

FES-Mitteilungen
Ausgabe 1/2026
Januar 2026



Stäffelesrutscher

Mitgliederversammlung mit Vorstandswahl am 14. Februar

Messe Faszination Modellbahn in Mannheim am 7. März

Termine

Liebe Fes'ler,

schon sind wir im Jahr 2026 angekommen, für das ich Euch im Namen des FES im weiteren Verlauf viel Glück und Erfolg wünsche. Trotz der unruhigen Zeiten hält uns nichts davon ab, unserem Hobby zu frönen, das uns doch immer wieder viel Neues und Interessantes zu bieten hat. Unsere Veranstaltungen bieten daher die Möglichkeit zu vielen interessanten Gemeinschaftserlebnissen. Doch zunächst gilt es, im Februar mit der Mitgliederversammlung eine wichtige Pflichtübung zu absolvieren, denn sie ist doch das Plenum für die aktive Mitwirkung unserer Mitglieder.

Im März besuchen wir traditionell wieder die Faszination Modellbahn in Mannheim. Hier haben die Modellbahner unter uns die Möglichkeit, sich über die Neuheiten zu informieren, die wie immer (unabhängig von der nicht mehr relevanten Spielwarenmesse) zum Jahresbeginn von den meisten Herstellern angekündigt wurden.

Die Hermann-Hesse-Bahn wird am 1. Februar den Betrieb aufnehmen, bei der Schönbuchbahn hat es schon wieder gestottert. Dennoch sind wir zuversichtlich, dass wir den beiden erfolgreich wiederbelebten Strecken im ersten Halbjahr noch einen Besuch abstatten können.

Auch das Funtreffen in Erfurt rückt immer näher, durch das Kurzprogramm könnt Ihr Euch schon darauf einstellen und ums Quartier kümmern.

Auch im neuen Jahr ist also allerhand Neues und Interessantes geboten, auf viele gemeinsame Aktivitäten freut sich daher

Euer Bernd

Titelbild

Die Zahnradampflok 97 501 (1922 MF Esslingen) des „Zahnradbahn Honau-Lichtenstein e.V.“ wurde im März zwecks Radreifenprofilierung auf der Unterflurdrehbank im DB Regio-Werk Ludwigshafen nach Neustadt (Weinstraße) überführt. Nach erledigten Arbeiten konnte sie dort im DGEG-Museum über Ostern „offiziell“ besichtigt werden. Nachdem sie am 1. Mai überraschenderweise immer noch dort stand konnte sie vom Fotograf dort doch noch aufgenommen werden.

Patrick

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/>



Neues Mitglied

Wir können ein neues Mitglied in unseren Reihen begrüßen:

Markus aus Stuttgart

Wir begrüßen Markus in unseren Reihen und hoffen, daß er mit uns viele gemeinsame Stunden unterwegs ist oder in Stuttgart verbringt!

Langjähriges Mitglied

Ein Mitglied ist in diesem Jahr 25 Jahre Mitglied im FES:

Thomas aus Karlsruhe

Wir freuen uns, dass es Thomas so gut im FES gefällt und hoffen, dass er noch einige Jahre mit uns beim FES bei Ausflügen und Treffen schöne Stunden verbringen!

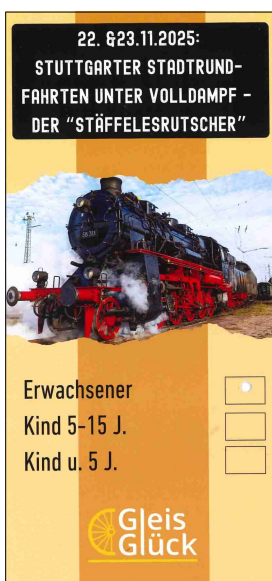
Mit dem Stäffelesrutscher rund um Stuttgart

Wolfgang hatte die Idee zur Teilnahme an dieser interessanten Rundfahrt, veranstaltet von den Ulmer Eisenbahnfreunden. Sie verlief teils auf Gleisen die nicht mehr vom Personenverkehr bedient werden, bzw. die nach Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hbf nicht mehr befahren werden. Es sollte die letzte Möglichkeit sein diese Strecken zu befahren.

Kurzerhand reservierte Wolfgang zeitig im Jahr schon mal zehn Plätze für diese tolle Fahrt, in einem Eilzugwagen der fünfziger Jahre. Ich fühlte mich gleich angesprochen, da diese Wagen mit den grünen Kunststoffsitzen mich an meine Jugend erinnerten, wenn wir zu meinen Großeltern in die DDR fuhren.

Am **Samstag, den 22. November** war es dann soweit und zehn Begeisterte vom FES standen am Bahnsteig und staunten über den langen Zug, bestehend aus Eilzugwagen der fünfziger Jahre und Spantenwagen mit Holzklasse aus den zwanziger Jahren, sowie einem DSG-Speisewagen.

Bespannt war der Museumszug mir der Altbauellok E 94 088 (Krokodil) aus dem Jahr 1943 und der Güterzugdampflok 58 311 aus dem Jahr 1921, beide in erstklassigem Zustand.



Mit der Dampflok voraus ging es zunächst nach Waiblingen, dort wurde Kopf gemacht und das Krokodil zog den Zug über die Güterzugumgehung nach Unterürkheim.

