nordkettenbahnen erzählt.

Das war es heute aber schon wieder mit der Kultur. Jetzt heißt es Nerven bewahren, Augen auf den Boden richten, die Bergfahrt mit der Gondel auf die Seegrube steht an! Für manch Einen sind die 6 Minuten Gondelfahrt lange, Anderen dürfte es gerne länger dauern. In der Bergstation Seegrube können wir uns in einem eigens reservierten Raum zusammensetzen, Essen und Trinken und den Abend und die letzten Tage Revue passieren lassen. Speis und Trank gehen bitte auf eigene Rechnung.

Der Sonnenuntergang laut astronomischen Kalender ist um 19:42 Uhr, Dämmerung gegen 21:05 Uhr. „Alpenglühen“ in reinster Form ist bestellt! Dabei immer im Blick die vom Talboden her leuchtende Stadt sowie die Aussicht auf die Berge rundum. Spätesten jedoch um 23:30 Uhr heißt es aber mit der letzten Gondel ins Tal zu fahren. Angekommen in der Station Hungerburg wartet bereits der Bus der Linie J der uns in die Stadt hinunterbringt (Richtung Marktplatz, Burggraben, Museumstraße).

### **Samstag, 14. Mai**

*Mit Bahn und Schiff hinauf zur Gaisalm!*

Heute fahren wir mit der Bahn nach Jenbach Bahnhof. Er ist einer der seltenen Bahnhöfe mit drei verschiedenen Spurweiten, drei verschiedenen Traktionsformen und drei verschie-

denen Betreibern.

Zur Erreichung des Zieles Achensee, hier fährt man zum See „hinauf“, benutzen wir die dampfbetriebene Zahnradbahn, Spurweite 1000 mm, die Achenseebahn. Gleich nach dem Bahnhof Jenbach, auf 532 m Seehöhe, beginnt die Zahnradstrecke, System Riggenbach. Sie weist bei der Bedarfshaltestelle Burgeck, km 1,4, die größte Steigung mit 160 Promille auf. Nach 30 Minuten Fahrzeit erreicht man den höchsten Punkt der Trasse, den Ausweich- und Scheitelbahnhof Eben, km 3,62, auf 970 m Seehöhe. Hier kreuzen bei Bedarf Berg- und Talzug und hier wird die Lokomotive umgesetzt. Aus Sicherheitsgründen werden bergwärts Züge geschoben und talwärts gezogen.

Knapp vor dem Bahnhof Eben endet die Zahnradstrecke. Danach geht sie als Reibungsstrecke mit einem Gefälle von 25 Promille weiter bis zur Endstation Seespitz. Hier besteht Umsteigeanschluss an das Schiff.

Wir fahren mit dem Schiff über den Achensee zur Gaisalm, Ankunft lt. Plan um 12:35 Uhr. Eine Alm, die nur zu Fuß oder mit dem Schiff erreichbar ist. Der beste Platz um die Seele baumeln und sich nach oder vor einer Wanderung von der Küche verwöhnen zu lassen. Je nach Lust und Laune können wir hier in dieser fjordähnlichen Landschaft verweilen. Oder man wandert entlang eines kleinen Pfades am westlichen Seeufer, ca. 1,5 h ca. 5 km Weglänge, nach Pertisau zurück.

Das Schiff mit Abfahrt um, 15:10 Uhr ab Gaisalm, oder Pertisau um 15:35 Uhr bringt uns zur Station Seespitz, wo wir um 15.50 anlegen.

Um 16:00 Uhr geht's mit dem Dampfzug weiter. Zuerst nach Eben hoch, dann wieder tief hinunter nach Jenbach, an 16:42 Uhr. Innsbruck erreichen wir dann um 17:22 Uhr.

Ein Tag mit viel frischer Luft und frischem Wasser sowie viel Dampf geht zu Ende!

### **Sonntag, 15. Mai, Pfingstsonntag**

*Iglerbahn, Stubaitalbahnhof, Besichtigung Remise der Tiroler Museumsbahnen*

Wir gehen heute zur Haltestelle Stubaitalbahnhof. Hier werden wir von den Tiroler Muse-

umsbahnen begrüßt und erhalten eine Führung durch das Gelände.

