FES-Mitteilungen
Ausgabe 4/2017
Oktober 2017

Besuch des Feldbahnmuseums Wiesloch

Herbsttreffen in Saarbrücken

Weihnachtsfeier am 17. Dezember

Veranstaltungen

Liebe Fes'ler,

im letzten Quartal haben wir neben dem wie immer sehr gut besuchten FES-Sommerfest zwei schöne Ausflüge nach Tübingen und zum Feldbahnmuseum in Wiesloch gemacht, bei denen wir uns ebenfalls über eine rege Teilnahme freuen konnten. Darüber hinaus bekamen unsere Schweizer Freunde, unser Heiko aus Stuttgart und ich Besuch vom SWR, um für die Sendereihe Eisenbahnromantik weitere Aufnahmen und Interviews zu machen. Wie es den Beteiligten dabei ergangen ist, erfahrt Ihr in dieser Ausgabe unseres Rundschreibens. Aber auch, was alle verpasst haben, die in beim Feldbahnmuseum in Wiesloch nicht dabei waren. Höhepunkt war aber ohne Zweifel unser erstes Herbsttreffen Anfang Oktober, das mit 32 Teilnehmern ein voller Erfolg war und für dessen perfekte Organisation an dieser Stelle noch einmal Andreas und Uli gedankt werden soll. Der Bericht ist ebenfalls auf den folgenden Seiten zu finden.

Weiter geht's im November mit der Besichtigung der legendären N-Anlage vom Stuttgarter Hbf, die jetzt endlich in Herrenberg der Öffentlichkeit zugänglich ist. Diese Nachbildung des Stuttgarter Hauptbahnhofes mit seinem Umfeld hat insbesondere für Einheimische einen hohen Wiedererkennungswert und deren Besuch ist für Stuttgarter eigentlich eine Pflichtübung. Und zum Jahresabschluss sind wieder alle Mitglieder und Freunde des FES zu unseren beliebten Weihnachtsstammtisch herzlich eingeladen. Also dann bis zu den nächsten Veranstaltungen des FES,

Euer Bernd

Titelbild

Das letzte erhaltene Fahrzeug der in den Jahren 1951 (Prototypen)/1956 (Serienfahrzeug) bei der CFL in Dienst gestellten VT95 läuft heute bei der „Association des Musée et Tourisme Ferroviaires“ (AMTF) auf der Museumsstrecke „Ligne des Minières“ Petingen/Pétange–Fond-de-Gras. Hier steht es abfahrbereit am Train 1900-Bahnsteig in Petingen/Pétange um uns nach Fond-de-Gras zu bringen. Bei der CFL lief es bis 1970 unter der Betriebsnummer Z 151.

Impressum

Herausgeber:	Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V., Stuttgart
Bankverbindung	
PSD Bank RheinNeckarSaar	
IBAN	DE49 6009 0900 7819 6766 00
BIC	GENODEF1P20
Redaktion:	Bernd Zöllner
Layout und Satz:	Patrick Fiala
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
Redaktion FES-Mitteilungen:	redaktion@fes-online.de
Veranstaltungsvorschläge:	termine@fes-online.de
Internet:	`http://www.fes-online.de/`

Durch das Wäldchen mit der Feldbahn

WIES-LOCH-WALL-DORF! Was für ein romantischer, an längst vergangene Zeiten erinnernder Name – sieht man da nicht unentwegt mampfende Kühe in einer grünen Senke, gelegen an einem kleinhäusrigen Dörfchen, deren optische (und moralische) Spitze der alles überragende Kirchturm ist?

Nun denn, das muss schon lange, sehr lange her sein. Wiesloch war schon 1843 so bedeutend, dass das Städtchen einen Bahnhof an der Hauptstrecke Mannheim - Karlsruhe bekam, auch wenn dieser runde 3 Kilometer westlich der Stadt lag. Aber schon 43 Jahre später baute man eine Pferde-Straßenbahn vom Zentrum zum Bahnhof; diese bestand dann 15 Jahre lang bis 1901, und im gleichen Jahr bekam der Ort eine richtige Straßenbahn, welche sogar über 13 Kilometer Länge den bedeutenden Ort Heidelberg erreichte, leider aber in den 1970er Jahren ebenfalls stillgelegt wurde.

Und überhaupt…Romantik? Wiesloch-Walldorf ist inzwischen Sitz zahlreicher hochmoderner Industrien und sogar IC-Halt – immerhin! Und dennoch besuchten elf FESler am 10.9.2017 weniger den Ort als vielmehr das romantische Feldbahn- und Industriemuseum, welches vom rührigen dort ansässigen Verein betrieben wird.

Vom Bahnhof aus war es nur bei wunderschönstem Wetter ein Viertelstündchen zu laufen, und direkt gegenüber der für ganz Süddeutschland verantwortlichen REWE-Zentrale fanden sich in einer kleinen Senke am Waldrand schmale Gleise, knatternde Loks und fröhlich rumpelnde Wagen. Bratwurst- und Dieselgeruch lagen in der Luft, und unser kleines Häufchen versammelte sich zunächst, um sich auch an Steaks, Bier und Cola sowie anderen leckeren Dingen zu laben.

Später dann gingen wir ans Eingemachte: Die netten Vereinsmitglieder boten auf ihrem Gelände einer alten Ziegelei Führungen im und am Lokschuppen an, zahlreiche Exponate wie auch Eimerketten-, Seil- oder Fuchs-Bagger, diverse Lorenwagen und mehrere alte Feldbahn-Lokomotiven konnten wir intensiv inspizieren, und natürlich krachrumpelten wir auf einer hübschen durch das kleine Wäldchen führenden Feldbahnschleife, seitlich sitzend auf schon fast niedlich zu nennenden Personenwägelchen, Nase im Wind und Sonne überm Laubbaumdach – was will man mehr als ein in alle Richtungen interessierter Eisenbahnfan?

Schließlich war die Zeit für eine weitere leckere Kalorienaufnahme gekommen, und bei Kaffee und Kuchen und intensiven Gesprächen drehten sich die Zeiger der Uhr wie so oft viel zu schnell.