Nach dem Richtungswechsel, nun mit Dampf voraus, ging es über das König Wilhelm Viadukt und Kornwestheim nach Ludwigsburg.

Hier wieder Kopf machen und mit E 94 voraus über die Güterstrecke am Stuttgarter Sportwagenhersteller vorbei nach Kornal. Nach erneutem Kopf machen, nun mit der 58er voraus, weiter nach Zuffenhausen und über die Panoramabahn hinauf nach Vaihingen. Dort wurde ein letztes Mal Kopf gemacht und das Krokodil brachte den Sonderzug sicher zum Stuttgarter Hauptbahnhof.

Bei niedrigen Temperaturen und



Sonnenschein war es ein sehr gelungener Tag und für die Fotografen ein absolutes Vergnügen bei der tollen Dampfentwicklung.

Auf YouTube gibt es auch bewegte Bilder zu dem Ereignis: <https://t1p.de/uhajq>
• <https://t1p.de/smcop>

Nachdem die Eröffnung des neuen Hbf verschoben wurde, wird es wohl doch nicht die letzte Fahrgelegenheit gewesen sein.

Ernst

Lok trifft Traktor

Seit dem Jahr 2011 findet direkt vor/nach dem Dreikönigstag im John-Deere-Forum Mannheim (für den Rest des Jahres der Ausstellungsraum zum hier ansässigen John-Deere-Werk (bis 1956 Heinrich Lanz)) die Modellbahnausstellung „Lok trifft Traktor“ statt.



Dafür werden die meisten Vorführ-Landmaschinen ausgeräumt und stattdessen größere und kleinere Modellbahnanlagen regionaler Modellbahnvereine ausgestellt. Üblicherweise blieb eine aktuelle Landmaschine mit recht beeindruckenden Ausmaßen im Raum stehe. Diesmal wurden alle aktuellen Modelle entfernt, damit fanden mehr größere Anlagen Platz.



Eine der interessantesten Anlage ist die mit Modellen (hauptsächlich) regionaler Modelle von Straßenbahn & Co (also RHB und OEG) in Spur IIm. Wobei da weniger die Anlage anspricht sondern mehr die hervorragenden Modelle, die man auch käuflich erwerben kann, latürlich zu einem entsprechenden Preis aber mit hoher Qualität: www.semmelbahn.de.



Die Eisenbahnfreunde Weinheim (efweinheim.de) haben auch wieder ihr sehr attraktive Spur 0-Anlage ausgestellt:



Ein sehr langes Modell der Odenwaldbahn einer Regionalgruppe des „Freundeskreises Europäischer Modellbahner“ (FREMO) war auch vertreten:



Eine Anlage aus Worms hat die Dunkelheit zum Thema gemacht:



Zwei historische Traktoren von John Deere blieben in der Halle um den Gastgeber der Veranstaltung zu repräsentieren.



Es gibt auch Stände, an denen man Literatur und Devotionalien erwerben kann, für Speis & Trank ist auch gesorgt. Es gibt auch einen Raum, in dem historische Eisenbahn-DVDs, unter anderem von und mit Hagen von Ortloff gezeigt werden. Der Zuspruch war wieder groß, viele Familien mit Kindern waren gekommen. Den Kindern wird es mit zahlreichen vorhandenen Hockern ermöglicht, sich die Modellbahnanlagen auch aus der Nähe anschauen zu können.

Das war natürlich nur ein kleiner Ausschnitt dessen, was da geboten war. Es wird sicher im kommenden Jahr wieder eine Ausgabe geben. Informationen zu der Veranstaltung finden sich hier: <https://t1p.de/9t00p>

Patrick

Einladung zur Mitgliederversammlung am Samstag, 14.2.2026

Zur jährlichen Mitgliederversammlung treffen wir uns im Februar wieder in der Weissenburg. Sie ist für uns als eingetragener Verein nicht nur Pflicht, sondern auch eine gute Gelegenheit für alle, aktiv bei der Gestaltung des Vereinslebens mitzuwirken. Durch eine rege Diskussion in der Runde der Mitglieder können Vorschläge und Anregungen zur Verbesserung der Vereinsarbeit diskutiert werden. Daher bitten wir alle Mitglieder herzlich, durch ihre Teilnahme an der Mitgliederversammlung einen aktiven Beitrag zum Vereinsleben zu leisten. Gemäß § 9 der Vereinssatzung laden wir hiermit alle Mitglieder form- und fristgerecht zur Mitgliederversammlung 2026 herzlich ein.

Zeitpunkt: **Samstag**, den 14.2.2026 um **13:30 Uhr**

Ort: Schwul/Lesbisches Zentrum Weissenburg
Großer Konferenzraum im 1. OG
Weissenburgstraße 28a
70180 Stuttgart

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Bericht des Vorstandes
4. Aussprache zum Bericht des Vorstandes
5. Bericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache zum Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer
8. Entlastung des Kassenwartes
9. Entlastung des Vorstandes
10. Wahl eines Wahlleiters
11. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer
12. Anträge
13. Jahresprogramm 2026
14. Sonstiges