In den Räumlichkeiten des ehemaligen Bahnhofsgebäudes der Stubaitalbahnhof ist seit 1984 das Localbahnmuseumuntergebracht. In drei Schauräumen werden alle Lokalbahnen und Straßenbahnbetriebe auf dem Gebiet Alt-Tirols (Nord- und Südtirol sowie „Welschtirol“/Trentino) in Wort und Bild dokumentiert. Daneben können Modelle typischer Fahrzeuge, wie sie einst verkehrten, bestaunt werden. Technische Exponate vervollständigen die Ausstellung. Der Großteil der Fahrzeugsammlung befindet sich in der Museumsremise.

Eine erste Sonderfahrt bringt uns nach Igl. Gefahren wird mit einer Garnitur aus dem Bestand der Tiroler Museumsbahnen. Die Fahrt beginnt am Bergiselbahnhof auf 589 m Seehöhe am Fuße des Bergisel. Von hier führt die Strecke in zahlreichen Kurven durch Wälder mit sporadischem Ausblick auf die Stadt Innsbruck bis zur Ausweiche Tante Gert (vormals Teutoburger Wald). Hier werden allenfalls notwendige Zugkreuzungen auf der eingleisigen Strecke durchgeführt. Ab hier geht es dann noch eine Weile durch den Wald, um dann im letzten Drittel der Strecke auf der Hochfläche des Mittelgebirges, mit einem wunderschönen und uneingeschränkten Panoramablick über das Inntal, die Nordkette bis hin zu der Gletscherwelt der Stubai Alpen, zum Endpunkt der Strecke am Ortseingang von Igl auf 900 m Seehöhe zu kommen.

Insgesamt hat die Strecke eine Länge von 8,362 km bei einer maximalen Steigung von 46 Promille. An Kunstbauten sind hier lediglich die Brücke über die Sill bzw. seit dem Autobahnbau über die Brennerautobahn und ein kurzer Tunnel beim Schloss Ambras zu vermelden.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Igl reisen wir wieder hinunter nach Innsbruck. An der Endstelle beim Stift Wilten verlassen wir die Bahn und kehren ins Nahe gelegene Gasthaus Bierstindl ein.

Gestärkt starten wir dann um 14:00 Uhr unseren nächsten Programmpunkt. Zuerst gehen

wir Richtung Betriebshof der IVB und warten an der Haltestelle der Stubaitalbahn. Eine Nostalgiegarnitur, diesmal von der IVB, steht uns für eine Fahrt in das Stubaital zur Verfügung.

Die Bahn wurde wunderbar der vorhandenen Landschaft angepasst und führt den Reisenden über sehr reizvolle Landschaftsstriche mit tollen Ausblicken auf die Tiroler Bergwelt von Innsbruck ins Stubaital zum Endpunkt Fulpmes. Ab dem Betriebshof der „Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH“ geht die Bahn in einen eigenen Gleiskörper über. Hier beginnt die Bergstrecke mit der ersten großen Steigungsstrecke. Die Stubaitalbahn hat bis Kreith Steigungen bis zu 46 Promille, danach geht es bis Telfes fast eben dahin von wo die Strecke bis Fulpmes wieder abfällt.

Hinter der Haltestelle Nockhofweg fährt die Bahn in einem Rechtsbogen in den steilen Mutterer Graben ein, dessen Flanke sie in einem 150 m langen Tunnel durchfährt. Unmittelbar an den Tunnel anschließend folgt die Brücke über den Graben. Auf Grund geologischer Probleme in diesem Tunnelbrückenabschnitt erfolgt ein Neubau mit einer optimierten, leicht begradigten und verkürzten Streckenführung 150 m talauswärts. Die neue Brücke, 160 m lang, maximale Höhe 43 m, soll 2017 in Betrieb gehen.

Gleich hinter Kreith wird der Klausbachgraben überquert und zwar auf einem 40 m hohen eisernen Viadukt in Trestlework-Bauweise, einer in Europa sehr selten verwendeten Brückenkonstruktion.