Man muss auch immer wieder den Hut ziehen vor diesen rührigen Vereinen, welche aus einer bereits mit Steinen zugeschütteten Senke ein solches Schmuckstück der Technik-Geschichte herstellen. Die Feldbahner haben noch einiges an neuen Projekten vor, und ich bin mir ziemlich sicher: Das wird!

Ein ereignisreicher und interessanter Tag neigte sich dann dem Ende zu, und wir konnten um einiges klüger, entspannt, satt und froh wieder gen Heimat fahren.

Heiko

Herbsttreffen in Saarbrücken

NACHDEM wir zunächst von Andreas Mansch, später von unserem bewährten FES-Orgateam im Zweijahres-Rhythmus im Herbst Schmalspur-Reviere in Deutschland besucht haben wurde in diesem Jahr der Fokus auf andere interessante Eisenbahn-Reviere erweitert. Unter dem Titel „Herbsttreffen“ trafen wir uns in diesem Jahr über das verlängerte Wochenende um den Nationalfeiertag in Saarbrücken um uns in Deutschland, Luxemburg und Frankreich „Tram-Trains“, historische Eisenbahnen, Grubenbahnen und besondere Formen der Straßen-O-Bus-Bahn anzuschauen. Los ging's am Freitag Abend mit einem Buffet im Restaurant unseres gemeinsamen Hotels am Saarbrücker Hauptbahnhof.

Am Samstag bestiegen wir den von die von den Luxemburgischen Staatsbahnen betriebene Busverbindung „Luxemburg-Saarbrücken-Express“, eine seit 2002 bestehende Direktverbingung vom Saarbrücker Hbf zum Luxemburger Bahnhof, die in der Regel alle ein bis zwei Stunden verkehrt. Nach 1:15 h Fahrzeit am Luxemburger Bahnhof angekommen bestiegen wir den Zug nach Athus, den wir in Petingen/Pétange wieder verließen. Dort verließen wir den Bahnhof über den Hinterausgang um zum Bahnsteig des „Train 1900“ zu kommen. Nach etwas Wartezeit, die zum beobachten und photographieren des Bahnverkehrs um den CFL-Bahnhof genutzt wurde kam unser Zug. Es handelt sich dabei um einen 1951 für die CFL gebauten VT95-Prototyp. Dieser brachte uns über die 1875 erbaute und 1963 stillgelegte „Ligne des Minières“, die ausschließlich dem Transport von Eisenerz gedient hatte und heute von der „Association des Musée et Tourisme Ferroviaires“ (AMTF) betrieben wird nach Fond-de-Gras.

Dort erreichten wir nach einigen Metern Fußweg den Startpunkt der „Minièresbunn“, eine Grubenbahn, mit Hilfe derer bis 1979 Eisenerz aus der Eisenerzgrube Dhoil transportiert wurde. Heute kann man dort als Tourist mit speziell aus ehemaligen Gotthard-Basistunnel-Abraumwagen entstandenen Personenwagen ein- und durchfahren. Zunächst brachte uns ein von einer Diesellok gezogener Zug mit offenen Wagen durch einen Wald zum eigentlichen Startpunkt der Grubenbahn. Dort stiegen wir in den von zwei elektrischen Grubenlokomotiven mit Oberleitungs-Stromversorgung beförderten Zug ein und ab ging's in den Berg! Am anderen Ende der Strecke, in Dhoil stiegen wir kurz aus und erfuhren durch unseren Führer bereits einiges über Geschichte, Infrastruktur und Fahrzeuge der Mine und ihrer Grubenbahn.

Bei der Rückfahrt stiegen wir im Berg aus und erfuhren dort einiges über das abgebaute Erz und die Arbeitsweise und -bedigungen für die Minenarbeiter. Es war eine recht schmutzige, laute und anstrengende Tätigkeit. Es gab noch einen weiteren Zwischenhalt um im Tunnel abgestellte Lokomotiven anschauen und photographieren zu können. Wieder Ausgangspunkt des Zubringer-Zugs angekommen marschierten wir zum „Café bei der Giedel“, wo man uns erwarten würde. Aufgrund von Mißverständnissen wurden dort zwar nicht erwartet, aber aufgrund er Flexibiliät der Angestellten und unter tatkräftiger Mithilfe von Christoph aus der Schweiz, der französisch spricht und so zwischen den Angestellten und uns vermitteln konnte wurde trotzdem noch alles gut und wir erhielten ein leckeres Menü bestehend aus einer gemischten Schinkenplatte, Pommes frites, Mayonnaise und Salat sowie einen Eisbecher und Kaffee, so daß wir alle zufrieden und satt waren. Ein Danke nochmal an Christoph, ohne den das nicht so reibungslos und doch recht zügig abgelaufen wäre! Dann wurden wir schon wieder vom VT95-Prototyp erwartet, der uns zurück nach Petingen/Pétange brachte. Von dort fuhren wir mit einem Regelztug der CFL wieder zurück nach Luxemburg, wo jeder die Möglichkeit hatte, die Stadt zu erkunden. Wir trafen uns am Abend wieder am Bahnhof von wo uns der „Luxemburg-Saarbrücken-Express“ wieder nach Saarbrücken zurück brachte.

Am Sonntag ging es nach Frankreich und zwar nach Nancy. Die dort 1874 eröffnete Straßenbahn wurde 1958 stillgelegt, 1982 wurde ein klassisches O-Bus-System eingerichtet. Dieses wurde im Jahr 2000 durch ein „Tramway sur pneumatiques“ („Straßenbahn auf Gummirädern“) ersetzt. Dabei handelt es sich um einen O-Bus, der auf dem Großteil der Strecke der einzigen Linie 1 von 11,4 km durch eine in der Mitte der Fahrspur verlegte Schiene geführt wird. Am Anfang mußte das System wegen technischer Schwierigkeiten für über ein Jahr stillgelegt werden, seit dem läuft es ohne größere Probleme. Da für das System inzwischen keine Ersatzteile mehr erhältlich sind plant man im Moment für die Jahre 2020/2021 die Umstellung auf ein klassisches Rad-Schiene-System. Wir fuhren mit dem Pendelzug Saarbrücken–Forbach bis nach Forbach, von dort über Metz (kurzer Aufenthalt um den Bahnhof von außen zu besichtigen/photographieren) nach Nancy. Bei schönstem Sonnenschein (nach dem der Samstag ziemlich verregnet war) erreichten wir Nancy und begaben uns zu Fuß zur Kathedrale, die wir besichtigten. Dann wurde wer wollte von Uli und Ansgar durch die Stadt geführt, dabei passierten wir auch die zentrale „Place Stanislas“, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört und am Tag unseres Besuchs aufgrund der Ausstellung „Place à l’arbre“ („Platz des Baums“ oder auch „Schöner Raum für den Baum“), die in diesem Jahr zum 14. Mal stattfindet üppig begrünt war.