Der Vorstand



Messe *Faszination Modellbahn* in Mannheim am 7. März



Die „Faszination Modellbahn“ in der Mannheimer Maimarkthalle gehört auch in diesem Jahr wieder zu unserem Programm. Die zentrale Lage in der Metropolregion und die Erreichbarkeit durch gute Verkehrsanbindungen sind gute Voraussetzungen für eine rege Beteiligung von interessanten Anbietern, wodurch der Anreiz für die potenziellen Besucher nur noch gesteigert wird. Sie findet vom 6.-8. März statt und bietet als erste Publikumsmesse des Jahres die Möglichkeit, sich aus erster Hand über die Jahres-Neuheiten der Modellbahnindustrie zu informieren, nachdem die Spielwarenmesse in Nürnberg diese Funktion nicht mehr erfüllen kann. Neben der Präsenz aller wichtigen Modellbahnhersteller bieten diese Publikumsmessen auch eine hervorragende Gelegenheit für kleineren und direkt verkaufende Hersteller, den Kontakt zu ihren Kunden zu pflegen. Traditionell bereichern zudem auch wieder interessante Ausstellungsanlagen in allen Nenngrößen die Erlebniswelt in der Maimarkthalle.

Auch die großen Verlage für Eisenbahn-Literatur wie der EK-Verlag und GeraMond werden wieder mit ihrem breiten Angebot an Büchern und Zeitschriften vertreten sein.

Das Maimarktgelände liegt direkt neben der Autobahn A 656 und ist sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahnlinie 6 ab ca. 13:00 Uhr, Buslinien 45 & 50, Haltestelle „Maimarkt“ (IFOPT: de:08222:2520) , S-Bahn-Linien S1, S2, S3 & S5, DB Haltepunkt „Mannheim Are-

na/Maimarkt“, IBNR: 3841, IFOPT: de:08222:2641) → RNV-Haltestelle „SAP Arena S-Bahnhof“, IFOPT: de:08222:3894) als auch mit dem Auto gut zu erreichen.

Wer sich aktuell über das Gebotene informieren will, findet hier alles Wichtige: <http://www.faszination-modellbahn.com>.

Eine Ausstellerliste wird dort ca. 8 Wochen vor Messebeginn veröffentlicht. Den Hallenplan gibt es ca. 3 Wochen vorher.

Wir treffen uns am Samstag, den 7. März 2026 um 9:00 Uhr im Eingangsbereich der Maimarkthalle auf dem Maimarktgelände in Mannheim.

Langschläfer können selbstverständlich auch später dazu stoßen. Damit wir uns nicht verpassen, treffen wir uns um 12:00 Uhr am Stand von GeraMond, um dann den weiteren Ablauf abzustimmen.

Für die Anreise mit der Bahn bietet sich aus Stuttgart folgende Verbindung mit nur einem Umstieg am gleichen Bahnsteig an:

Stuttgart Hbf	ab	9:32	RE1 *	Gl. 7
Bruchsal	an	10:07		Gl. 3
	ab	10:32	RE 73 **	Gl. 5
Heidelberg Hbf	an	10:51		Gl. 5
	ab	11:03	S1 ***	Gl. 2
MA Arena/Maimarkt	an	11:15		Gl. 1

* 19008

** 15972

*** 38122

Es wird voraussichtlich wieder eine ermäßigte Tageskarte gilt für Schüler, Studenten, Rentner und Behinderte geben.

Bernd



Funtreffen 2026 in Erfurt



In diesem Jahr findet das Funtreffen in Erfurt statt. Hier das geplante Programm:

Samstag, 16. Mai 2026

Wiedersehensabend

Zum Start unseres diesjährigen Funtreffens in Erfurt treffen wir uns ab 18 Uhr im Restaurant „Zum Güldenen Rade“ in der Altstadt. Uns erwarten in gemütlichem Ambiente eine große Auswahl lokaler Spezialitäten und leckeres Bier.

Sonntag, 17. Mai 2026

Erfurt, Stadt und Trambahnsonderfahrt

Erfurt ist die Landeshauptstadt des Freistaates Thüringen. Sie ist mit rund 220 000 Einwohnern die größte Stadt des Landes und eines seiner Oberzentren. Für das diesjährige Funtreffen haben wir sie als unsere Basis ausgewählt.

Heute wollen wir Erfurt u. a. im Rahmen einer kleinen Stadtführung erkunden. Eine Straßenbahn-Sonderfahrt über das Erfurter Netz rundet den Tag ab.

Montag, 18. Mai 2026

Thüringer Bergbahn

Die Thüringer Bergbahn, ehemalige Oberweißbacher Bergbahn, ist eine Bahnstrecke im Thüringer Schiefergebirge. Der Wechsel von Standseilbahn und Adhäsionsbahn (Flachstrecke) ist eine reizvolle Kombination, die wir uns nicht entgehen lassen können.

Die Besichtigung der bergseitigen Maschinenanlage ist ein besonderes Schmankerl.

Dienstag, 19. Mai 2026

Weimar – Eisenbahnmuseum

Weimar ist für sein kulturelles und politisches Erbe bekannt. Wir schauen uns die

Sehenswürdigkeiten der beschaulichen Stadt an. Ein Besuch im örtlichen Eisenbahnmuseum rundet den Tag ab.

Mittwoch, 20. Mai 2026

Naumburg mit Straßenbahnsonderfahrt und Weinkultur

Naumburg ist ein schönes Städtchen in Sachsen-Anhalt. Es ist mit rund 32.000 Einwohnern recht klein, dennoch aber ein bedeutender Knoten im Schienenverkehr. Ein kleiner Spaziergang bringt uns die Altstadt näher.