Die Stubaitalbahn durchquert nun auf fast ebener Gleistrasse die weitläufigen Telfeser Wiesen, ein Mischgebiet aus Wiesen, Weiden und lockerem Lärchenmischwald, das zu den größten und schönsten seiner Art in Österreich zählt. Bemerkenswert ist, dass die Telfeser Wiesen bis heute noch durch keine Straße erschlossen wurden und die Bahn in diesem einzigartigen Erholungsgebiet sozusagen das alleinige Verkehrsmonopol besitzt. Die Weiterfahrt gibt uns nun den Blick zu den markanten Stubaier Alpen, von der Serles (2718 m) im Vordergrund bis zur Gletscherwelt mit dem

markanten Zuckerhütl (3507 m) im Hintergrund, frei. Kurz vor Luimes erreicht die Bahn mit 1006 m Seehöhe den höchsten Punkt der Strecke. Die Stubaitalbahn hat bis hierher 417 Höhenmeter überwunden. Nach der Unterführung einer Hofzufahrt durchfahren wir nochmals einen tiefen Graben, ehe die Gemeinde Telfes erreicht wird. Nach der Ortsdurchfahrt senkt sich die Trasse der Stubaitalbahn, in zwei weiten Schleifen durch Wiesen, und strebt Fulpmes, dem Hauptort des Tales, zu.

In Fulpmes haben wir einen kleineren Aufenthalt, den wir für einen kleinen Bummel durchs Dorf nutzen können.

Als besondere Bequemlichkeit wird uns die Nostalgiegarnitur bei der Rückfahrt ab Fulpmes direkt in das Stadtzentrum Innsbrucks bringen. Somit können wir am Terminal Marktplatz, in der Museumstraße oder am Hauptbahnhof der Garnitur entsteigen.

## **Montag, 16. Mai, Pfingstmontag**

*Abschied nehmen!*

EIN LETZTER BLICK AUF DIE BAHN, DIE STADT UND AUF DIE NORDKETTE!

Wir treffen uns heute auf der im 12. Stock des **ADLERS HOTEL** gelegenen Terrasse. Alpentapas und verschiedene Getränke stehen uns zur Verfügung. Diesmal ist bereits alles bezahlt! Und den schönen Ausblick gibt's gratis dazu! Wir stoßen mit einem Gläschen Sekt auf die vergangenen Tage an! Wir sind uns sicher, dies waren nette und unterhaltsame Stunden, die wir hier in Innsbruck verbringen konnten. Lasst uns die vergangenen Tage noch Revue passieren, lasst uns noch nette Worte austauschen, bevor die Rückreise in alle Himmelsrichtungen angetreten wird. Wir bedanken uns bei allen für die letzten Tage und wünsche eine gute Heimreise!

Zum Abschluß wird die Stafette zur Austragung des Funtreffens 2017 (Gerüchteküche brodeln, Spannung steigt) in ...an ...feierlich überreicht.

Wir verlassen dieses Etablissement pünktlich um 11:29 Uhr.

*Für das Orgateam Martin, Marco & Harald.*

## Ausflug zum Bundenthaler am 12. Juni

IM Juni wollen wir der „Wieslauterbahn“ in der Pfalz einen Besuch abstatten.

### Die Strecke

Der 1911 eröffnete Streckenabschnitt zwischen Hinterweidenthal-Ost und Bundenthal-Rumbach hat eine Länge von 15,3 km und sollte eine Verbindung zwischen Zweibrücken-Pirmasens, Bad Bergzabern–Winden(Pfalz), Weissenburg und Wörth–Karlsruhe herstellen.

Nach dem 1. Weltkrieg wurden die Pläne eines Weiterbaus zwischen Bundenthal-Rumbach und Bad Bergzabern ad acta gelegt, da es dafür keine Notwendigkeit mehr gab und auch Weissenburg (franz.: Wissembourg) nicht mehr zum deutschen Staatsgebiet gehörte. Auf Betreiben des französischen Militärs, das im Zuge der Rheinlandbesetzung von 1920 bis 1930 das Gebiet kontrollierte, wurde eine schmalspurige Strecke in ein Lager von Bundenthal-Rumbach nach Ludwigswinkel gebaut.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde Anfang der 60er Jahre ein ca. 1 km langes Gleisstück zwischen Hinterweidenthal und Dahn gebaut, um ein Tanklager der NATO mit schweren Kesselwagen-Zügen zu erreichen.

Bereits 1966 wurde der Personenverkehr auf dieser Strecke eingestellt. Nur durch Proteste der Bevölkerung war es gelungen einen Ausflugsverkehr am Wochenende bis 1976 aufrecht zu erhalten. Das endgültige Aus kam schließlich durch die Einstellung des Güterverkehrs im Jahre 1995.