Nachdem jeder seine kulturellen und/oder gastronomischen Bedürfnisse befriedigt hatte trafen wir uns wieder an der Kathedrale um dort in eine „Tramway sur pneumatiques“ zur Endstelle Essey Mouzimpré einzusteigen. Dort konnten wir den Betrieb der Endschleife inklusive Weiche betrachten. Mit dem nächsten Kurs ging es zurück in die Stadt und von dort in Richtung der anderen Endhaltestelle Vandoeuvre CHU Brabois. Wir verließen das Fahrzeug allerdings bereits an der Haltestelle Callot an der die Fahrzeuge aus der Führungsschiene auskoppeln bzw. einkoppeln. Dieser Vorgang wurde ausgiebig beobachtet und gefilmt.

Nachdem jeder genug gesehen und photographiert hatte fuhren wird wieder zurück zum Bahnhof, von wo aus es wieder über Metz und Forbach zurück nach Saarbrücken ging.

Der Montag widmete sich der Stadt Saarbrücken selbst und saarländischer Industriegeschichte. Zunächst befuhren wir allerdings den Südast der Saarbahn nach Saargemünd/Sarreguemines. Nach kurzem Aufenthalt dort fuhren wir wieder zurück zur Haltestelle „Johanneskirche“ am Rathaus, wo wir von unserer Stadtführerin erwartet wurde. Diese führte uns sehr anschaulich (und mit bewußt wenigen Jahreszahlen ☺) durch Geschichte und Gegenwart der Stadt Saarbrücken.

Nachdem die Führung beendet war hatte jeder Gelegenheit sich für den Nachmittag zu stärken. Dann trafen wir uns wieder am Bahnhof, von wo uns eine RB in zehn Minuten nach Völklingen brachte. Dort erreichten wir nach kurzem Fußmarsch die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehörende Völklinger Hütte. In dieser wurde von ihrer Inebtriebnahme 1883 bis zu Stillegung 1986 aus Eisenerz Roheisen gewonnen.

Die Hütte wurde direkt nach ihrer Stillegung unter Denkmalschutz gestellt und im Jahr 1994 zum UNESCO Weltkulturerbe erhoben. Zunächst wurden wir dort von einem ehemaligen Hüttenarbeiter durch das Werk, dessen Geschichte, die Eisengewinnung und die dort herrschenden Arbeitsbedingungen geführt. Wir erreichen dabei einen der höchsten Punkt der Hütte, die obenliegende Einfüllöffnung eines der sechs Hochöfen auf der sogenannten „Gichtbühne“ in 27 m Höhe. Es war sehr beeindrucken zu sehen und zu hören wie in der Völklinger Hütte aus Eisenerz und Kohle Roheisen hergestellt wurde. Nach Ende der Führung hatte jeder Gelegenheit, die Hütte noch auf eigene Faust zu erkunden, bevor es wieder zum Bahnhof ging, von wo aus uns ein SÜWEX-RE wieder zurück nach Saarbrücken brachte.

Am Dienstag war schon wieder Abschied angesagt. Dazu befuhren wir den Nordast der Saarbahn über Riegelsberg nach Lebach. Dort wurde bei einem Becherchen Sekt Abschied gefeiert. Der nächste Zug brachte uns wieder zurück zum Saarbrücker Hbf, von wo aus die Teilnehmer wieder gen Frankreich, Hamburg, Berlin, Ulm, Franken, München, Schweiz und Monnem aufbrachen.

Damit ging eine zwar phasenweise recht nasse aber nichtsdestotrotz wieder sehr schöne Veranstaltung der schwulen Eisenbahnfreunde Europas zu Ende!

Patrick

Eisenbahnromanik und schwule Eisenbahnfreunde
Erfahrungsberichte der Beteiligten

NACHDEM der SWR uns für seine Kultsendung Eisenbahnromantik an einem Tag während des Funtreffens begleitet hat, ging es danach um die einzelnen Schwerpunkt-Themen, auf die wir uns nach einigen Diskussionen mit dem SWR geeinigt hatten. Für uns alle war das Auftreten im Fernsehen und die damit verbundenen Begleiterscheinungen eine ganz neue Erfahrung. Daher schildern nachfolgend die „Betroffenen“ ihre ganz persönlichen Erfahrungen.

Für den ersten Dreh begab sich das SWR-Team in die Schweiz, um sich ein Bild von den Aktivitäten unserer **Schweizer Freunde** zu machen. Federführend bei der Koordination und schließlich selbst im Mittelpunkt des Interesses war unser Christoph, hier seine Eindrücke vom Geschehen:

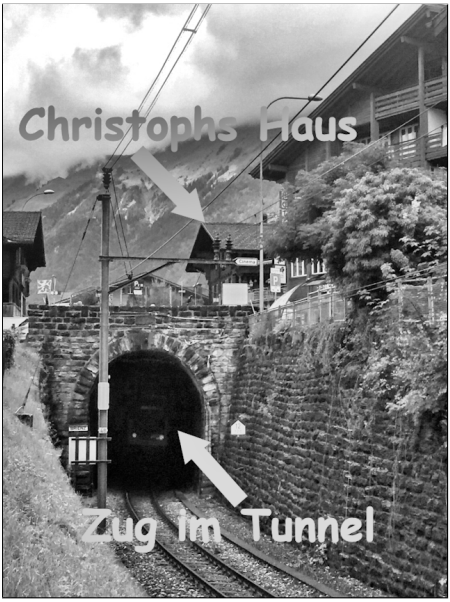
Am frühen Nachmittag des Donnerstags, 24. August 2017 trifft Frau Ruppel vom SWR aus Stuttgart in Brienz ein. Gemeinsam suchen wir die besten Standorte entlang der Brienzer Rothorn Bahn für die Filmaufnahmen des 2. Kamerateams am kommenden Tag.