Eine „anstrengende“ Straßenbahnsonderfahrt über das Naumburger Netz mit Besichtigung von Werkstatt und Depot können mit dem anschließenden Besuch eines Weinkellers in der Nähe belohnt werden.

Donnerstag, 21. Mai 2026

Sangerhausen/Wiehe

Wenn wir schon diesmal kein Bötchen fahren, so muss doch ein Bergwerk her! Und der Steiger kommt im ErlebnisZentrum Bergbau Röhrigschacht Wettelrode. Im Verlauf des Tages wartet dann noch die große Modellbahnanlage in Wiehe auf uns. Achtung: heute sind wir mit einem Charterbus unterwegs.

Freitag, 22. Mai 2026

Gotha

Gotha ist mit ca. 46.000 Einwohnern die fünftgrößte Stadt in Thüringen. Hier wurde nicht nur die SPD, sondern auch das deutsche Versicherungswesen erfunden. Wir tauchen auf Schloss Friedenstein ein und wenig in die Regionalgeschichte ein und vergnügen uns auf der meterspurigen Überlandstrecke der Thüringerwaldbahn, auf der wir auf alte Bekannte aus der Schweiz treffen...

Samstag, 23. Mai 2026**Meinigen – Abschied**

Heute lockt das Dampflokwerk Meinigen, das letzte seiner Art in Westeuropa, mit interessanten Fahrzeugen, die seine internationale Kundschaft hier aufarbeiten und instandsetzen lässt.

Für die Rückfahrt planen wir eine Sonderfahrt nach Erfurt. Im „Goldenen Schwan“ findet heute der Abschiedsabend statt.

Sonntag, 24. Mai 2026**Rückreise**

Heute habt Ihr bereits am frühen Morgen die Gelegenheit zu günstigen Sparpreisen die Rückreise anzutreten.

Alle Infos unter Vorbehalt.

Änderungen jederzeit möglich.

Anmeldung voraussichtlich von Ende März bis Ostermontag.

Konzept und Realisation: Ulrich Oestringer, Jochen Brauck

Veranstalter: Schwul Lesbische Bahnfreunde Flügelrad e.V., Köln,

<http://www.fluegelrad.de/>

Stand: 30.11.2025



Die entlaufene Lok

Um Züge international fahren lassen zu können, hat man sich in Europa meist schon zu Beginn des Eisenbahn-Zeitalters auf ein paar grundlegende „Normen“ geeinigt. „Meist“ bedeutet, dass es auch damals schon „Entscheider“ gab, die nicht über ihren Tellerrand hinausgeschaut haben und zum Beispiel (zunächst) eine eigene, breitere Spurweite gewählt haben. Freilich sind etliche Länder so groß, dass man sich dort schlicht gar nicht vorstellen konnte, dass man einmal über die Landesgrenzen hinaus würde fahren wollen.

Letztlich hat man sich in Europa durch Weitsicht und Verhandlungen 1922 zu zwei wesentlichen Regelwerken durchgerungen, mit denen der internationale Austausch von Reisezug- (RIC) und Güterwagen (RIV) möglich wurde. Dabei erscheint es logisch, dass mindestens Spurweite (1435mm), Zug- und Stoßeinrichtungen (Puffer und Schraubenkupplung) und das Bremssystem („durchgehende, selbsttätige“ Bremse) gleich sein müssen. Auch müssen die Wagen das entsprechende Umgrenzungsprofil („Licht-raumprofil“) und die maximalen Gewichte der Länder einhalten, in denen sie fahren sollen.

Nun fahren aber Wagen nicht alleine, es braucht eine Zugmaschine.

Die Eisenbahnvorschriften in den einzelnen Ländern waren und sind auch heute noch recht unterschiedlich und durchaus kompliziert. Schon an der Landessprache scheitert es in aller Regel, dass ein Lokführer in mehreren Ländern fahren darf. Immerhin gibt es inzwischen den europäischen „Triebfahrzeugführerschein“, in dem das Basiswissen vermittelt und geprüft wird. Der Lehrgang hierfür dauert vier bis sechs Wochen, allerdings nützt der alleine nichts, denn es bedarf der eigentlichen Ausbildung in dem jeweiligen

Land für ein bestimmtes Eisenbahn Verkehrsunternehmen (EVU).

Diese dauert für Quereinsteiger 9 bis 12 Monate, je nach Ausbildungsumfang.

Triebfahrzeugführer, wie der Lokführer heute genannt wird, kann man aber auch als „Lehrberuf“ erlernen (drei bis dreieinhalb Jahre: „EiB“=„Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Transport-Logistik“).

Am Ende ergeben die bestandenen Prüfungen eine Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeug-Führerschein, in der definiert wird, wo man welche Lokomotiven und welche Züge fahren darf.

So kann ein Triebfahrzeugführer durchaus in mehreren Ländern unterwegs sein. Dann sind diese Zusatzqualifikationen (i.d.R. nach mehrmonatigen Lehrgängen) ebenfalls in der Zusatzbescheinigung vermerkt. Wer beispielsweise von München zum Brenner einen Güterzug fahren will, braucht außer der Qualifikation in Deutschland auch alle Prüfungen nach den österreichischen Regeln, sowie eine Grenzbahnhofschulung am Brenner.