1997 griff man die Idee eines Wochenendverkehrs wieder auf und seit diesem Zeitpunkt gibt es auf dieser Strecke den „Bundenthaler“, der an Sonn- und Feiertagen und seit 2012 auch mittwochs verkehrt. Um dieses Gebiet als Ausflugsregion auch für den Karlsruher Raum zu erschließen wurde der Felsenland-Express der AVG(KVV) ins Leben gerufen. Er verkehrt vom 1. Mai bis Oktober vom Hauptbahnhof Karlsruhe aus an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen u. a. über Wörth, Kandel, Landau und Annweiler am Trifels ebenfalls umsteige-

frei ins reizvolle Wieslautertal. Und um die Fahrt noch erlebnisreicher zu machen, verkehrt der Felsenland-Express als historischer Triebwagen („Esslinger“).



Für die Zukunft ist ab 2020 eine regelmäßige Bedienung im Rhein-Neckar-Takt geplant. Der zuständige Zweckverband hat dies aber schon auf nach 2023 verschoben.

Die Fahrt mit dem „Bundenthaler“ für uns durch das „Dahner Felsenland“, dessen landschaftlichen Reiz man sich nicht entziehen kann.

### Das „Dahner Felsenland“ und Burg „Berwartstein“

Das Dahner Felsenland ist Teil des Naturparks „Pfälzerwald“. Es liegt zwischen 200 m (Täler) und 400 m (Berge) hoch und wird von der Lauter, die hier an ihrem Oberlauf Wieslauter heißt, zum Rhein hin entwässert.



Charakteristisch sind die durch Buntsandstein gebildeten Felsformationen, die bei Kletterern und Wanderern sehr beliebt sind. Um einige Felsen ranken sich alte Sagen, wie hier den Teufelstisch oder dem Jungfernsprung.

Von den 16 Burgen bzw. Burgruinen im „Dahner Felsenland“ wollen wir an diesem Tag eine erklimmen: Burg „Berwartstein“ bei Erlenbach.

Erstmals 1152 urkundlich erwähnt, erlebte sie im Mittelalter als Raubritterburg unter Hans Trapp wechselvolle Zeiten. Über die Herren von Weingarten und die Eckebrechte von Dürkheim kam der Berwartstein 1347 an das dem Benediktinerorden gehörende Kloster Weißenburg. Mehr als hundert Jahre später, 1453, begab sich das Kloster unter den Schutz des Kurfürsten von der Pfalz und räumte ihm das sogenannte Öffnungsrecht ein. Gegen den Protest des Klosters, das sich weiterhin als Eigentümer sah, übergab dann 1480 Kurfürst Philipp der Aufrichtige die Burg seinem Marschall Hans von Trotha, regional auch „Hans Trapp“ oder (seltener) „Hans Trott“ genannt, zu erblichem Lehen. Unter dessen Herrschaft wurde sie weiter befestigt und erwarb sich den Mythos der Uneinnehmbarkeit. 1484 ließ der neue Burgherr am Nordhang des 402 m hohen Nestelberges, südlich gegenüber der Hauptburg und nur 370 m Luftlinie entfernt, ein Vorwerk mit einem 15 m starken Turm errichten, das später im Volksmund „Klein-Frankreich“ genannt wurde. Im folgenden Jahr übereignete der Kurfürst auch das „Zubehör“ der Burg an Hans von Trotha. Dieser ließ, weil das Kloster Weißenburg wiederum heftig protestierte, kurzerhand die nahe Wieslauter aufstauen und entzog so dem 8 km abwärts gelegenen Städtchen Weißenburg das Wasser.

### Fahrtverlauf

Unser Reiseführer Andreas muss manchmal auch am Wochenende arbeiten, daher haben wir für unseren Ausflug in die Pfalz Sonntag, den 12.6.2016 eingeplant.