Um 16 Uhr trifft auch ihre 2-köpfige Filmcrew des SWR in Brienz ein. Sofort beginnen die Dreharbeiten in meiner Wohnung.

Fokusse: Ich erinnere mich an meines Großvaters Bruder Gerhard, der die Brienzer Rothorn Bahn um 1930 zusammen mit einem Kompagnon nach einer langen Stilllegungszeit erfolgreich wiedereröffnet und weiterbetrieben hat.

Die Brienzersee-Uferbahn fährt im Tunnel knapp unterhalb meinem Wohnzimmer, ich spüre daher jeden Zug und kann auch sagen, ob es ein Interregio, ein Regio oder ein anderer Zug ist und ob der Zug rechtzeitig oder verspätet verkehrt. Innerhalb von knapp 2 Stunden wird dieser Dreh abgeschlossen.

Wunderbares Spätsommerwetter erwartet uns am darauf folgenden Freitag. Schon um 8:50 Uhr treffe ich das Filmteam am ersten Drehort, knapp vor dem Tunneleingang der Brienzersee-Uferbahn. Fokus: Zug fährt aus dem Tunnel und Blick auf mein Wohnhaus.



Sofort danach dislozieren wir zur Talstation und dem Depot der Brienzer Rothorn Bahn. Eine Außenkamera muss an einem Wagen montiert werden. Unterdessen ist eine weitere Filmcrew eingetroffen. Diese ist zuständig für die Außenaufnahmen in Brienz und fährt später aufs Brienzer Rothorn um Gipfelaufnahmen zu machen. 10:45 Uhr Bergfahrt ab Brienz bis zur Planalp zusammen mit der Crew des SWR. Erster Interviewteil während der Fahrt. Ich selber fahre kaum mehr bis aufs Brienzer Rothorn, dort oben hat es mir zu viele Touristen.

Planalp ist die Mittelstation der BRB. Hier steigen wir aus. Hier hat es auch ein gemütliches Berghaus mit ausgezeichneter Küche zu akzeptablen Preisen und einer wunderschönen Aussicht auf See und Berge. Zuerst werden

aber weiterfahrende Züge gefilmt. Anschließend spaziere ich zum Berggasthaus um auf dessen Sonnenterrasse die Aussicht zu genießen.

Fokus der Filmcrew: ich esse meinen Dessert, Haslinuss- und Zwetschgenkuchen mit Schlagrahm auf der Sonnenterrasse. Zweiter Teil des Interviews zu meinem Leben als schwuler Eisenbahner. Während der ganzen Zeit stören immer wieder die Kampfflieger der Eidgenossenschaft. Die Szene „Kuchen essender Hirsch“ wird über fünfmal filmisch begonnen und kurz darauf wegen der ballernden Armeepiloten abgebrochen.

Auch auf dem Rückweg zur Station der BRB wird weiter gefilmt, auch um Kuhglockengeläut einzufangen. Gegen 18 Uhr erreichen wir wieder Brienz. Die Leute des SWR fahren sofort weiter nach Bern um die Drehorte für den Folgetag, an der Schwulendemo, heute neudeutsch PRIDE genannt, festzulegen.

Samstag 14:45 Uhr treffe ich die Filmenden des SWR an einem der Wahrzeichen der Schweiz, dem Zeitglockenturm in Bern. Begrüßungsszenen mit meinen Freunden werden gefilmt. Anschließend spazieren wir gemeinsam zum Münster, dem Startort unseres Spaziergangs unterm Regenbogen. Während des ganzen anschließenden Marsches durch die Stadt bis zum Bundesplatz wird gefilmt und teils auch interviewt. Letzte Drehszene auf unserem Festplatz, dem Bundesplatz mit Fragen ob es eine Organisationen wie Pinkrail heute noch brauche und was wir in unserem Kampf für Gleichberechtigung bisher erreicht hätten.

Das nächste „Opfer“ war unser **Heiko aus Stuttgart**, über ihn sollte der Bezug zur Region hergestellt werden, in der der FES und der SWR beheimatet sind. Er hat die Aufnahmen gemeinsam mit Achmed so erlebt:

So, die Aufnahmen aus der Schweiz waren alle im Kasten, wie es so schön heißt, und an einem netten Sonntag im September wollte die Crew dann bei uns aufschlagen. Ja, sonntags! Im September habe ich Teilzeitbeschäftigter nämlich eine volle 6-Tage-Woche…

Treff war an der U-Bahn-Station Hauptfriedhof unweit unserer Wohnung; sie ist einfach optisch schöner gelegen als unsere eigentliche U-Bahn-Station Steinhaldenfeld. Aber ganz falsch ist es auch nicht – schließlich steigen wir gelegentlich dort ein und aus.

Fünf vor 9, wir spazieren mit leicht erhöhter Körperspannung zum Bahnsteig, und siehe, zwei schlanke Mitarbeiter männlichen Geschlechts stehen da und warten. Sie sind als unsere Kontaktpersonen leicht erkennbar – die monströse Kamera fällt ja auch gleich auf. Nummero 2 ist der Tontechniker. Wer fehlt? Frau Ruppelt, die Journalistin.

Bsssss, zittert das Smartphone des Kameramannes – ach je, die Gute ist zwar pünktlich zu Hause los – aber in die falsche Bahn gestiegen… und dann hat sie auch noch Pech, denn der Umzug zum Volksfest (Straßensperrungen,

Schienenersatzverkehr!) kommt ihr in die Quere... na, warten muss man können!

Um nicht zu viel Zeit zu verlieren, drehen wir erst einmal die Szene „Achmed und Heiko kommen nach einem schweren Arbeitstag glücklich und zufrieden nach Hause, steigen aus der U-Bahn aus und laufen dann ganz natürlich wirkend an der riesigen Kamera vorbei, ohne zu grinsen“. Gar nicht so einfach. Aber geschafft, und mit der der Ankunft der nächsten Bahn sind wir dann mit der Frau Ruppelt komplett.

Ein Viertelstündchen später sind wir an dem wunderschön im Grünen gelegenen Häuserblock angelangt, in welchem wir gern einen Großteil unseres Lebens verbringen. Auch hier ein paar Aufnahmen Marke „Glücklich und zufrieden erreichen sie die Haustür“.

