FES-Mitteilungen
Ausgabe 3/2022
Juli 2022

Funtreffen 2022 in Salzburg

50+1 Jahre UEF – Eisenbahnfest in Amstetten am 10. Juli

Sommerfest in Oberasbach am 16. Juli

Stammtische

Liebe Fes'ler,

so langsam kehrt wieder so etwas wie Normalität in unser Vereinsleben zurück. Es begann im April mit der endlich nachgeholten Mitgliederversammlung mit einem neu gewählten Vorstand. Was sich geändert hat könnt Ihr im nachfolgenden Protokoll nachlesen. Der bisherige Höhepunkt war zweifellos das Funtreffen in Salzburg, das wir nach zweijähriger Unterbrechung endlich wieder durchführen konnten. Dank der professionellen Vorbereitung und Durchführung durch unser Orga-Team war es wieder ein voller Erfolg, wie Patrick in seinem Bericht zu berichten weiß.

Daher wollen wir auch im nächsten Quartal an alte Traditionen anknüpfen und lassen es uns nicht nehmen, beim nachgeholten Eisenbahnfest der Ulmer Eisenbahnfreunde in Amstetten dabei zu sein, das dort aus Anlass des 50-jährigen Bestehen gefeiert werden soll.

So reizvoll das 9-€-Ticket auch sein mag, am Wochenende mit einer Gruppe in Regionalzügen zu reisen, kann möglicherweise ungemütlich werden. Daher lassen wir es im August etwas ruhiger angehen und treffen uns nach langer Zeit wieder einmal in Stuttgart im Haus am See bei Kaffee und Kuchen.

Da es im September den einen oder anderen zur Innotrans nach Berlin treibt, werden wir den Besuch des neuen Stadtbahntunnels in Karlsruhe am verlängerten Wochenende gemeinsam mit den Freunden vom Flügelrad Köln Anfang Oktober durchführen.

Die genaue Aufstellung aller Veranstaltungen findet Ihr wie immer auf der letzten Seite.

Euer Bernd

Titelbild

Der historische Zug der Atterseebahn, der uns im Rahmen des Funtreffens von Vöcklamarkt nach Attersse und zurück brachte am Endbahnhof Vöcklamarkt Lokalbahn. Bericht ab Seite 6.

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/`

Mitgliederversammlung 2022 in Stuttgart

Am 24. April fand unsere Mitgliederversammlung in der Weissenburg in Stuttgart statt. Zur Information für alle Mitglieder drucken wir hier das Protokoll ab:

Mitgliederversammlung 2022

Ort Schwul-lesbisches Zentrum „Weissenburg“
Weißenburgstraße 28a
70180 Stuttgart

Zeit Sonntag, 24. April 2022, 15:00 Uhr

Agenda

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

   Bernd Zöllner begrüßt die Anwesenden und stellt bei 18 anwesenden Mitgliedern zuzüglich vier Vorstandsmitgliedern die Beschlussfähigkeit fest.

2. **Genehmigung der Tagesordnung**

   Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

3. **Bericht des Vorstandes**

   Bernd berichtet.

   - **Mitgliederentwicklung**

     In den vergangenen Jahren stabil um 50 Mitglieder. 2020: 50 Mitglieder, 2021 ein Todesfall. Zu Anfang 2022 51 Mitglieder.

   - **Mitgliederwerbung/Öffentlichkeitsarbeit**

     Am sinnvollsten Anzeigen in Eisenbahnzeitschriften. Erscheinen nach kurzzeitigen Problemen wieder in allen Eisenbahnzeitschriften. Newsletter auch für Nicht-Vereinsmitglieder. Homepage → muß gefunden werden. Kein Rücklauf von der Eisenbahnromantik-Sendung. Facebook-Seite wird weiterhin von Daniel betreut. Das Rundschreiben wurde auch während der Corona-Zeit konsequent weitergeführt.

   - **Veranstaltungen**

     Nach der Mitgliederversammlung 2020 keine Veranstaltungen mehr möglich. Dann wieder einzelne Stammtische. Erste Fahrt im Sommer 2021 nach Harburg, das Sommerfest in Oberasbach hat gut geklappt. Dann S21-Besichtigung und Herbsttreffen in Bremen, die Weihnachtsfeier 2021 war unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich. Mit dieser Mitgliederversammlung sollen wieder die regelmäßigen Veranstaltungen beginnen, im Moment sieht es ja ganz gut aus.

- **Arbeitstreffen**

  Bei jedem Funtreffen finden Arbeitstreffen der schwulen Eisenbahnfreundevereine und -gruppen statt, zuletzt in Münster. In diesem Kreis wurde auch beschlossen, daß Überschüsse aus Funtreffen (zu Teilen) in eine allgemeine Funtreffenrücklage fließen. Diese wird vom FES verwaltet.

- **DSGVO**

  Muß noch detaillierter beschrieben werden.

- **Funtreffen**

  Das Funtreffen wurde verkürzt, erste Veranstaltung erst am Samstag, letzte jetzt bereits am (Pfingst-)Sonntag.

4. **Aussprache zum Bericht des Vorstands**

   Keine Wortmeldungen

5. **Bericht des Kassenwartes**

   Roland Möller (Kassenwart) gibt Rechenschaft über die Entwicklung der Finanzen des Vereins 2020 & 2021 und den Haushaltsplan für 2022. Jochen: Internetkosten sind gestiegen durch Bedarf für die virtuellen Funtreffen.

6. **Bericht der Kassenprüfer**

   Die Kassenprüfung fand am 10. April statt. Es wurden alle Belege und Buchungen sowie die Kontostände überprüft. Es gab keine Beanstandungen. Die Kassenprüfer empfehlen die Entlastung des Kassenwarts.

7. **Aussprache zum Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer**

   Keine Wortmeldungen

8. **Entlastung des Kassenwartes**

   Der Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung zugestimmt.

9. **Entlastung des Vorstands**

   Der Entlastung wird einstimmig bei vier Enthaltungen zugestimmt.

10. **Wahl des Wahlleiters**

    Gernot Samhammer wird einstimmig bei einer Enthaltung gewählt.

11. **Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer**

    Da er nicht anwesend sein kann hat Ernst Hermann schriftlich erklärt, für die Wahl zum Veranstaltungswarte zur Verfügung zu stehen und diese anzunehmen, wenn er gewählt werden sollte.

    Die Wahlergebnisse

1. Vorsitzender des Vorstands	Bernd Zöllner	Einstimmig, eine Enthaltung
2. Zweiter Vorsitzender	Wolfgang Kurz	Einstimmig, zwei Enthaltungen
3. Kassenwart	Ulrich Oestringer	Einstimmig, eine Enthaltung
4. Schriftführer	Patrick Fiala	Einstimmig, eine Enthaltung
5. Veranstaltungswart	Ernst Hermann	Einstimmig
5. Kassenprüfer	Andreas Erfurt & Roland Möller	Einstimmig, zwei Enthaltungen

Die Gewählten nehmen die Wahl an.

12. **Satzungsänderung**

    § 8, Absatz 4 soll aus der Satzung gestrichen werden:

    Zum Abschluss von Rechtsgeschäften, die den Verein mit mehr als 300,00 EUR belasten, ist die Zustimmung der Mitgliederversammlung erforderlich.

    Einstimmig angenommen.

13. **Anträge**

    Keine Anträge.

14. **Jahresprogramm 2017**

    - Januar: Keine Veranstaltung
    - Februar: Keine Veranstaltung
    - März: Keine Veranstaltung
    - April: Mitgliederversammlung
    - Mai: Gräfenbergbahn mit Besichtigung Fränkische Museumsbahn
      Funtreffen in Salzburg (Ende Mai)
    - Juni: Stadtbahntunnel Karlsruhe (evtl. gemeinsam mit Flügelrad)
    - Juli: UEF-Fest Amstetten (10.)
    - August: Sommerfest bei Bernd. (16.)
    - September: Innotrans (→ keine Publikumstage mehr)
    - Oktober: ?
    - November: Modellbahnfreunde Sulmtal?
    - Dezember: Weihnachtsstammtisch in der Weissenburg.