Der voraussichtliche Fahrplan sieht wie folgt aus:

### Hinfahrt

#### VON STUTTGART

Stuttgart Hbf	ab	9:00 Uhr	
Karlsruhe Hbf	an	9:53 Uhr	(U)
Karlsruhe Hbf	ab	10:06 Uhr	
Landau (Pfalz)	an	10:36 Uhr	(U)
Landau (Pfalz)	ab	11:01 Uhr	
Bundenthal-Rumbach	an	12:09 Uhr	

#### VON MANNHEIM

Mannheim Hbf	ab	9:54 Uhr	
Neustadt (Weinstraße)	an	10:31 Uhr	(U)
Neustadt (Weinstraße)	ab	10:45 Uhr	
Landau (Pfalz)	an	10:57 Uhr	

Umsteigen und Weiterfahrt mit dem Bundenthaler:

Landau (Pfalz)	ab	11:01 Uhr	
Bundenthal-Rumbach	an	12:09 Uhr	

### Rückfahrt

#### NACH STUTTGART

Bundenthal-Rumbach	ab	16:47 Uhr	
Karlsruhe Hbf	an	18:47 Uhr	(U)
Karlsruhe Hbf	ab	19:19 Uhr	
Stuttgart Hbf	an	20:39 Uhr	

#### NACH MANNHEIM

Bundenthal-Rumbach	ab	16:47 Uhr	
Landau (Pfalz)	an	17:56 Uhr	(U)
Landau (Pfalz)	ab	18:02 Uhr	
Neustadt (Weinstr.)	an	18:16 Uhr	(U)
Neustadt (Weinstr.)	ab	18:31 Uhr	
Mannheim Hbf	an	19:03 Uhr	

Für die Teilnehmer aus Stuttgart wollen wir das SWT benutzen, für die Teilnehmer aus Heidelberg/Mannheim das VRN-Tagesticket. Daher bitten wir um die Anmeldung zur verbindlichen Teilnahme bis zum 8.Juni bei Andreas oder Bernd.

**Bernd**

## **FES-Veranstaltungstermine**

### **Stammtische**

#### **Stuttgart (in der Regel jeden 3. Sonntag im Monat):**

- **23.4.2016 – Samstag**

Besuch des „Tags der offenen Baustelle“ am Fildertunnel. Weitere Informationen im Artikel auf Seite 5.

Beginn 13:00 Uhr Endhaltestelle Fasenenhof/Schelmenwasen der Stadtbahnlinie U6.

Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail [bernd@fes-online.de](mailto:bernd@fes-online.de)

- **15.5.2016 – Sonntag**

*Fällt aus wegen Funtreffen*

- **26.6.2016 – Sonntag**

Fahrt mit dem „Bundenthaler“ Hinterweidenthal Ost–Bundenthal-Rumbach. Weitere Informationen im Artikel auf Seite 14.

Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail [bernd@fes-online.de](mailto:bernd@fes-online.de)

### **München:**

#### **29.4. + 27.5. + 24.6. (jeweils letzter Freitag im Monat)**

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Gaststätte „Beim Franz“, Holzstraße 41, München.

Info: Peter – Tel. (089) 2023 9703 / E-Mail [peter@fes-online.de](mailto:peter@fes-online.de)

### **Nürnberg:**

#### **10.4. + 22.5. + 4.6. (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat – *Im Juni Ausflug mit den Münchnern, siehe unten!*)**

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café – ess – bar „CARTOON“, An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg.

Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail [bernd@fes-online.de](mailto:bernd@fes-online.de)

#### **16. April 2016 – Samstag, ab München**

##### **Große Rundfahrt über die Außerfernbahn**

Treffpunkt München Hbf, Gleis 29 um 10:00 Uhr, Abfahrt 10:32 Uhr, RB 59449 nach Garmisch-Partenkirchen

#### **4. Juni 2016 – Samstag, ab München**

##### **Spargelessen in Schrobenhausen und Besuch von Ingolstadt**

Mit Stadtführung und Cafésbesuch in Ingolstadt (in Ingolstadt gemeinsame Veranstaltung mit dem Stammtisch Nürnberg).

Treffpunkt München Hbf, Gleis 14 um 9:40 Uhr, Abfahrt 10:04 Uhr mit RE 57028 Richtung Donauwörth. Ankunft in Schrobenhausen um 11:24 Uhr.

#### **4. Juni 2016 – Samstag, ab Nürnberg**

##### **Besuch von Ingolstadt**

Mit Stadtführung und Cafésbesuch in Ingolstadt (in Ingolstadt gemeinsame Veranstaltung mit dem Stammtisch München).

Treffpunkt Nürnberg Hbf an der DB Information um 10:45 Uhr, Abfahrt Gleis 13 um 11:10 Uhr mit RE 4015 Richtung München. Ankunft in Ingolstadt um 11:55 Uhr