So, unsere Wohnung. Intensiver als sonst entstaubt, sortiert und geputzt. Gab es wenigstens einen Grund dazu. Wir stellen unsere Plüschtierfamilie vor, sie sollte dann noch eine Rolle spielen. Unseren treuen Begleiter Endi (auch schon 22) kennt die Filmcrew ja aus Neustrelitz.

Frisch! Stürzen wir uns in die Filmerei! Die Kamera gleitet in unserer Bibliothek über meine informationsgewaltige Kursbuchsammlung, ich muss –zigmal in den Kursbüchern blättern und ein kluges Gesicht machen – mal ist die Kamera links, mal vorn, mal rechts. Die langsamste Verbindung aller Zeiten in Deutschland? Klar. Zeitungsmeldungen von 1844 – der neue Fahrplan von Karlsruhe nach Mannheim? Kann ich auch bieten.

Mein „Abgeknipst“ wird ebenfalls mit eingebracht, und dann bekommen Achmed und der große Plüschhund Darko ihren Auftritt: Ein Erlebnis aus dem Buch wird von den beiden nachgestellt und auch nur zwei Mal wiederholt.

Die Zeit verfliegt. Es ist wie eine große Prüfung, eine Klausur reinsten Wassers. Die Anspannung ist nach wie vor sehr stark. Konzentration!

Zum Schluss wird nebenbei der Train Simulator gestreift. Einige Bilder noch davon – aber das dauert wieder, bis die richtigen Einstellungen getroffen sind... doch irgendwann – endlich – 13.45 Uhr – alles im Kasten! Fast 5 Stunden Arbeit liegen hinter uns...

Die Crew, welche während der Dreharbeiten nur einen Schluck Mineralwasser zu sich nehmen wollte, bedankt sich noch einmal (wir haben auch zu danken) und fährt von dannen – direkt nach Oberasbach, zu Bernd und Achim. Wir gehen fix zur nächsten Pizzeria – und sind durch die Anspannung unglaublich erschöpft! Mehrere Tage lang spielt die Eisenbahn in unserem Leben fast keine Rolle mehr – nach dieser regelrechten „Überdosis“. Trotzdem – ein herrliches Erlebnis!

(... und wenn die Sendung dann ausgestrahlt wird, werde ich gewiss feststellen, da ich da furchtbar aussehe, dort Blödsinn rede und dann so komisch kucke... Stress pur!) ;-)

Direkt von Stuttgart fuhr das SWR-Team nach Oberasbach, übernachtete in einem Hotel in der Nähe, um dann am Montag pünktlich um 9:00 Uhr bei uns aufzuschlagen.

Nach einer kurzen Inspektion der Drehorte (Arbeitszimmer und Eisenbahnkeller) packte das Aufnahmeteam das Equipment aus und es ging in den Keller.

Hier ging es zunächst darum bei den etwas beengten Verhältnissen und der in 42 cm Höhe unter meiner Anlagenkonstruktion angeordneten Teststrecke mit der riesigen Kamera und einer Minikamera die richtigen Aufnahmepositionen und Lichtverhältnisse zu klären.

Testobjekt war die brandaktuelle H0-Nachbildung der E 52 von Piko, die MIBA mit meinem Artikel wird genau zum Erstsendetermin erscheinen. Den Test hatte ich natürlich schon vorher durchgezogen, weil ich jede Überraschung vermeiden wollte, so konnte ich relativ entspannt mein Routine-Programm abspulen. Dennoch waren die Aufnahmen nicht ganz einfach, denn wie beim Fotografieren ist die Schärfentiefe auch für den besten Kameramann eine echte Herausforderung. Also habe ich jede Fahrt zur Messung der Geschwindigkeit über die 5 m lange Messstrecke mehrfach wiederholt, bis alles aus verschiedenen Blickwinkeln im Kasten war. Zwischendurch schaute man mir bei der Betätigung meiner Messeinrichtungen auf die Finger oder beim Eintragen der Ergebnisse in den Laptop über die Schulter. Nach der Ermittlung der Geschwindigkeit kam die Messung des Auslaufs, hier war es wichtig, dass die Kamera das Abschalten der Fahrspannung bis zum Stillstand der Lok verfolgen konnte und abschließend sichtbar wurde, an welcher Stelle der Messlatte die Lok zum Stehen gekommen ist.

Auch das ist nach mehreren Versuchen und wiederholten Aufnahmen schließlich gelungen. Die Krönung war schließlich der Versuch, eine drahtlose Minikamera mit der Lok mitfahren zu lassen. Dazu haben wir die Kamera auf einen Flachwagen befestigt und nach einigen Versuchen war der Kameramann mit den Ergebnissen auch zufrieden (ich bin mal gespannt, wie dieses Scene wirkt und ob sie sie überhaupt bringen). Abschließender Akt im Keller war schließlich die Zugkraftmessung, bei der die Lok über eine kugelgelagerte Seilrolle ein Gewicht hochziehen muss. Hier war natürlich interessant, den Punkt zu erwischen, an dem Lokräder beginnen durchzudrehen. Wichtig war mir an dieser Stelle auch der Blick auf das Amperemeter, das den aufgenommen Strom bei maximaler Belastung des Motors anzeigt. Ein Messwert, der dann wichtig wird, wenn das analog betriebene Modell für den Digitalbetrieb mit einem Decoder ausgestattet werden soll, der der maximalen Stromaufnahme gewachsen sein muss. Das war auch nicht ganz einfach, ist aber schließlich auch gelungen. Damit waren alle fahrdynamischen Messungen abgeschlossen und es war inzwischen Mittag geworden. Achim hatte belegte Brötchen vorbereitet, die alle Beteiligten dankbar annahmen. Nach der kurzen Mittagspause ging's dann in mein Arbeitszimmer zum zweiten Akt. Lok vermessen und teilweise zerlegen, um auch Achsabstände messen zu können. Eintragen der Messwerte in die vorbereiteten Excel-Tabelle am PC. Auch hier gab es mehrere Versuche aus den verschiedensten Blickwinkeln, bis alles im Kasten war. Abschließend wurde ich an meinem Schreibtisch noch interviewt. Ein Blick über die Ordner mit den Unterlagen von 20 Jahren Tests für die MIBA rundete die Aufnahmen in meinem Arbeitszimmer ab.