15. **Sonstiges**

    –

Der Protokollführer – Patrick Fiala (Schriftführer)

Einverstanden – Bernd Zöllner (1. Vorsitzender)

Das Funtreffen 2022 in Salzburg

NACH zwei Jahren Pause ließ es die Corona-Lage zu, wieder ein Funtreffen in's Auge zu fassen. Und es hat geklappt, knapp 70 Mann trafen sich ganz im Süden Deutschlands um sieben Tage lang die Gegend zu erkunden. Das Orga-Team hatte das ganze Stadthotel Freilassing für uns vorreserviert, der größte Teil der Teilnehmer nahm dann auch dort sein Zimmer, einige wenige mußten sich eine andere Unterkunft suchen, da die Zimmer im Stadthotel nicht für alle Teilnehmer ausreichten. Auf jeden Fall war die Teilnehmer an (fast) jedem Morgen beim Frühstück unter sich.

Den Anfang machte am Samstagabend das Begrüßungstreffen im „Wieninger Bräu", einer bayerischen Braugaststätte mit ebensolcher Speisekarte, also Schweinebraten und ähnliches. Und natürlich gutem Bier.

Am Sonntag startete das Funtreffen bei der namensgebenden Stadt, wir fuhren mit der Salzburger Lokalbahn. Am Salzburger Hauptbahnhof startet die 1896 eröffnete Strecke seit 1996 in einem unterirdischen, zweigleisigen Bahnhof. Dort trafen wir pünktlich ein, alleine das für uns gebuchte historische Fahrzeug fehlte. Nach ein paar Telefonaten mit einem sehr freundlichen Triebfahrzeugführer der SLB war klar, daß man unsere Fahrt für den 29.*Juni* und nicht den korrekten den 29.*Mai* notiert hatte). Die Salzburger Lokalbahn ist aber ein eher kleines und „agiles" Unternehmen, so trieb man schnell einen Triebfahrzeugführer auf, unser historisches Fahrzeug ET 33 (Baujahr 1951) erschien aus dem Dunkel des Tunnels und mit einer Stunde Verspätung ging unsere Fahrt los. Da der Tag recht großzügig geplant worden war beeinträchtigte das den Tagesplan nicht wirklich. Wir steuerten zunächst Lamprechtshausen an, das ist der östliche der beiden Endpunkte nördlich von Salzburg. Dort wurde im Mai 2012 ein neuer Endbahnhof errichtet, eine große helle Halle aus Beton, der teilweise durch Kletterpflanzen „verkleidet" ist. Die Halle dient gleichzeitig zum Abstellen von Fahrzeugen. Nach kurzem Aufenthalt ging es wieder zurück und über Bürmos, dem Verzweigungsbahnhof erreichten wir Ostermiething, den nordwestlichen Endpunkt und neuesten Zuwachs im Streckennetz der SLB. Im Jahr 2014 wurde die Strecke vom bisherigen Endpunkt Trimmelkam um 2,5 km dorthin verlängert. Nachdem der Planzug wieder abgefahren war machten wir uns auch wieder auf den Weg. In Bürmos mußte wir köpfen, um in Richtung Salzburg weiterfahren zu können. Wir fuhren dort allerdings nicht direkt dort hin sondern legten einen längeren Zwischenstopp in einem Ort mit sowohl musikalisch/historischer als auch touritischer Bedeutung ein, der auch in einer Eisenbahnromantik-Folge eine größere Rolle spielt: Oberndorf.

In diesem Ort wurde am 24. Dezember 1818 das von Joseph Mohr und Franz Xaver Gruber eilends komponierte Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht" zum ersten Mal gespielt (die Orgel war defekt, es brauchte ein Lied, das nur mit Gitarre begleitet werden konnte). Die

St.-Nikolaus-Kirche, in der das Lied zum ersten Mal gespielt wurde, mußte rund 100 Jahre später aufgrund andauernden Schäden durch Hochwasser abgerissen werden, um einen würdigen würdigen Ort das Andenkens an das Ereignis zu haben wurde 1937 an dieser Stelle die „Stille-Nacht-Kapelle“ eingeweiht. Es gab Gelegenheit die Kapelle, den Ort Oberndorf und den durch die Salzach getrennten deutschen Nachbarort Laufen zu erkunden. Schließlich trafen wir uns wieder am SLB-Bahnhof Oberndorf, von dort brachte uns unser historischer Triebwagen wieder zurück in die Katakomben des Salzburger Hauptbahnhofs.

Der Montag brachte uns einerseits zu einem touristischen Highlight und andererseits zu einem Zeugnis eines dunklen Kapitels der deutschen Geschichte. Da dieses Programm (zumal für diese Gruppengröße) mit fahrplanmäßig verkehrenden Verkehrsmitteln nicht machbar gewesen wäre ließen wir uns mit einem gecharterten Doppeldecker-Bus (der Aussicht wegen) zu unseren Tageszielen bringen. Die Fahrt ging zunächst von Freilassing bis „Königssee Parkplatz“, ganz in der Nähe des ehemaligen (End-)Bahnhofs „Königssee“ (in dessen erhaltenem Bahnhofsgebäude sich heute eine Dauerausstellung zu Romy Schneider befindet). Von dort ging es zu Fuß, an einigen Devotionaliengeschäften vorbei, zum Anleger Königssee, wo generalstabsmäßig organisiert die (bereits seit 1909) elektrisch betriebenen Königsseeboote befüllt und mit einem trompetenden Führer bestückt auf die Reise geschickt werden. An geeigneter Stelle bleibt das Boot stehen, der Führer greift zur Trompete, steigt in der Einsteigsöffnung etwas hinauf und bietet dann einen Trompetendialog mit dem Echo dar. Es ist tatsächlich faszinierend, wie klar das Echo seines Trompetenspiels von der Felswand zurückkommt… Man kann die Runde über den ganzen See fahren, oder nach ca. 2/3 der Strecke an der Station „St. Bartholomä“ aussteigen, die dortige Wallfahrtskirche gleichen Namens (ein Photomotiv sondersgleichen, vor allem vom See aus ♡) besichtigen und/oder im ansässigen Biergarten einkehren. Um der Gefahr zu begegnen, daß jemand von der Idylle und Romantik erschlagen wird, war die Aufenthaltszeit nicht zuuu lange bemessen, es hieß rechtzeitig das nächste Boot in Richtung Anleger „Königssee“ zu nehmen, diesmal allerdings ohne Trompetenstop, dafür fünf Minuten schneller. Jenseits jeglichen Romantik-Bashings ist der Königssee wirklich ein idylischer Ort in herrlicher Landschaft den man sehr genießen kann. Zumindest wenn sich, wie bei unserem Aufenthalt, nicht die Menschenmassen über den Königssee ergießen und die generalstabsmäßige Organsisation zeigen muß, was sie kann…… 1em Nachdem wir wieder unseren Bus bestiegen hatten brachte uns dieser zum „Busbahnhof Kehlsteinhaus“, das schöne Landschaft mit dunkler Geschichte verbindet.