Auch die „Streckenkenntnisse“ sind in der Zusatzbescheinigung vermerkt.

Doch zurück zur „Zugmaschine“.

Wie ist das denn nun an „Systemwechselbahnhöfen“?

Das war historisch eine mühevollere Angelegenheit:

Zu Anfang gab es nur den Lokwechsel: Bei Dampf und Diesel: Lok(s) abspannen, Zug sichern, Lok(s) weg, neue Lok(s) dran. Bremsprobe. Weiterfahrt.

Bei elektrischer Zugförderung war das noch aufwändiger, denn es gab nur ganz selten umschaltbare Gleise. Am Brenner z.B. ist die österreichische Bahnhofshälfte mit 15 kV Wechselspannung, die italienische mit 3 kV Gleichspannung elektrifiziert (früher mit 3,6 kV Drehstrom).

In der Praxis funktioniert das so, dass „mit Schwung“ in den Bahnhof eingefahren werden muss, d.h. aus der Steigung mit 25 Promille kommend, evtl. nach einem Halt am Einfahrsignal, muss mit voller Leistung gefahren, dann rechtzeitig abgeschaltet, der Pantograph eingezogen und auf den Punkt gebremst werden.

Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten: Haben die Loks eine Mehrsystemausrüstung, kann im italienischen System aufgerüstet werden und die italienischen Kollegen befördern den Zug weiter.

Aufwändig wird es, wenn es sich bei den bisherigen Loks um „Einsystem-Fahrzeuge“ handelt, diese können auf italienischer Seite nicht selbst bewegt werden. Das Betriebsverfahren (am Brenner) sieht vor, dass sich von italienischer Seite eine Verschublok (oder auch die spätere(n) Zuglok(s) für die Weiterfahrt) an die bisherige(n) Lok(s) setzt. Diese werden vom Zug abgekuppelt, wobei der Lokführer auf dem Führerstand Richtung Österreich bleibt (!). Die Verschublok zieht nun die Lok(s) ab, wobei der verbliebene Lokführer die Bremse seiner Lok gelöst hat. Auf italienischer Seite (im beginnenden Gefälle Richtung Italien) kuppelte dann der Verschieber (österreichischer Fachbegriff für Rangierer) die Lok(s) ab und schiebt kräftig zurück in den Bahnhof. Noch vor der Mitte des Bahnhofs bleibt die Verschublok stehen und stößt damit die Lok(s) mit etwa 20 km/h durch den Bahnhof Brenner. Jetzt muss der verbliebene Lokführer entweder vor dem Verschubsignal seine Lok(s) rechtzeitig bremsen oder, bei Erlaubnis, auf eines der Abstellgleise weiterrollen und dort anhalten. Unter dem „richtigen Strom“ kann er seine Lok(s) jetzt wieder aufrüsten.

Die Crux an der Sache ist, dass bei einer Doppeltraktion die Bremsen der ehemals

führenden Lok Richtung Brenner oft „zwangsgelöst“ werden müssen.

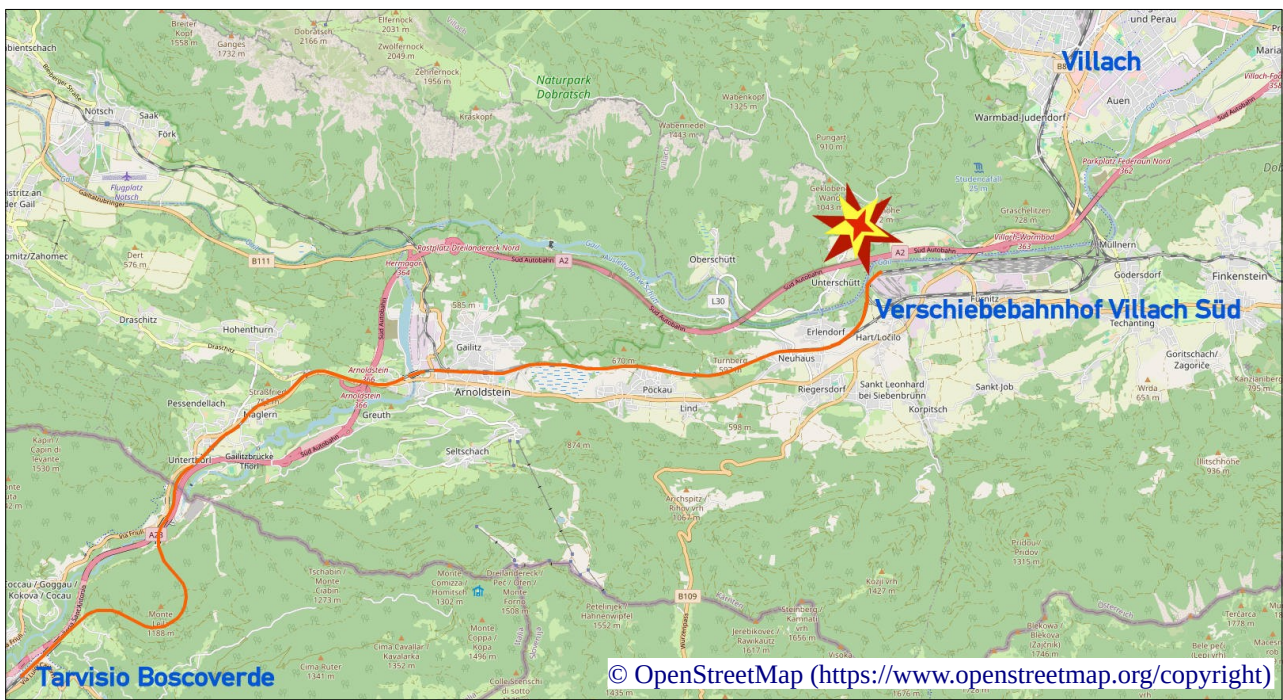
Dieser letztgenannte Umstand hat am 18. Mai 2007 zu einer spektakulären Geisterfahrt einer „Taurus“-Lok der ungarischen GySEV geführt.