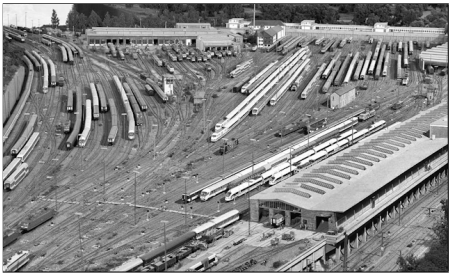
Als das SWR-Team gegen 16 Uhr seine Heimreise antrat war ich von der ständigen Anspannung auch so geschafft, dass ich um Abstand zu gewinnen, erst einmal 15 km mit dem Fahrrad abgespult habe.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich noch einmal bei allen bedanken, die dem Ansinnen des SWR offen gegenüberstanden und mir Mut gemacht haben, mitzumachen. Mein besonderer Dank gilt aber denen, die bereit waren sich vor der Kamera zu zeigen, sei es bei unserem Funtreffen oder bei den Einzelexkursen. Nun müssen wir abwarten, was aus den Aufnahmen beim Funtreffen, in der Schweiz, bei Heiko und bei mir bei einer Sendezeit von einer halben Stunde übrig bleibt. Und die ersten Sendetermine stehen auch schon fest:

Unter dem Titel **Mit Pink Rail nach Neustrelitz** erfolgt die Erstsendung beim SWR am Freitag den 20.10.1017 um 14:15 Uhr, Wiederholungen gibt es am 21.10. bei SR um 15:45 Uhr und am 23.10. beim SWR um 14:15 Uhr.

Stuttgart Hbf
N-Anlage in Herrenberg am 19. November

MEHRFACH habe ich versucht, die riesige Anlage mit der originalgetreuen Nachbildung des Stuttgarter Hauptbahnhofes und seines gesamten Umfeldes in der Baugröße N (Maßstab 1:160) zu besichtigen. Unerfüllte Brandschutzauflagen und offenbar nicht vorhandene Fluchtwege verhinderten leider den Zugang für größere Gruppen. Ein Bericht in MIBA Spezial 57 vom August 2003 zeigte eindrucksvoll, was der Erbauer Wolfgang Frey in den Katakomben eines Stuttgarter S-Bahnhofes geleistet hat. Leider ist Wolfgang Frey 2012 gestorben und die Zukunft dieser großartigen Anlage war lange ungewiss.



Nun hat sich in Herrenberg eine Gruppe engagierter Modellbahner gefunden, die sich die Aufgabe gestellt hat, die Anlage zu retten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Das größte Problem war allerdings, dass die Anlage in dem 48 x 18,5 m großen Raum fest verbaut war und erst mühsam in transportierbare Teile zerlegt werden musste, worunter vor allem die Verkabelung gelitten hat. Zudem war es sehr schwierig einen vergleichbaren Raum zu finden, in dem die Anlage wieder aufgebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden konnte. Schließlich ist man in Herrenberg mit einem ehemaligen Restaurant fündig geworden, allerdings konnte auf der vorhandenen Fläche nicht alles wieder aufgebaut werden. Nach über einem Jahr Arbeit ist es aber gelungen, wichtige Teile der Anlage einschließlich des riesigen Stelltisches wieder aufzubauen und das Ganze unter dem Namen „Stellwerk S“ am 16. September diesen Jahres zu eröffnen. Was jetzt bereits zu sehen ist, ist durchaus beeindruckend und hat für Einheimische einen hohen Wiedererkennungswert. Auch wenn es kaum Fahrbetrieb gibt, für den die Anlage auch nicht ausgelegt war. Wir wollen uns dieses Meisterwerk von Wolfgang Frey am Sonntag, den 19.11.2017 ansehen.

Damit wir unseren Ausflug nach Herrenberg richtig genießen können, fahren wir bereits um 11:18 Uhr mit dem RE von Stuttgart nach Herrenberg. Neben dem Bahnhof von Herrenberg gibt es einen großen Parkplatz, sodass die Autofahrer zur Ankunft des RE auch am Bahnhof sein können. In einem netten Lokal können wir dann gemeinsam Mittag essen und anschließend bei einem kleinen Stadtrundgang viel Sehenswertes und Historisches entdecken. Wenn das Wetter und unsere Kondition es zulassen, werden wir auch noch den Schlossberg besteigen und vom Aussichtsturm auf dem Stumpf des ehemaligen Pulverturms den Ausblick auf Herrenberg und die dortigen Bahnanlagen genießen. Anschließend geht’s dann zum „Stellwerk S“ in der Nagolder Str. 14. Wer das „Stellwerk S“ direkt mit dem Auto ansteuern

möchte, sollte im Navi als Ziel die „Aischbachstrasse“ einzugeben, hier gibt es Parkmöglichkeiten. Beim „Stellwerk S“ gibt es in der „Kantine Gleis 16“ zum Nachmittag auch Kaffee und Kuchen.

Der Eintritt kostet für 6,50 €, für DB-Mitarbeiter und Gruppen ab 10 Personen 5,– €/Person. Behinderte zahlen 3,– €.

Wer sich im Internet schon mal eine Vorstellung verschaffen will, schaut bitte hier: `http://www.stellwerk-s.de/`

Und zum Abschluss noch ein wichtiger Hinweis: Damit wir die Fahrkarten besser planen und im Restaurant Plätze reservieren können, meldet Euch bitte bis zum 17.11. bei Heiko an (`heiko@fes-online.de`) oder (0731) 9503171. Und wenn wir mehr als 10 Teilnehmer sind, wird der Eintritt beim „Stellwerk S“ für alle deutlich günstiger. Das würde ich mir jedenfalls sehr wünschen!