Das Kehlsteinhaus ist eines der wenigen erhaltenen Gebäude auf dem Obersalzberg, auf dem ab 1933 neben Adolf Hitler einige andere Nazigrößen „Ferienhäuser“ erbauen ließen. Mit Gästehaus, unterirdischem Bunkersystem und Kaserne in einem „Führersperrgebiet“ entwickelte sich daraus ein zweiter Re-

giergungssitz neben Berlin. Im Kehlsteinhaus als eines der wenigen Gebäude, die den zweiten Weltkrieg (nahezu) unbeschädigt überstanden haben wird seit 1952 eine Gaststätte betrieben, seit 1999 gibt es unten am Busbahnhof auch ein zitgeschichtliches Dokumentationszentrum, das am Tag unseres Besuchs wegen Renovierung geschlossen war. Auch die Auffahrt auf den Obersalzberg ist generalstabsmäßig organisiert, die Busse der „Regio Bus Bayern“ (also *eigentlich* ganz normale Bahnbusse…) fahren im 25-Minuten-Takt jeweils im Dreierpack zu Berg und zu Tal. Für die 6,5 km lange Strecke (Höhenunterschied 770 m, 20 Minuten Fahrzeit) sind als Einzelfahrgastender stolze 22,– € zu berappen, Hin- und Rückfahrt gibt es dafür bereits für 28,– €. Zugegebenermaßen ist der Betrieb auf der einspurigen Straße minutiös organisiert, wie bei einer Eisenbahn, nur mit dem Unterschied, daß die Busse hier pünktlich sind. Die drei zu Berg fahrenden Busse fahren in zwei Ausweichen (in eine zwei Busse, in die andere der übrige Bus). Dort wird die Buskreuzung abgewartet, dann geht es weiter ohne Sorge vor einem entgegenkommendenen Fahrzeug, auf der Straße dürfen nur die Busse fahren, zum „Kehlsteinparkplatz“. Es herrscht Reservierungspflicht, die Karten werden beim Einsteigen mit Hilfe eines QR-Codes kontrolliert. Oben angekommen geht es im Gänsemarsch in einen 124 m langen Tunnel, der zu einem verspiegelten und mit Messing ausgekleideten Aufzug führt, der die Besucher direkt in das 124 m höher gelegene Kehlsteinhaus bringt. Dort kann man sich stärken oder die Umgebung erkunden, die tolle Ausblicke zum Königssee und in die Berchtesgadener Alpen bietet. Es gilt dort sogar noch einen etwas höher gelegenen Gipfel (mit Gipfelkreuz!) zu erklimmen. Über das für diesen Anstieg angemessene Schuhwerk kann man dabei geteilter Meinung sein ☺. Schließlich hieß es Abschied nehmen, je nach persönlicher Vorliebe konnte die Bushaltestelle wieder über den edlen Lift oder einen geteerten Serpentinenweg erreicht werden. Nachdem auf der Fahrt zur „Kehlstein Busabfahrt“ einige Teilnehmer die Enzianbrennerei „Grassl“ am Straßenrand entdeckt hatten kam der Wunsch auf, dieser bei der Rückfahrt spontan einen Besuch abzustatten. Einer der Vorteile, wenn man mit einem gecharterten Bus unterwegs ist… Nachdem dem Wunsch mehrheitlich zugestimmt wurde fiel also ein Großteil der Reisegesellschaft dort ein, besuchte die durchaus interessante Ausstellung zur Geschichte des Enzianschnapses im allgemeinen und der Enzianbrennerei Grassl im speziellen und betrat dann den recht geräumigen Verkaufsraum. Und versuchte dann sich beim Einkauf zu bescheiden. Der Verührungen gibt es dort nämlich mehr als genug, nicht zuletzt in Form von immer bereitgehaltenen Probiergläschen diverser dort feilgebotene Brände und Liköre. Es war so schrecklich… Nachdem der eine oder andere Rucksack um ein paar Flaschen angewachsen war ging es wieder in den Bus, der uns aufgrund eines Staus auf der Autobahn auf dubios erscheinenden verschlungenen Pfaden durch Salzburg (es hat nur Getreidegasse Nr. 9 gefehlt ☺) wieder sicher zurück nach Freilassing brachte.

Am Dienstag war Urlaub pur angesagt, es ging bei schönstem Sonnenschein an den See. Dazu fuhren wir zunächst nach Vöcklamarkt an der Westbahn. Am dortigen Lokalbahnhof wurden wir von einem Drei-Wagen-Zug der Attersebahn, einer Stern-und-& Hafferl-Bahn auf Meterspur abgeholt. Dieser bestand aus dem Triebwagen 20 104 Att, gebaut im Jahr 1914 bei Ganz & Co in Budapest für die Pressburger Bahn gebaut, dem beigen Wagen Nr. 2 der ehem. Straßenbahn Unterach-

See (am Mondsee), abgek. E.L.B.U.S. und einem Zweiachser der ehemaligen Straßenbahn Ebelsberg–St. Florian bei Linz. Diese Garnitur brachte uns über gar nicht so flaches Land und mit Photohalt nach Attersee am Attersee. Die Bremsen werden auf der Strecke abschnittsweise recht beansprucht, was bei diesen älteren Fahrzeug mit einer deutlich wahrnehmbaren Geräuschentwicklung verbunden war. Vor allem beim letzten Abschnitt an den Attersee hinunter drückt man förmlich alle fünf Daumen, daß die Bremsen den Zug halten können und wir nicht inklusive Züglein im Attersee landen. Das wäre einerseits sehr angehm gewesen, denn es hatte sich schon ordentlich erwärmt, andererseits schade, denn wir wurden am Anleger von einem eigens für uns gecharterten Schiff aufgenommen, das mit uns eine 1½-stündige Rundfahrt auf dem See unternahm.

Zunächst gab es aber noch Gelegenheit, das Örtchen zu erkunden. Wieder an Land nach der Schiffsrundfahrt ging es wieder zum Bahnhof der Atterseebahn (die Strecke direkt zum Schiffsanleger und wurde in unendlicher Weisheit in den 1970er Jahren stillgelegt). Dort konnten wir beobachten wie der Triebwagen an das andere Ende des Zugs gebracht wurde, für die Beiwagen wurde dabei die Steigung, die gleich am Bahnhof beginnt quasi als „Ablaufberg“ benutzt… Dann brachte uns das Züglein, wieder mit Photohalt, zurück nach Vöcklamarkt und von dort weiter über die Westbahn nach Freilassing.

Der Mittwoch brachte uns einige Kilometer weiter auf der Westbahn, in die Landeshauptstadt des Bundeslands Öberösterreich, nach Linz. Eigentlich sind wir dorthin latürnich wegen der Linzer Torte gefahren, das es dort aber auch die steilste (oder zumindest eine der steilsten, da scheiden sich die Fachgeister) Adhäsionsbahn Europas gibt, es wird eine maximale Steigung von 116 ‰ohne Zahnrad überwunden. Diesmal sind wir nicht die ganze Strecke mit einem ÖBB-Triebwagen gefahren, sondern sind im Salzburger Hauptbahnhof in einen Zug des privaten Betriebers Westbahn eingestiegen. Das war eine sehr angenehme Fahrt, die Fahrzeuge sind komfortabel und der Service war gut. Vom Hauptbahnhof ging es ab der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle mit selbiger zum Hauptplatz nahe der Donau. Bis dorthin fahren die Züge der Pöstlingbergbahn, seit sie im Jahr 2009 modernisiert und auf 900 mm umgespurt dorthin verlängert wurde. Heute wird sie mit modernen Niederflurfahrzeugen bedient, deren Design an das Aussehen der alten Fahrzeuge angelehnt wurden. Neben vier neuen Niederflurfahrzeugen sind heute noch drei revitalisierte Triebwagen der „alten Pöstlingbergbahn“ im Einsatz. Zwei von diesen (X & VIII) holten uns am Hauptplatz ab und brachten uns auf den 539 m hohen Pöstlingberg. Diesen zu erkunden hatten wir dann ausgiebig Zeit. Da gäbe eine Grottenbahn, eine Art Märchen-/Abenteuerbahn, die eine Runde durch eine entprechend gestaltete künstliche Grotte fährt. Oder die weithin sichtbare Wallfahrtsbasilika „Sieben Schmerzen Mariä“ (auch „Pöstlingbergkirche“). Es gibt auch einen Aussichtsbalkon mit einem weit reichen-

den Ausblick über Linz und Umgebung, von dort kann man auch die aus der Bergstation ein- und ausfahrenden Pöstlingberg-Züge beobachten. Schließlich zog es angesichts der doch sehr heiß brennenden Sonne in einen der mehreren gastronomischen Betriebe oben am Berg, zum Beispiel die Konditorei Jindrak, mit einer Terrasse die auch den Rundumblick über Linz und Umgebung bietet. Und auch ein sehr netter und fescher Kellner wird geboten, zum dahinschmelzen… Die Linzerschnitte natürlich, die man da oben genießen kann. Sodann hieß es wieder Abschied nehmen vom Pöstlingberg mit all seinen angenehmen Aspekten, unser Zug brachte uns zum Pöstlingbergbahnhof, bis 2009 Endstelle der Pöstlingbergbahn.