Was war passiert?

Über die Tauernbahn (Salzburg-Schwarzach-St. Veit-Bad Gastein-Böckstein-Mallnitz-Spittal-Millstättersee) kommt man nach Villach. Vom dortigen „Großverschiebebahnhof“ (österreichischer Begriff für Rangierbahnhof), der nördlichen der Karawanken liegt, geht es östlich über die Karawankenbahn nach Ljubljana (Slowenien) und westlich über Tarvis nach Udine (Italien).

Im Grenzbahnhof „Tarvisio Boscoverde“ sollte eine Doppeltraktion mit „Taurus“-Lokomotiven auf die oben beschriebene Weise durch den Bahnhof „durchgeschubst“ werden.

Der Lokführer des ankommenden Zuges hat die Bremsen der führenden 1116 zwangsgelöst (weil sich diese im abgeschalteten Zustand nicht von der dahinter laufenden 1216 steuern lässt). Dann hat er sich auf den Führerstand Richtung Österreich der 1216 begeben. Dazu muss man wissen, dass die Kuppelarbeiten in Tarvisio (anders als am Brenner) immer Sache der „Verschieber“ ist. Dieser hat aber statt der Kupplung zum Zug die Kupplung zwischen den beiden Loks gelöst und nur die 1116 abgezogen und dann – führerlos – in und damit durch den Bahnhof gestoßen. Der Lokführer auf der 1216 hat einen gehörigen Schreck bekommen, als seine zweite Lok an ihm vorbeigerollt ist. Er hat sofort den Fahrdienstleiter informiert, der den Vorfall sehr schnell weitergemeldet hat. Kurioserweise existiert ein Foto, wie die „Geisterlok“ durch den nächsten Bahnhof (Thörl-Maglarn) rollt.



In Arnoldstein wollte man die Lok in einen Gleisstutzen lenken und so zum Entgleisen bringen, da dieser aber auf einen Radweg führt, hat man davon wieder abgesehen.

Durch die Geistesgegenwart aller Beteiligten konnte ein freier Fahrweg 15 km Richtung Verschiebebahnhof Villach Süd eingestellt werden. Dort hoffte man, die Lok „einfangen“ zu können.

Durch das Gefälle beschleunigte die Lok aber auf bis zu 130 km/h und befuhr mit etwa dieser Geschwindigkeit den Linksbogen in der Einfahrt zum Verschiebebahnhof Villach Süd.

Diese für 60 km/h zugelassene Kurve absolvierte sie definitiv auf nur vier Rädern. Die anschließende Rechtskurve schaffte sie dann nicht mehr, entgleiste und schlug eine breite Schneise die Böschung hinunter durch den anschließenden Wald.

Diese Lok mit der Nummer 1116 062 war eine an die GySEV vermietet ÖBB-Lok.

An der Lok entstand Totalschaden, nach deren Bergung wurden in der Hauptwerkstätte Linz alle noch brauchbaren Teile ausgebaut und die erst fünf Jahre alte Lok verschrottet.

Bilder zu dem Vorfall gibt es hier: <https://t1p.de/195ra>

Als Konsequenz aus diesem Unfall wurde das Verschiebungsverfahren im Bahnhof Tarvisio Boscoverde geändert (warum nur dort?): Loks dürfen nicht mehr durchgestoßen werden, sondern müssen bis in den entsprechenden Bahnhofsteil geschoben und dürfen erst dort abgekuppelt werden.

Eine Rätselfrage zum Schluss:

Wie viele Bremsen hat ein „Taurus“ (BR 182/183)?

Auflösung am Ende dieses Rundschreibens

Wolfgang

Schönbuchbahn weiter mit Problemen

Nachdem die Triebwagen des Typs Nexio (BR 455) vom spanischen Hersteller CAF endlich ihre Zulassung erhalten hatten und sukzessive in Betrieb gegangen sind, gab es im Herbst neue und unerwartete Probleme mit der Bremse. Daher wurde der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Böblingen und Dettenhausen vom 20. Oktober bis voraussichtlich Anfang 2026 eingestellt und es musste ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden.

Auslöser waren Flachstellen an den Radsätzen durch die herbstlichen Witterungseinflüsse. Obwohl im Vorfeld genau diese Situation mit Schmierseife auf den Schienen getestet worden war, zeigte sich der Gleit- und Schleuderschutz der Triebwagen als zu empfindlich und offensichtlich ungenügend programmiert, wodurch es zu Fehlfunktionen der Bremssteuerung kam. Bei geringeren Reibwerten soll das System, die durch Eingriff in die Bremssteuerung ein Schleudern beziehungsweise Gleiten der Radsätze verhindern. Ganz besonders im Herbst, wenn Laub auf den Schienen in Kombination mit Nebel oder Regen für schlechte Reibwerte sorgt und einen wirksamen Gleit- und Schleuderschutz erfordert.