Hinfahrt

VON ULM

Ulm Hbf	ab	9:54 Uhr	IRE
Stuttgart Hbf	an	10:56 Uhr	

VON MANNHEIM/STUTTGART

Mannheim Hbf	ab	8:40 Uhr	RB
Karlsruhe Hbf	an	9:32 Uhr	
Karlsruhe Hbf	ab	10:05 Uhr	IRE
Stuttgart Hbf	an	10:58 Uhr	
Stuttgart Hbf	ab	11:18 Uhr	RE
Herrenberg	an	11:48 Uhr	

Rückfahrt

NACH STUTTGART/MANNHEIM

Herrenberg	ab	17:16 Uhr	S1
Stuttgart Hbf	an	17:55 Uhr	
Stuttgart Hbf	ab	18:19 Uhr	RE
Heidelberg Hbf	an	19:49 Uhr	
Heidelberg Hbf	ab	20:03 Uhr	S1
Mannheim Hbf	an	20:20 Uhr	RE

NACH ULM

Stuttgart Hbf	ab	18:01 Uhr	
Ulm Hbf	an	19:03 Uhr	IRE

Bernd

Dominik Sommerer – Die Bahn-Rebellen vom Schnaittachtal

JA es gibt sie noch. Menschen, die sich für den Erhalt von Bahnstrecken einsetzen, auch wenn es noch so aussichtslos erscheint. Einer von ihnen ist Dominik Sommerer, der sich schon seit frühester Jugend dem Erhalt seiner Heimatstrecke von Neunkirchen am Sand nach Simmelsdorf-Hüttenbach, der Schnaittachtalbahn, eingesetzt hat. In seinem Buch schildert er seinen hartnäckigen und schließlich erfolgreichen Kampf für den Erhalt einer Strecke, die die Bundesbahn längst abgeschrieben hatte und mit den üblichen Methoden (Verkehrsausdünnung, Rückbau der Infrastruktur) versuchte, vollendete Tatsachen zu schaffen. Und das wäre fast gelungen, denn die Politik hat tatenlos zugeschaut. Wie es über einen ersten Brief an die DB-Direktion im Alter von12 Jahren, die Gründung des Vereins zu Rettung der Schnaittachtalbahn dennoch gelungen ist, schildert Dominik Sommerer sehr eindrucksvoll in seinem Buch. Insbesondere die Erfahrung, dass man nur dann überzeugen kann, wenn man seriös auftritt, mit fundierten Gegenkonzepten argumentiert und nicht locker lässt, auch wenn die Diskussion mit der Bahn und den Behörden fast zur Realsatire wird, macht das Buch zu einer kurzweiligen Lektüre, die Mut macht, sich von angeblich unveränderbaren Fakten nicht beeindrucken zu lassen. Der Erfolg gab ihm schließlich Recht!

Dominik Sommerer
Die Bahn-Rebellen vom Schnaittachtal
BoD – Books on Demand Verlag
175 Seiten
90 Abbildungen

Gebundene Ausgabe
ISBN 978-3-7448-1765-3
39,95 €

eBook (ePUB)
ISBN 978-3-7448-6255-4
16,99 €

Bernd

Die Vorweihnachtszeit mit dem FES

Der Dezember steht ganz im Zeichen der Vorweihnachtszeit. Auch wir wollen uns auf das schönste Fest des Jahres einstimmen und laden alle Mitglieder und Freunde des FES herzlich ein, an unseren Veranstaltungen teilzunehmen.

München

Der Münchener Stammtisch besucht den Schloss Tüsslinger Weihnachtsmarkt mit seinen großen Lichterpyramiden und dem riesigen Adventskranz um den Schlossbrunnen. In den urigen Holzhütten, im Schlosshof, hinter dem Pferdestall, in den alten Gewölbeställen und im Park zeigen ca. 130 Aussteller und Kunsthandwerker ihre liebevoll ausgesuchten Waren. Der winterliche, weitläufige Schlosspark wird zum weihnachtlichen Erlebnispark: eine Allee aus Lichterpyramiden, Hunderte von Kerzen, Fackeln und Lichtlein. Der Eintritt beträgt pro Person 6,– €. **Der genaue Termin wird beim Stammtisch am 27. Oktober abgestimmt.**

Nürnberg, 10.12.2017

Vor unserem Stammtisch im Cartoon treffen wir uns um 17:00 Uhr an der „DB Information“ im Hauptbahnhof und gehen gemeinsam zum Nürnberger Christkindlesmarkt. Anschließend sind wir dann im Cartoon, in dem wir uns wie immer ab 19:00 Uhr treffen.

Stuttgart, 17.12.2017

Zur festen Einrichtung ist inzwischen unser Weihnachtsstammtisch in der Weissenburg in Stuttgart geworden. Wir treffen uns ab 15:30 Uhr im großen Konferenzraum im 1. Stock, den wir wie immer weihnachtlich ausschmücken werden, um uns im Kerzenlicht bei Stollen und Lebkuchen in besinnlicher Weise auf Weihnachten einzustimmen. Und Heiko wird uns wieder eine nette Weihnachtsgeschichte erzählen. Wie immer wird es auch in diesem Jahr ein kleines Geschenk für jeden Besucher geben.

Zu unseren Veranstaltungen sind nicht nur alle Mitglieder des FES eingeladen, sondern auch Partner, Ehemänner, Freunde des FES und alle Mitglieder unserer Schwestervereine.

Bernd

Im November gibt es in unserem Umfeld zwei Messen, die vielleicht nicht für alle unserer Mitglieder interessant sind, aber den Einen oder Anderen von uns doch interessieren könnten.

Daher möchte ich für einen individuellen Besuch auf die beiden folgenden Veranstaltungen hinweisen:

Echtdampftreffen Hallentreffen in Friedrichshafen 3.11.– 5.11.2017

Das Echtdampf-Hallentreffen findet ab sofort nicht mehr in Karlsruhe statt, sondern abwechselnd in Köln und Friedrichshafen.

Für die begeisterten Echtdampf-Modellbahner war das Jahr 2016 ein ganz besonderes, denn sie konnten gleich auf zwei Hallentreffen ihrem liebsten Hobby frönen: im Januar fand das 20. Jubiläum des Echtdampf-Hallentreffens in Karlsruhe statt, im November lud die Messe Sinsheim im Rahmen der IMA Internationale Modellbahnausstellung zum Echtdampf-Treffen nach Köln ein. Ab 2017 geht es dann in allen ungeraden Jahren im Rahmen der Faszination Modellbau, Europas beliebtesten Modellbau-Events, in Friedrichshafen weiter. Und in den geraden Jahren erfolgt der Treff im bewährten Zusammenspiel mit der IMA, am Traditionsstandort der Modellbahner in Köln.