Dort erfuhren wir bei einer Führung einiges über Geschichte & Technik der Bahn und konnten auch die zwei noch original vorhandenen (d.h. weder revitalisiert noch umgespurt) Fahrzeuge in der alten Fahrzeughalle besichtigen konnte. Eines der beiden Fahrzeuge ist ein offener Sommerwagen. Es führt auch noch ein Originalgleis in den Bahnhof, es wäre also möglich die Fahrzeuge dort auszustellen. Mit dem benachbarten Bahnhof Linz-Urfahr (Endbahnhof der knapp 60 km langen „Mühlkreisbahn“ nach Aigen-Schlägl, einer Strecke ohn Verbindung zum restlichen ÖBB-Netz) und der Gleiskreuzung der Pöstlingbergbahn mit dieser Strecke gab es auch sonst noch einiges bahntechnisches zu erkunden. Nach und nach ging es zurck in die Stadt, die auch noch erkundet werden konnte, mit einer anschließenden Einkehr. Ein Zug der Westbahn brachte uns dann wieder zurück nach Salzburg, über die Grenze dann ein Zug der „Bayerischen Regiobahn“ (BRB), der nach München weiterfuhr.

Der Donnerstag war dem Salz gewidmet. Ein Zug der BRB brachte uns nach Berchtesgaden, wo wir nach einem Fußweg das Salzbergwerk erreichten. Dort hieß es zunächst alle größeren Taschen und Rucksäcke in die etwas knapp bemessenen Schließfächer zu packen, dann war umziehen angesagt. Jeder bekam einen Overall aus kräftigem schwarzem Leinen, den er überziehen mußte. Dann hieß es „Aufsitzen“ auf den Grubenzug. Vor Abfahrt wurde dann noch ein professionelles Photo der Gruppe gemacht, von dem jeder, der wollte nach Ende der Führung einen Abzug erwerben konnte. Dann besetzte ein fescher (soweit sich das trotz Maske beurteilen ließ) junger Mann den Fahrerplatz und auf ging es in den Tunnel. Nach einiger Zeit Fahrt verließen wir den Zug und wurden zu Fuß durch das Bergwerk geführt. An verschiedenen Stationen wurde uns anhand von Ausstellungsstücken und Filmen Geschichte und Technik der Salzgewinnung in den Berchtesgadener Bergen nähergebracht und an zwei Stellen ging es auf dem Hosenboden eine Rutsche hinab (wer nicht wollte konnte auch zu Fuß hinabsteigen). Immer in Dreierpacks ging es mit seitlich abgespreizten Beinen nach unten, an der einen Rutsch wurde an geeigneter Stelle auch ein Photo gemacht. Am Auslauf stoppte man automatisch aufgrund der Reibung, die dabei entsehende Wärme war am Hosenboden durchaus zu spüren. Quasi den Höhepunkt bildete kurz vor dem Abschluß die lautlose Überfahrt über einen glasklaren un-

terirdischen See, begleitet von passender Musik und sphärisch anmutenden Lichteffekten. Dann hieß es wieder „Aufsitzen“ und es ging in zügiger Fahrt wieder aus dem Berg hinaus. Draußen angekommen wurden die Overalls ausgezogen und abgegeben, dann konnte man die Bilder begutachten und bei Interesse erwerben, was wohl der Großteil der Teilnehmer auch gemacht hat. Damit war der erste Teil der „Salzreise“ beendet. Es ging zu Fuß zurück zum Bahnhof, von dort nahmen wir einen Zug nach Bad Reichenhall. Ein weiterer Fußmarsch brachte uns dort zur alten Saline. In dieser wurde von 1851 bis 1929 aus Sole, die seit 1817 vorrangig aus dem Salzbergwerk Berchtesgaden kommt durch sieden Salz gewonnen. Obwohl die neue Saline 1929 die (kommerzielle) Salzherstellung vollständig übernommen hat blieben die Soleförderanlagen in Betrieb und sind es bis heute. Den Kern stellen zwei 13 m hohe oberschlächtige Wasserräder dar, die seit dem 6.6.1850 ununterbrochen Sole an’s Tageslicht befördern.

Es ist relativ still in der Halle, das strömende Wasser ist nicht so deutlich zu hören, um so deutlich hebt sich das „Pling“ ab, das jedes der beiden Wasserräder nach jeweils einer Umdrehung macht. Es trat eine junge Frau auf den Plan, 18 Jahre jung und mit taufrischem Abitur in der Tasche. Sie führte uns durch die unterirdischen Gänge, in denen unter den Bodenplatten in Kanälen die Sole (aber auch Süßwasser) fließt. Uns wurde auch die über ein Wasserrad und ein 103 m langes Gestänge angetriebene Pumpe gezeigt, die aus der „Karl-Theodor-Quelle“ seit rund 200 Jahren Sole fördert. Es war eine sehr interessante Führung, die durch die ständige Feuchtigkeit, Geräuch fließenden Wassers und Enge eine besondere Atmospähre hatte. Aus der heute in der alten Saline geförderten Sole wird heute kein Salz mehr gewonnen, sondern es wird nur noch zu Kur- und Gesundheitszwecken genutzt. So zum Beispiel im AlpenSole Gradierhaus, wo die mit Wasser vermischte Sole über eine Höhe von 13 Metern über Schwarzdornbüschel hinabrieselt, wobei ein Teil davon durch die Schwarzdornbüschel Aerosole entstehen, die beim Einamtmen postive gesundeinheitliche Wirkungen auf den Atermapparat haben. Es ist auf jeden Fall sehr angenehm, langsam an dem Gradierhaus entlangzulaufen. Zum Abschluß bestand noch Gelegenheit in Bad Reichenhall einzukehren, abschließend ging es mit dem Zug wieder direkt nach Freilassing zurück.

Der Freitag stand im Zeichen mehrerer Bahnen, einem vor wenigen Jahren komplett umgekrempelten Streckennetz und einer spontanen Schiffsrunde. Es ging nach Gmunden am Traunsee. Ein ÖBB-Zug brachte uns nach Attnang-Puchheim, dort stiegen wir in einen weiteren ÖBB-Zug, Richtung Obertraun-Dachstein um. Diesen verließen wir in Gmunden, dort startet die Strecke der Gmundner Straßenbahn. Das war bis 2018 eine lediglich 2,3 km lange Strecke vom Bahnhof zum Franz-Josef-Platz. Seit 1. September 2018 verbindet eine Verbindungsstrecke vom Franz-Josef-Platz zum alten Endpunkt „Seebahnhof“ der „Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf“ (auch „Traunseebahn“ genannt) die Gmundner Straßenbahn mit dieser, wobei die Lo-