Es brauchte mehrere Wochen der Fehlersuche, bis der Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS), der Fahrzeuglieferant CAF sowie der Betreiber Württembergi-

sche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) über den Auslöser für die Probleme in der Fahrzeugsteuerung berichten konnten.

Wegen schleudernder Radsätze wurden falsche Geschwindigkeitswerte an das punktförmige Zugbeeinflussungssystem (PZB) von Alstom gemeldet und unvermittelt Schnellbremsungen ausgelöst. Dadurch entstanden an den Laufflächen der Radsätze Flachstellen, die eigentlich durch die Anlage verhindert werden sollten. Durch die Veränderung der Ansprechparameter im Gleit- und Schleuderschutz soll nun das Problem behoben werden. Die dazu notwendige Softwareänderung erfordert jedoch einige Zeit für die behördliche Zulassung durch die Landeseisenbahnaufsicht und das nachfolgende Update an den Fahrzeugen. Zusätzlich müssen die entstandenen Schäden an den Triebwagen durch Reprofilierung oder Tausch der Radsätze behoben werden. Erst dann werden der Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Böblingen und Dettenhausen voraussichtlich Anfang 2026 eingestellt und die Nexio-Triebwagen wieder im Schönbuch unterwegs sein.

Wir werden die Situation weiter beobachten und hoffen, dass wir im Frühjahr doch noch der Schönbuchbahn einen Besuch abstatten können.

Bernd



Hermann-Hesse-Bahn vor Eröffnung

Bis Mitte Dezember sollen die letzten Arbeiten am Wiederaufbau der Hermann-Hesse-Bahn erledigt sein, dann kann der Testbetrieb starten. Wenn der ohne Zwischenfälle verläuft, sollte es mit der Wiederinbetriebnahme eines Teils der württembergischen Schwarzwaldbahn Anfang 2026 klappen. Allerdings wird der Anschluss nach Renningen vorerst wegen der veralteter Sicherungstechnik bei der DB AG noch nicht möglich sein.

In den ersten Monaten wird daher der Betrieb nur auf der Strecke von Calw bis Weil der Stadt abgewickelt. Denn für den Betrieb auf der Strecke von Weil der Stadt nach Renningen muss das neue digitale Stellwerk der Hermann-Hesse-Bahn an das ältere Stellwerk der Deutschen Bahn angeschlossen werden. Diese Verbindung des neuen Stellwerks mit dem alten ist für einen reibungslosen Bahnbetrieb zwischen Renningen und Hermann-Hesse-Bahn unabdingbar. Das soll aber erst Ende Mai passieren, denn der sehr komplexe organisatorische Prozess erfordert nicht nur eine recht große Vorlaufzeit, zu allem Überfluss muss auch noch fast eine Woche lang nicht nur der Bahnhof Renningen, sondern auch

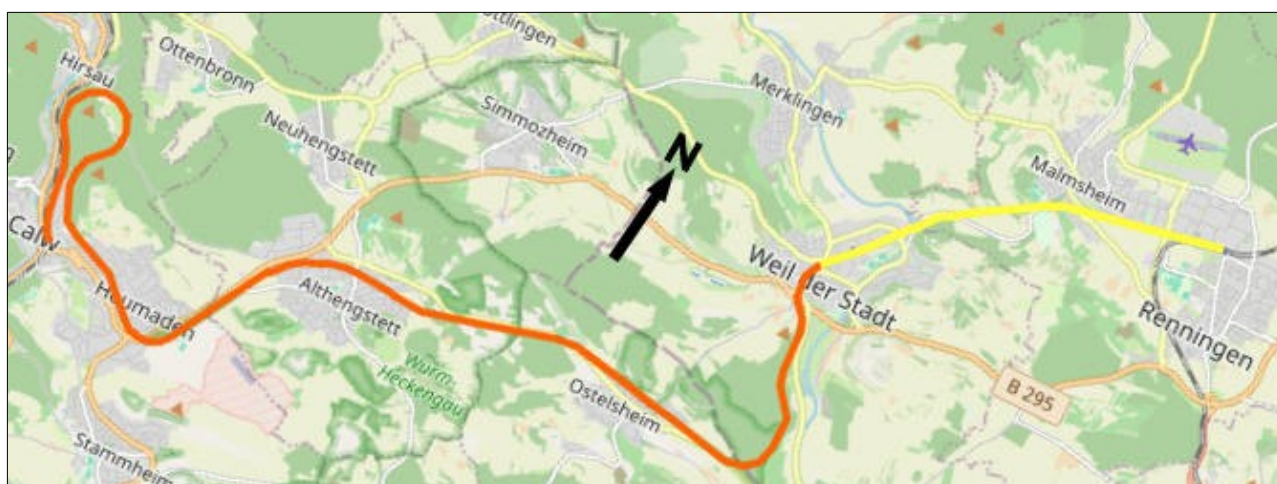
der Bahnhof Weil der Stadt gesperrt werden. Daher ist eine Verbindung der beiden Stellwerke nicht vor Mai 2026 zu erwarten.