Warum? Vor 21 Jahren wurde das Echtdampf-Hallentreffen in Sinsheim ins Leben gerufen und es ward schlagartig *die Kultveranstaltung* der Dampflokfreunde. Das Herzstück, die damals nur 3 km lange 5-Zoll-Anlage, und die Vielzahl gewerblicher Anbieter von rollendem Material, Werkzeugen und Zubehör begeisterten schnell mehr als 20 000 Besucher aus nah und fern. Auch nach dem Umzug des Treffens in die Messe Karlsruhe, wo die Veranstaltung außerordentlich gute Rahmenbedingungen und ein hohes Serviceniveau vorfand, blieben die Besucherzahlen konstant. Jedoch werden die ausstellenden Gewerbebetriebe leider konstant weniger. Viele hören aus Altersgründen auf, Geschäftsübernahmen in die nächste Generation sind aktuell eher die Ausnahme. Obwohl die Faszination an nostalgischen Produkten weltweit in Zeiten der hochgradigen digitalen Vernetzung steigt, sind die wirtschaftlichen Grundlagen des Echtdampf-Hallentreffens stetig gesunken. Somit gibt es keine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit, es als singuläre Veranstaltung in Karlsruhe fortzuführen.

Die Messe Sinsheim, Deutschlands erfolgreichster Veranstalter von Modellbaumessen, möchte diese einzigartige Spezialveranstaltung jedoch am Leben erhalten und nutzt ab sofort die vorhandene Messelogistik und das gewachsene Modellbaunetzwerk von Friedrichshafen und Köln, um das weltweit einzigartige Echtdampf-Hallentreffen fortzuführen.

Mitsamt der heute weltweit größten 5 Zoll-Gleisanlage in der Halle, von knapp 6 km Länge, lebt das kultige Treffen der Echtdampf-Fans an diesen beiden Topstandorten fort. Diese effektive Weichenstellung kann nun von allen Teilnehmern genutzt werden, um die Echtdampf-Linie dauerhaft weiter mit Kreativität und Freude zu befahren.

Mit dem Andocken des Echtdampf-Hallentreffens an die beiden renommierten, themenlinearen Großevents und der professionellen Medienarbeit, insbesondere in den sozialen Medien, leistet die Messe Sinsheim die optimale Vernetzung der Modellbau-Community. Dabei gilt es die weltweiten Interessenten an den mechanischen Raritäten mit den nie da gewesene Kommunikationsmöglichkeiten für Spezialhobbies, wie der Echtdampf-Modellbau eines ist, stetig zu bespielen. Ohne Dampf keine Leistung, hieß es früher. Heute ist das nicht anderes: wer beweglich in seiner Schiene bleibt, dem eröffnen sich neue Perspektiven und Horizonte.

Das Echtdampftreffen in Friedrichshafen findet von Freitag, den 3.11. bis Sonntag, den 5.11.2017 statt.

Der reguläre Eintritt beträgt 15,– € für Rentner und Schwerbehinderte 12,– €. Für den reduzierten Eintritt gibt es von der MIBA wieder Gutscheine, die wir rechtzeitig mit unserem Newsletter verschicken.

Modell Süd, Messegelände Stuttgart
23.–26.11.2017

Die Modell Süd in Stuttgart hat sich mittlerweile als erfolgreiche Messeveranstaltung rund um Modellbau und Modellbahn etabliert. Als traditioneller Treffpunkt zieht sie jedes Jahr zahlreiche begeisterte Modellbauer und -bahner nach Stuttgart und zeigt von Modellbahn-Technik aller Spurweiten über Flugmodelle, RC-Cars und Trucks bis hin zu Zubehör die ganze Bandbreite dieser Leidenschaft. Besonders beliebt- und Schwerpunkt der Modell Süd - ist die Spur N, ebenso H0 mit zahlreichen Vertretern auf der Messe. Ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm mit Indoor-Flight-Shows, der European N-Scale Convention, und faszinierenden Modellbahn-Schauanlagen bieten Modellbau-Liebhabern und Modellbahn-Begeisterten ein unvergessliches Erlebnis. Für unsere N-Bahner sicher eine interessante Messe, die man nicht verpassen sollte.

Die Modell Süd findet an 4 Tagen von Donnerstag, 23. November bis Sonntag, 26. November 2017 in Stuttgart statt. Sie ist täglich von 10:00 bis 18:00 Uhr geöffnet.

Der Eintritt beträgt regulär 13,– € (online 12,– €), für Rentner und Schwerbehinderte 10,– € (online 9,– €)

Bernd

FES-Veranstaltungstermine

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

- **15.10.2017 – Sonntag**
  Entfällt wegen der kurz zuvor stattgefundenen Herbsttreffens in Saarbrücken.

  Der Bericht dazu ist auf Seite 4 zu finden.

- **19.11.2017 – Sonntag**
  Besuch der Modellbahnanlage „Stellwerk S“ in Herrenberg
  Nähere Infos auf Seite 11.
  Anmeldung zur Teilnahme unbedingt erforderlich
  Info: Heiko – Tel. (07 31) 9 50 31 71 / E-Mail `heiko@fes-online.de`

- **17.12.2017 – Sonntag**
  Weihnachtsstammtisch in weihnachtlicher Atmosphäre mit Kaffee und Plätzchen, Lebkuchen, … und natürlich wieder einer kleinen Überraschung für jeden Teilnehmer!
  Ab 15:30 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart
  Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail `bernd@fes-online.de`

München

Stammtische: 27.10. + 24.11. (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat – *kein Stammtisch im Dezember!*)

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Gaststätte „Beim Franz“, Holzstraße 41, München.
Info: Peter – Tel (0 89) 20 23 97 03 / E-Mail `peter@fes-online.de`

Fahrten:

Besuch des *Schloss Tüsslinger Weihnachtsmarkts*
Nähere Infos auf Seite 13.
Der genaue Termin wird beim Stammtisch am 27. Oktober abgestimmt.

Nürnberg

Stammtische: 12.11. + 10.12. (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)
Am 10.12. besuchen wir den Christkindlesmarkt, Treffpunkt um 17:00 Uhr im Hauptbahnhof an der DB Information

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`