kalbahn bereits 2014 ein Stück Richtung Franz-Josef-Platz bis zur Haltestelle Klosterplatz verlängert worden war. Nun ist die Gmundener Straßenbahn mit der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf/Traunseebahn zu einer durchgehenden, rund 18 km langen Bahn (1000 mm Spurweite) von Gmunden Bahnhof nach Vorchdorf, „Traunseetram“ genannt durchgebunden. Von Vorchdorf(-Eggenberg) gibt es noch die normalspurige „Vorchdorferbahn“ nach Lambach an der Westbahn. Beide Bahnen werden von Stern & Hafferl betrieben. Wir befuhren alle drei Streckenabschnitte (Gmunden Bahnhof–Gmunden Franz-Josef-Platz, Gmunden Franz-Josef-Platz–Vorchdorf und Vorchdorf-Eggenberg–Lambach) mit historischen Fahrzeugen. Da in den Fahrzeugen jeweils nicht genug Platz für alle Teilnehmer war fuhr immer ein Teil der Gruppe im historischen Fahrzeug, der andere Teil in Planzügen. Um Irrfahrer zu vermeiden wurden die Teilnehmer farbig kodiert. Die Farbe soll bereits in einem halben Jahr blasser werden wurde versprochen. Das erste Fahrzeug war der Tw GM 5 der (ehemaligen) Gmundner Straßenbahn, Baujahr 1911. Nachdem alle Teilnehmer am Franz-Josef-Platz angekommen waren gab es ersteinmal Zeit, den Ort zu erkunden, sich zu stärken, vor allem zu trinken, angesicht der doch recht hohen Temperaturen. Es blieb sogar Zeit für die 45-minütige „Schnupperfahrt“ auf dem Traunsee, die uns auch dem „Seeschloß Orth“ näherbrachte, dem Schauplatz der von 1996 bis 2005 laufenden Fernsehserie „Schloßhotel Orth“. Nachdem wir die Seerunde ohne Herzinfarkt-Fälle überstanden hatten (die unvermittelt und recht lautstark beginnenden Durchsagen zu Besonderheiten am Seeufer, die gerade passiert wurden brachten den einen oder anderen Mitfahrer diesem nahe…) war noch etwas Zeit in der Stadt übrig, bis wir den Planzug bestiegen, der uns zum Bahnhof „Gmunden Engelhof“ brachte. Dort erschien dann bald der zweite historische Triebwagen des Tages, der ET 23.103 der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, Baujahr 1921, den die entsprechend farbkodierten Teilnehmer besteigen durften. Dieser brachte diese bis zum Endbahnhof der Trausneetram, Vorchdorf-Eggendorf. Dort war (für die entsprechend farbkodierten Teilnehmer) zügiges Umsteigen zum dritten historischen Triebwagen des Tages angesagt, dem auf Normalspur fahrenden ET 24.001, Baujahr 1932. Dieser Triebwagen (mit Saugluftbremse ausgestatet!) brachte die mitfahrenden Teilnehmer in einem mitunter „heißen Ritt“ nach Lambach an der Westbahn. Die nicht entsprechend farbkodierten Teilnehmer mußten allerdings auch nicht auf ein historisches Fahrzeug verzichten, sie kamen mit dem ET 20.109 in Lambach an, gebaut 1956 in der Waggonfabrik Rastatt für die Extertalbahn (Tw 6), von dort nach Einstellung des Personenverkehrs 1969 nach Österreich verkauft und da nach wie vor im Plandienst im Einsatz. Beim Anschlußzug Richtung Salzburg macht es die ÖBB spannend, am Schluß fuhren wir mit rund 30 Minuten Verspätung ab. Diese Verspätung machte es allerdings möglich, den recht umfangreichen Rangierbetrieb durch Triebfahrzeuge von Stern & Hafferl im Bahnhof Lambach (auch auf der durchgehenden Strecke!) zu beobachten und auf Silizium zu bannen. Schließlich traf unser Zug nach Salzburg dann doch ein, und ein sehr abwechslungsreicher Tag voll von (historischer) Eisenbahn ging zuende!

Der Samstag schließlich war der Stadt Salzburg selbst gewidmet. Wir befuhren mit zwei historischen O-Bussen einen Teil des Liniennetzes. Wie gewohnt ging es in Freilassung mit einer ÖBB-S-Bahn los, diesmal stiegen allerdings bereits nach fünf Stationen aus, am

Salzburger Hbf. Dann ging es auf den Vorplatz zur Busleiste C wo uns die beiden O-Busse abholen sollten. Pünktlich erschienen sie, voraus der Wagen 123, der 1957 von Henschel-Uerdingen gebaut und in Solingen in Dienst gestellt wurde. Nach seiner Ausmusterung 1973 wurde er von englischen Sammlern erworben, restauriert und in den Salzburger Farben lackiert. Seit 2007 ist er als Dauerleihgabe als historisches Fahrzeug in Salzburg unterwegs. Als zweiter Wagen erschien Wagen 109, 1989 bei Steyr gebaut ist er seit Anfanger der 2000er Jahre als historisches Fahrzeug in Salzburg unterwegs. Dabei wude er 2012 mit Punktmatrix-Anzeigen ausgerüstet. Begleitet von Erläuterungen im Wagen 109 fuhren wir einige Strecken ab, dabei gab es eine Überholung durch einen Planbus „auf der freien Strecke“ und auch Pausen in Endstellen. So zum Beispiel an der Endstelle der Linie 3 „Itzling Pflanzmann“, in deren direkter Nachbarschaft sich Abstellgleise des Salzburger Hauptbahnhof befinden. Die dort abgestellten Fahrzeuge waren auch ein interessantes Photomotiv. Die Endstelle „Salzachsee“ der Linie 7, auch „Grüne Kehre“ genannt, weil sie, sie, wie der Name schon vermuten läßt Grünen liegt war recht reizvoll. In dieser wurden wir auch von einem Plankurs überholt, bevor es auch für uns wieder in die Stadt zurück ging. Wie einige Teilnehmer bemerkt hatten wurden wir verfolgt. Es handelte sich dabei um Mitglieder des Vereins *Pro Obus Salzburg*. Auf der Homepage des Vereins gibt es einen Bericht über unsere Sonderfahrt: `https://bit.ly/3niTTrC`. Wieder am Hauptbahnhof angekommen war erst Mal freie Zeit angesagt. Herbert aus Wien erklärte sich dankenswerterweise bereit, für alle Interessierten eine Führung in Salzburg zu machen. In Freilassing fand derweil das Arbeitstreffen der schwulen Eisenbahnvereine und -gruppen statt. Am Abend fanden wieder alle zusammen, in der „Lokwelt Freilassing“. Im Ringlokschuppen selbst waren Tische und ein Buffet für den Abend aufgebaut. Zunächst gab es aber die Möglichkeit die Modellbahnanlage des Freilassinger Bahnhofs näher zu betrachten und fachkundige Auskunft dazu zu erhalten. Die großen Exponate, Lokomotiven von 1874 bis 1971, Gleisbaumaschienen und -gerät, Prototpen, Studienmodelle und vieles mehr konnten auch im Rahmen einer Führung erkundet werden. Alsbald wurde zu Tisch gerufen. Zunächst gab es ein paar Worte von Ernst und Bernd, der auch das Orgateam des Funtreffens vorstellte. Der gemütliche Teil begann mit einem Sektempfang, ausgegeben von Ernst zu seinem Geburtstag, der während des Funtreffens stattfand. Dann wurde das reichhaltige Büffet, mit Nudelsuppe, verschiedenen Salaten, verschiedenen Fleisch- und fleichlosen Gerichten sowie Dessert, dazu eine große Auswahl an Getränken eröffnet. Nach dem Essen konnte man entweder weiter die Exponate erkunden oder im Bereich der Drehscheibe, auch mit Blick auf die Exponate, den lauen Sommerabend genießen, begleitet vom Rauschen des einen oder anderen vorbeifahrenden Zugs.

Der abschließende Sonntag brachte uns in das Bundesland Öberösterreich. Dort fand 2006 die *Oberösterreichische Landesausstellung „Kohle und Dampf“* in Ampflwang statt. Die Region um Ampflwang war seit Ende des 18. Jahrhunderts ein wichtiges Braunkohleabbaugebiet, „Kohlerevier“ genannt. Auch in Ampflwang selbst wurde Braunkohle abgebaut. Anfang der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts begann der Niedergang des Braunkohleabbaus im Kohlerevier, einerseits weil die Kohle zu Ende ging und andererseits weil die Kohle preislich nicht mehr konkurrenzfähig war. 1995 wurde in Ampflwang der Kohleab-