Wegen der zunächst verkürzten Fahrstrecke kann die Hermann-Hesse-Bahn in den ersten Monaten nur einmal in der Stunde von 5:30 Uhr bis 18:30 Uhr verkehren und man hofft, dass dadurch der Betrieb kontrolliert anlaufen kann. Deshalb soll in den ersten Monaten auch nur tagsüber gefahren werden. In der Nacht könnten dann noch restliche Bauarbeiten an der Strecke ausgeführt werden. Ab Juni soll dann im Halbstundentakt gefahren werden, auch nachts.

In einer ersten Phase soll die Hermann-Hesse-Bahn in den Stuttgarter Tarifverbund (VVS) integriert werden, was den Ticketkauf überschaubar macht. Darüber hinaus ist vorgesehen, den gesamten öffentlichen Nahverkehr im Kreis Calw in den Stuttgarter Tarifverbund zu integrieren.

Wenn alles nach Plan verläuft, können wir ab Mitte des Jahres einen Ausflug nach Calw einplanen, um bei dieser Gelegenheit die Hermann-Hesse-Bahn und deren neue Fahrzeuge kennenzulernen.

Bernd



FES-Veranstaltungstermine

Aktuelle Informationen finden sich auch jederzeit im Internet:

- Terminkalender-Seite: <http://www.fes-online.de/kalender>
- Facebook: <https://www.facebook.com/gayeisenbahn>
- Newsletter: <http://fes-online.de/newsletter.php>

Stammtische

Stuttgart (in der Regel jeden 2. Dienstag im Monat)

Termine: 13. Januar + 10. Februar + 10. März

Jeweils ab 19:00 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart

Info: Wolfgang – E-Mail wolfgang@fes-online.de

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Termine: 30. Januar + 27. Februar + 27. März

Jeweils ab ca. 18:00 Uhr, Restaurant „Zum Brunnstein“, Elsässer Straße 36

Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de

Nürnberg (in der Regel jeden 2. Sonntag im Monat)

Termine: 11. Januar + 8. Februar + 8. März

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, „La Bas“, Hallplatz 31, Nürnberg

Info: Bernd – ☎ (09 11) 69 66 38 • E-Mail bernd@fes-online.de

Veranstaltungen

31. Januar - Samstag

Südostbayernbahn - ab München

Treff: München Hbf (vor Gleis 8), Fahrt ab 9:07 mit RB 40 nach Mühldorf. Wir fahren ab Mühldorf mit der RB 46 durch das Rottal über Pfarrkirchen, Bad Birnbach bis nach Passau.

Info: Ernst - ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de

14. Februar - Samstag

Mitgliederversammlung mit Vorstandswahl - in Stuttgart

Offizielle Einladung auf Seite 7

Info: Bernd - ☎ (09 11) 69 66 38 • E-Mail bernd@fes-online.de

7. März - Samstag

Messe Faszination Modellbahn – in Mannheim

Wie jedes Jahr besuchen wir die Messe Faszination Modellbau in der Maimarkthalle in Mannheim. Ausführliche Informationen auf Seite 8.

Info: Bernd - ☎ (09 11) 69 66 38 • E-Mail bernd@fes-online.de

21. März - Samstag

Innsbruck-Igls (Stubaitalbahn) - ab München

Gemeinsam mit den Gleiswechslern

Treff: München Hbf (vor Gleis 27), Fahrt ab 8:28 mit RB 6 nach Innsbruck.

Info: Ernst - ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de

28. März - Samstag

Freising, die Stadt präsentiert sich in neuem Gewand - ab München

Treff: München Hbf (vor Gleis 28), Fahrt ab 9:40 mit RE 2 nach Hof. Nach Jahren des Umbaus ist die Stadt nun endlich fertig und sehr sehenswert. Wir erkunden meine Studienstadt.

Info: Ernst - ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de

Vorschau

Frank entführt uns am **Samstag, 18. April** in der Weissenburg nach Kolumbien:

Bienvenido a los pasajeros de FES,

dieses Mal möchte ich mit Euch in unterschiedlichen Transportmitteln durch Kolumbien reisen. Neben den transportmäßigen Fundstücken erwarten Euch von diesem wunderschönen – aber aus zurückliegender Zeit noch immer mental berüchtigtem – Land einige Impressionen von Land und Leuten.

Muchos Saludos,

Frank



Auflösung des Rätsels am Ende des Artikels **Die entlaufene Lok** (Seite 13):

Vier:

1. **Direkte Bremse** (auch Zusatzbremse): Luft wird direkt auf den Bremszylinder der Lok gegeben.
2. **Indirekte Bremse** (selbsttätig): Durch Druckabsenkung in der Hauptluftleitung werden über Steuerventile die Bremsen von Lok und Zug angesteuert.
3. **E-Bremse** (elektrodynamisch): Die Fahrmotoren werden zu Generatoren umgeschaltet so wird verschleißfrei gebremst (i.d.R. zur Geschwindigkeitsregulierung). Die heutige Technik erlaubt so eine Rückgewinnung von etwa einem Drittel der Energie.
4. **Federspeicherbremse** als Feststellbremse (statt einer „Handbremse“) zum Abstellen der Lok.

PS

An dieser Ausgabe haben mitgewirkt:

Wolfgang • Bernd • Ernst • Patrick • Frank