bau eingestellt. Da der Kohleabbau in der Region eine große Rolle spielte wurde er bei der „Oberöstereichischen Landesausstellung“ im Jahr 2006 zum Thema gemacht. Die „Oberöstereichischen Landesausstellungen“ waren eine Veranstaltung die zuerst 1965, dann ab 1974 in jährlichem oder zweijährlichem Rhythmus stattfand. Die Landesausstellung 2021 „Museum Arbeitswelt“ war allerdings die letzte in dieser Form. Für die Landesausstellung 2006 wurde das Gelände der einstigen Braunkohle-Sortierung am früheren Gelände der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks AG in Ampflwang hergerichtet. Dabei wurden die Aspekte Bergbau und Eisenbahn gleichwertig behandelt. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) hatte das Gelände bereits 1996 gekauft es diente seither als Standort der normalspurigen historischen Lokomotiven. Im Rahmen der Oberösterreichischen Landesausstellung 2006 wurde im Gebäude der ehemaligen Zentralsortierung ein Eisenbahn- und Bergbaumuseum eingerichtet. Auch andere Bereiche, wie der Ringlokschuppen wurden zu Museumsbereichen. Nach dem Ende der Landesausstellung wurde das Gelände als öffentlich zugängliches Museum „Lokpark Ampflwang“ weiterbetrieben. An ausgewählten Tagen fahren mit Dampf- oder Dieselloks bespannte Züge auf der 10,5 km langen Strecke von Timelkam an der Westbahn zum Lokpark Ampfelwang. Der Pfingstsonntag war so ein ausgewählter Tag und so bot es sich an, an diesem Tag im Rahmen des Funtreffen den Lokpark Ampflwang zu besuchen. In dem von der Dampflok 657.2770 (rumänischer Nachbau der pr. G 10, seit 2004 bei der ÖGEG) gezogenen Zug war ein Waggon für uns reserviert. In Ampflwang angekommen wurden wir von einem fachkundigen Führer, der auch schon an der Landesausstellung 2006 einen erheblichen Anteil hatte erwartet. Er führte uns zuerst durch Teile der Ausstellung im Gebäude der ehemaligen Zentralsortierung, dann ging es unter Zuhilfename eines „Postkastl“ auf vier Rädern zum Ringlokschuppen, wo wir auch ausführliche und fachkundige Erläuterungen zu den dort vorhandenen Lokomotiven bekamen. Dabei zeigte auch ein Mitglied der jüngeren Generation der ÖGEG in beeindruckender Weise sein Fachwissen. Nach Ende der doch etwas längeren (aber sehr kurzweiligen und interessanten) Führung hieß es zunächst etwas zu trinken, es war doch recht warm, und etwas zu essen. Es war wichtig sich zu stärken für den Höhepunkt des Tages, die Lokparade auf der Drehscheibe beim Lokschuppen. Da wurden einige Lokomotiven aus dem Museumsbestand präsentiert und einmal langsam herumgedreht. Teilweise fuhren die Lokomotiven mit eigener Kraft auf die Drehscheibe, teilweise wurden sie gezogen. Beim österreichischen Krokodil der Baureihe 1100 schaffte es die Rangierlokomotive fast nicht, die Lokomotive in Bewegung setzen als sie wieder in den Lokschuppen zurückgezogen werden sollte… Der Dampflokomotive 77.28 (k.k.St.B.-Baureihe 629, gebaut 1920 bei Krauss in Linz) wurde eine kaiserliche Ehre zuteil. Kaiser Franz-Josef nebst Kaiserin und Ehrenregiment genehmten sich, die Runde auf der Drehscheibe mizufahren. ☺ Nach der Lokparade gab es noch etwas Zeit sich auf dem Gelände umzuschauen, dann wartete auch schon wieder der Museumszug Richtung Timelkam. Auf der Rückfahrt gab sich unser Teilnehmer Herbert aus Wien die Ehre auf dem Führerstand der Lok mitzufahren, da er einige Mitglieder der ÖGEG aus seiner Nebentätigkeit auf dem Speisewagen einiger Nostalgiezüge kennt. Dann konne ja nichts mehr schiefgehen! Pünktlich erreichten wir Timelkam und hatten dort noch etwas Gelegenheit die Rangiertätigkeit des Dampfzugs sowie den Fernverkehr auf der Westbahn zu beobachten bis unser Zug kam und uns wieder gut zurück nach Freilassing brachte. Damit war ein sehr schönes Funtreffen zuende gegangen, das vor allem durch perfektes Wetter gekennzeichnet war. Tagsüber war es immer trocken, meist sogar sonnig und warm, die Gewitter kamen immer erst, wenn wir wieder in Freilassung angekommen waren. Die Organisation war wieder gewohnt hervorragend und das Programm war interessant und abwechslungsreich. Pfüat di Salzburg, hallo Freiburg im kommenden Jahr!

Patrick

10. Juli: 50+1 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde Eisenbahnfest in Amstetten

Am Wochenende 9./10.7. holen die Ulmer Eisenbahnfreunde mit einem Eisenbahnfest in Amstetten die Feier ihres 50-jähriges Bestehen nach, das wegen der Corona-Pandemie im letzten Jahr nicht stattfinden konnte.

Dabei wird einiges geboten sein, insbesondere die Dampflokfans werden auf ihre Kosten kommen. Es wird Fahrten zwischen Ulm und Amstetten geben, Fahrten über die Geislinger Steige und auf der Lokalbahn Amstetten–Gerstetten sowie auf dem schmalspurigen Alb-Bähnle von Amstetten nach Oppingen. Neben der V 100 1019 werden die Dampfloks 58 311 und 75 1118 und auf dem Alb-Bähnle die 99 7203 zum Einsatz kommen. Als Gastlok wird die Dampfloks 23 058 der Eurovapor anwesend sein und die Elloks werden durch die E 94 088 der Elektrischen Zugförderung Württemberg und die E 10 228 des Vereins „Baureihe E 10“ vertreten sein. Außerdem wird es einige Zubringerzüge geben, die ebenfalls mit interessanten Loks bespannt sein werden. U.a. aus Nördlingen mit der bayerischen S 3/6.

Sowohl im Lokalbahnhof Amstetten als auch am Endbahnhof Gerstetten und beim Alb-Bähnle wird es Fahrzeugausstellungen geben. Auch das Eisenbahnmuseum in Gerstetten wird geöffnet sein.

Am Sonntag, den 10.7. wird auch ein Zubringer-Sonderzug der Ulmer Eisenbahnfreunde von Stuttgart nach Ulm verkehren, der mit einer historischen Ellok bespannt sein wird.

Es wird also eine Menge geboten sein und wir lassen es uns nicht nehmen, dabei zu sein.

Unsere Münchener Freunde werden um 9:40 Uhr in Amstetten ankommen und anschließend eine Fahrt mit dem Alb-Bähnle machen, das um 10:00 Uhr in Amstetten abfährt und um 11:30 Uhr wieder zurück in Amstetten ist. Anschließend reist die Gruppe von Amstetten nach Gerstetten, um dort die Mittagspause einzulegen und den Ort zu besichtigen. Die Rückfahrt nach München ist um 18:20 Uhr vorgesehen. Wer an dieser Fahrt teilnehmen möchte, meldet sich bitte bei Ernst an.

Für die Teilnahme in dieser Gruppe sind folgende Zugverbindungen geplant:

Hinfahrt ab München

München Hbf	ab	7:46 Uhr	IC
Ulm Hbf	an	9:01 Uhr	
Ulm Hbf	ab	9:17 Uhr	
Amstetten	an	9:40 Uhr	

Hinfahrt ab Stuttgart

Stuttgart Hbf	ab	8:02 Uhr
Amstetten	an	9:20 Uhr

Rückfahrt nach München

Amstetten	ab	18:20 Uhr	
Ulm Hbf	an	18:47 Uhr	
Ulm Hbf	ab	18:56 Uhr	IC
München	an	20:11 Uhr	

Rückfahrt nach Stuttgart

Amstetten	ab	18:40 Uhr
Geislingen	an	18:47 Uhr
Geislingen	ab	19:18 Uhr
Stuttgart Hbf	an	19:56 Uhr

Für weitere Infos und Fragen bitte direkt mit Ernst Kontakt aufnehmen.

Telefon:	(08091) 3536
Mobil/WhatsApp:	(01577) 4325989
E-Mail:	`ernst@fes-online.de`

16. Juli: FES-Sommerfest 2022

Im August des letzten Jahres konnten wir endlich wieder unser Sommerfest veranstalten, das nach der Zwangspause auch wieder gut besucht war. Auch in diesem Jahr wird es wieder unser Sommerfest geben, wieder zum gewohnten Termin im Juli. Alle Mitglieder und Freunde des FES sind dazu herzlich eingeladen.

Auch wenn das Schlimmste hinsichtlich der Pandemie überstanden ist, bitten wir wegen der leider wieder steigenden Inzidenzwerte um angepasstes Verhalten und gehen davon aus, dass alle Teilnehmer geimpft bzw. genesen sind.

Am **Samstag, den 16.7.2022** geht es ab **11:00** Uhr los. Zur Mittagszeit wird wieder der Grill angeworfen, ergänzt durch ein Buffet mit Beilagen und Salaten. Der Nachmittag soll wie immer mit Kaffee und Kuchen ausklingen. Daher empfehlen wir die Anreise am späten Vormittag, die Heimfahrt kann je nach Fahrtrichtung bzw. Gruppen- und Ticketbindung am frühen Abend erfolgten.

Damit alle Gäste gut versorgt werden können, brauchen wir Eure **Anmeldung bis spätestens 13.7.2022**. Dazu stehen Euch folgende Kommunikationswege offen:

Telefon (+AB):	(09 11) 69 66 38
Mobil (+WhatsApp):	(01 72) 95 97 98 7
E-Mail:	`bernd@fes-online.de`

Wir freuen uns auf Euer zahlreiches Erscheinen. Die Kosten übernimmt die Vereinskasse, Ihr braucht nur gute Laune und gutes Wetter mitzubringen. ***Bernd***

Der Weg nach Oberasbach, Fröbelstraße 10

Aus Richtung Stuttgart per IC bis Ansbach oder per RE bis Roßtal und von dort mit der S 4 bis Anwanden.

Aus Richtung Nürnberg mit der S 4 (Gleis 22) bis Oberasbach.

Die Entfernung von beiden Haltepunkten beträgt etwa 1,5 km.

Bitte beachten:

Je nach Fahrtrichtung kann man mit der Buslinie 155 von den S-Bahn Stationen Anwanden (stündlich zur Min. 55) bzw. Oberasbach (stündlich zur Min. 49) jeweils bis zur Haltestelle Rehdorf Ortsmitte fahren. Von dort beträgt die Entfernung zu uns 300 m.

Wegebeschreibung Fußweg

S-Bahn-Station Anwanden:

Den Bahnsteig in Fahrtrichtung Nürnberg verlassen und nach der Unterführung Richtung Oberasbach der Straße parallel zum Bahndamm folgen. Im Ortsteil Rehdorf erste Straße links.

S-Bahn-Station Oberasbach:

Durch die Unterführung auf die südliche Seite wechseln und dort in Fahrtrichtung der Straße und dem anschließenden Weg parallel zur Bahnstrecke bis zur Unterführung in Rehdorf folgen. Durch die Unterführung bis zum Ende der Straße, dort dann nach links bis zur Fröbelstraße.

50 Jahre U-Bahn in Nürnberg

In diesem Jahr feiert die Nürnberger U-Bahn ihr 50-jähriges Bestehen. Anfangs für eine Halbmillionenstadt noch belächelt hat sie sich mittlerweile mit drei Linien zu wesentlichen Träger des Nürnberger Nahverkehrs entwickelt.

Voraussetzung war die Entscheidung des Nürnberger Stadtrates von 1963, statt der angedachten Unterpflasterstraßenbahn eine vollwertige U-Bahn zu bauen. Der erste Streckenabschnitt entstand in der im Aufbau befindlichen Trabantenstadt Langwasser mit teilweise offener Linienführung, die noch auf den Planungen für die Unterpflaster-Straßenbahn beruhte. Dies war der Anfang für die heute noch wichtigste Linie U1, die in Etappen durch die Innenstadt mit der Anbindung an den Hauptbahnhof und schließlich durch die Nachbarstadt Fürth hindurch bis 2007 in Etappen fertig gestellt wurde. Parallel dazu begann 1984 der Bau der Linie 2 in südlicher Richtung, die bis 1986 ihre Endstation in Röthenbach erreichte. Weiter ging es 1990 in Richtung Norden, dieser Streckenabschnitt bis zum Flughafen wurde in Etappen schließlich 1999 fertig gestellt. Dabei war der Anschluss des Flughafens wegen Zweifel an dem erwarteten Fahrgastaufkommen lange umstritten und führte schließlich zu dem Kompromiss, dass der letzte Streckenabschnitt nur eingleisig ausgeführt und nur von jedem zweiten Zug befahren wird.

Aus der ursprünglich eigenständigen Linie 3 deren Kreuzung mit der U1 am Aufseßplatz und am Plärrer mit der U2/U3 bereits vorbereitet wurde, wurde schließlich eine Verzweigung an beiden Enden der U2. 2008 wurden im Süden der Abschnitt bis zur Gustav-Adolf-Straße und im Norden der Abschnitt bis zum Bahnhof Maxfeld unter Mitbenutzung des Streckenabschnitts zwischen Rothenburger Str. im Süden und dem Rathenauplatz im Norden eröffnet. Dies sollte eigentlich bereits 2006 geschehen, doch das ambitionierte Vorhaben einer vollautomatisch betriebenen Strecke unter Benutzung eines konventionell betriebenen Streckenabschnitts der U2 war offensichtlich mit mehr Schwierigkeiten verbunden als gedacht. Dabei war ein wichtiger Aspekt die Tatsache, dass auf eine vollständige Abtrennung der Bahnsteige durch Glaswände mit Türen an gleicher Stelle wie bei den Fahrzeugen verzichtet wurde, was eine aufwändige störungssichere Überwachung des Gleisbereiches erforderte. Auch die hochsensible Sensorik an den Türen bereitete einige Schwierigkeiten, die gemeistert werden mussten. Eine weitere Herausforderung war zudem der Mischbetrieb mit konventionell gesteuerten Zügen auf dem gemeinsam genutzten Streckenabschnitt.

Nachdem der vollautomatische Betrieb auf der U3 sich in der Praxis bewährt hat, wurde auch die U2 bis Anfang 2010 umgestellt.

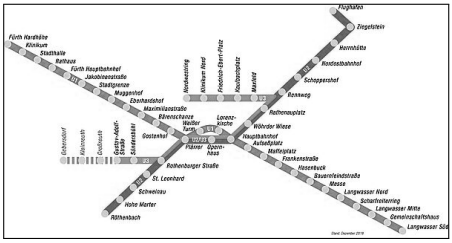
Im Jahr 2017 erreichte der nördliche Ast der U3 schließlich seinen vorläufigen Endpunkt mit der Station Nordwestring.

Im Süden gab es 2020 die erste Verlängerung um eine Station bis zum Bahnhof Großreuth bei Schweinau und die Bauarbeiten zur Vollendung dieses Abschnittes mit zwei weiteren Stationen bis zum Endbahnhof Gebersdorf laufen auf Hochtouren. Mit der geplanten Fertigstellung im Jahr 2026 wird das Nürnberger U-Bahn-Netz seinen vorläufigen Endzustand erreicht haben. Überlegungen für verschiedene Verlängerungen in benachbarte Landkreise sind leider wegen der damit verbundenen Finanzierungsprobleme der unterschiedlichen Gebietskörperschaften auf absehbare Zeit leider nicht realisierbar.

Ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung für eine vollwertige U-Bahn war die Überlegung, die für München vorgesehenen Doppeltriebwagen auch in Nürnberg zu verwenden. In München wird aus 3 Doppeltriebwagen die maximale Zuglänge gebildet, in Nürnberg sind es deren zwei. Nicht von ungefähr sind daher die Fahrzeuge der 1. Generation bis auf wenige Details so baugleich, dass sie im jeweils anderen Netz eingesetzt werden konnten. So waren zu besonderen Anlässen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen Nürnberger U-Bahn-Wagen in München im Einsatz, aber auch Münchener Fahrzeuge verkehrten zeitweise in Nürnberg.

Inzwischen haben sich die Nachfolgegenerationen aber so auseinander entwickelt, das ein Fahrzeugtausch nicht mehr möglich ist. Das hängt nicht nur dem Automatikbetrieb in Nürnberg zusammen, sondern auch damit, dass es mittlerweile nicht trennbare Gliederzüge gibt, die in München aus 6 Fahrzeugen und in Nürnberg aus vier Fahrzeugen bestehen. Letztere sind aktuell die modernsten Fahrzeuge der Nürnberger U-Bahn, die ausschließlich auf der U1 im manuellen Betrieb eingesetzt werden. Eine Umstellung auf Automatik-Betrieb ist hier vorläufig nicht vorgesehen, die Fahrzeuge sind aber nachrüstbar ausgeführt.

Die drei U-Bahnlinien haben inzwischen eine Gesamtlänge von 41 km mit insgesamt 49 Bahnhöfen. Pro Tag werden zu normalen Zeiten ca. 400.000 Fahrgäste befördert, das sind 60% des öffentlichen Nahverkehrs in Nürnberg.



Insgesamt gesehen hat sich die Entscheidung für eine vollwertige U-Bahn als richtig erwiesen. Vor allem der von der Oberfläche unabhängige und somit störungsfreie Betrieb ist im Vergleich zu Stadtbahnsystemen, die sich teilweise im öffentlichen Raum bewegen, ein entscheidender Vorteil.

Bernd

Stadtbahntunnel in Karlsruhe

Im Dezember des letzten Jahres ist nach fast 12 Jahren Bauzeit der Karlsruher Stadtbahntunnel in Betrieb gegangen. Wegen der ungünstigen Terminlage und den pandemiebedingen Auflagen haben wir eine Besichtigungstour in der Hoffnung auf bessere Zeiten in unser Langzeitprogramm aufgenommen. Nun ist es endlich soweit, gemeinsam mit dem Flügelrad wollen wir das verlängerte Wochenende vom 1.-3. Oktober nutzen, uns dieses Bauwerk anzusehen. Da Karlsruhe auch darüber hinaus ein interessantes Ausflugsziel ist wollen wir die Gelegenheit nutzen, uns darüber hinaus noch etwas in Karlsruhe und Umgebung umzusehen. Beispielsweise könnten wir mit der Albtalbahn Bad Herrenalb einen Besuch abstatten.

Gemeinsam mit unseren Kölner Freunden werden wir bis dahin ein Programm ausarbeiten und es rechtzeitig über unseren Newsletter veröffentlichen.

Bernd

Wiener Straßenbahn: Type E_1 ausgeschieden

Am vergangenen Freitag, 1. Juli 2022 ist in Wien eine Ära zuende gegangen: die die Wiener Straßenbahn über viele Jahre prägende Type E_1 hatte ihre letzte Fahrt im Plandienst. Die Linie 30 Floridsdorf–Stammersdorf war ihr letztes Refugium, am Abend des 1. Juli rückte unter großer Anteilnahme von Straßenbahn-Fans aber auch der Bevölkerung und Presse mit Tw 4862 (Simmering Graz Pauker (SGP) 1976) + (c_4) Bw 1360 (Rotax 1976) der letzte Planzug in den Bahnhof Floridsdorf ein, gefolgt vom Sonderzug bestehend aus Tw 4774 (SGP 1972) + (c_4) Bw 1359 (Rotax 1974).

Die Ära der komplett neu konstruierten und gebauten Fahrzeuge begann für die Wiener Straßenbahn 1954 mit dem von der österreichischen Industrie konstruierten Großraumzug C+c (Triebwagentypen werden in Wien mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Diese werden allerdings nicht in aufsteigender Folge vergeben wie in Frankfurt am Main oder München sondern nach mehr willkürlichen Kriterien. Beiwagentypen erhalten Kleinbuchstaben, diese müssen nicht identisch zu gleichzeitig/für die Triebwagen beschafften Beiwagen sein. Varianten/Weiterentwicklungen werden jeweils durch eine numerischen Index gekennzeichnet). Mit den in Österreich beschafften Typen C und c gab es jedoch technische Probleme, so daß man noch 1954 beschloß, den DÜWAG-Großraumzug als Lizenzbau zu beschaffen. Dieser erhielt dann die Typenbezeichnung C_1 + c_1. Für den nächsten Entwicklungsschritt, den Gelenkwagen, hatte man bereits begonnen auf alten Fahrgestellen der Stadtbahnbeiwagen n_1 einen Doppelgelenktriebwagen aufzubauen, dieser Type D_1 kommt auch die Ehre zu, mit dem Prototyp 4301 am 3.7.1957 der erste Gelenktriebwagen der Wiener Straßenbahn zu sein. Allerdings hatte man sich noch während die folgenden D_1-Triebwagen in Bau waren entschieden auch beim Gelenkwagen wieder auf den bewährten DÜWAG-Typ (Gt6) zurückzugreifen. Als Type E eingereiht wurden ab 1959 erste Fahrzeuge getestet, ab 1960 begann die Serienfertgigung in Lizenz bei Lohner, ab 1961 bei SGP. Bis 1966 wurden 89 Fahzeuge dieser Type geliefert. Im Jahr 1966 trat dann die Type E_1 auf den Plan, eine Weiterentwicklung der Type E mit mit höherer Motorleistung (zwei Mal 150 kW statt zwei Mal 95 bzw. 110 kW). Dieses Erfolgsmodell der Wiener Straßenbahn wurde bis 1976 in 388 Exemplaren wieder von Lohner und SGP geliefert, dazu passende Großraumbeiwagen der Typen c_3, und c_4. Damit waren die Fahrzeuge der Type E_1 55 Jahre im Planeinsatz.

Mit der Type E_2 wurden ab 1977 122 Triebwagen der (DÜWAG-)Nachfolgebauart Typ „Mannheim“ mit passendem Großraumbeiwagen c_5 beschafft. Mit der Type E_6 folgte ab 1979 noch ein Stadtbahnwagen auf Basis des Typs „Mannheim“ mit 48 Stück mit zugehörigem Beiwagen c_6 zum Betrieb auf der U6, die die Gürtel-Stadtbahn ersetzt hatte. Die Type E_2 (+c_5) ist weiterhin im Planeinsatz.

Patrick

FES-Veranstaltungstermine

Alle Terminangaben auf dieser Seite stehen unter dem Vorbehalt der Entwicklung der Corona-Krise. Aktuelle Informationen finden sich auch jederzeit im Internet:

- *Terminkalender-Seite:* `http://www.fes-online.de/kalender`
- *Facebookseite:* `https://www.facebook.com/gayeisenbahn`

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

- **16.7.2022 – *Samstag***
  Sommerfest bei Bernd in Oberasbach
  Es ist inzwischen schon Tradition, das Sommerfest bei unserem Vorsitzenden Bernd zu Hause in Oberasbach bei Nürnberg. Nähere Informationen auf Seite 16.

- ***20*.8.2022 – *Samstag***
  Beginn 15:00 Uhr im „Haus am See“ Mühlhäuser Straße 311, am Max-Eyth-See, vom Hauptbahnhof mit Stadtbahn U 14 bis Haltestelle „Max-Eyth-See“ oder „Hofen“,
  Info: Bernd – Tel. (0911) 696638 / E-Mail `bernd@fes-online.de`

- **18.9.2022 – Sonntag**
  Fällt aus → Tag der offenen Tür bei Märklin am 16./17.9. für individuelle Verabredungen.

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische (abhängig von der Corona-Situation): 29.7. + 26.8. + 30.9.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, **„Wirtshaus im Braunauer Hof“, Frauenstraße 42, München (direkt am Isartor)**
Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:
Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail `ernst@fes-online.de`

Der Stammtisch am 29. Juli findet zum Test im Wirtshaus „Zum Brünnstein“, Elsässerstraße 36 (S+U Bahnhof München Ost) statt!

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische (abhängig von der Corona-Situation): 10.7. + 14.8. + 18.9.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café – ess – bar „CARTOON“, An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg.
Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:
Bernd – Tel. (0911) 696638 / E-Mail `vorstand@fes-online.de`

20. August 2022 – Samstag, ab München
Ausflug nach Neuburg an der Donau
Treff: München Hbf (Gleis ist noch nicht bekannt), Fahrt ab 9:01 Uhr mit RE 1 nach Ingolstadt.
Wir besuchen Neuburg an der Donau und erkunden die Stadt und Burg bei einer Führung.
Info & Anmeldung: Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail `klusberge3152@yahoo.de`

8. Oktober 2022 – Samstag, ab München
Ausflug nach Mühldorf am Inn
Treff: München Hbf.
Gemeinsam mit den Gleiswechslern aus Salzburg erkunden wir Mühldorf am Inn.
Info & Anmeldung: Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail `klusberge3152@yahoo.de`