Flügelrad

Winter Januar 2019

Wissenswertes aus dem RSWE e.V. und aus der Welt des Schienenverkehrs

Serie
Die Fahrzeugsammlung RSWE e.V. von Wolfram Salberg

Verein
Aufräumen und Umzug – ereignisreiches 2018

Reportage
Das Felsentor – Der kürzeste Eisenbahntunnel Deutschlands

Die Vereinszeitschrift der

Postfach 120 403 93026 Regensburg
www.rswe.de

RSWE e.V.
Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde e.V.

Inhalt

Verein

Termine **3**

Vereinsnachrichten: **4-11**

Serie

Die Fahrzeuge der Sammlung RSWE e.V.

323 646-0
von Wolfram Salberg **15-17**

Eisenbahnmuseen

Das DDM in Neuenmarkt/Ofr.
von Wolfram Salberg **18-25**

Service

Neu im Archiv **3-4**

Reportage
Das Felsentor* bei *Regensburg **26-34**

Impressum

Herausgeber:

Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde e.V.
RSWE e.V.
Postfach 120403 93026 Regensburg
www.RSWE.de
info@rswe.de

Redaktion:

Bernd Heinrich
Wolfram Salberg

Weitere Mitarbeiter:

Urteile und Meinungen in namentlich gekennzeichneten Artikeln stimmen grundsätzlich nicht mit denen der Redaktion und des Herausgebers überein.

Alle Artikel und Aufnahmen unterliegen dem Urheberrecht. Nachdruck und Übernahme, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Rücksprache mit dem Herausgeber.

Das Flügelrad kann auch über unsere Homepage www.RSWE.de als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Die nächste Flügelrad-Ausgabe erscheint ***voraussichtlich*** im Juni. Abgabeschluss für Artikel, ist der 31.Mai 2019.

Artikel für diese Zeitung können als Word-Datei unter: b.heinrich-regensburg@t-online.de direkt zugeschickt werden.

Liebe Leser,
Wir freuen uns das Flügelrad Winter 2019 an Euch auszuliefern. Wir haben versucht wieder viele Informationen rein zu packen, über unser Vereinsleben, die Welt der Eisenbahn und den jeweils ersten Teil unserer neuen Serien über die Fahrzeuge der Sammlung RSWE e.V. und Eisenbahnmuseen
Wir hoffen es gefällt euch.
Viel Spaß beim Lesen wünscht Bernd Heinrich, Redaktion

Titelbild:
Am 18.Februar 2018 durchfährt 185 603-8 von RheinCargo, mit einem aus Kesselwagen gebildeten Ganzzug, den winterlichen Bahnhof Regensburg-Prüfening.
Aufnahme: Bernd Heinrich

🕐 Termine.....Stand: 08.01.2019

- **18.01., 19.00 Uhr Januartreff:** **"Bilder des Jahres - 2018"** von Bernd Heinrich
- **25.01., 19.00 Uhr Spur 0 Stammtisch**
- **08.02., 19.00 Uhr Februartreff:** „**Die Neuheiten der Spielwarenmesse 2019"** von Bernd Heinrich
- **08.03., 19.00 Uhr Märztreff:** **„Die Grödner Bahn in Südtirol von Klausen nach Wolkenstein/Plan" -** ein Reisebericht in die Vergangenheit von Wolfram Salberg
- **23.03., 20.00 Uhr Aufbau der 47.Modellbahnbörse**
  Helfer mögen sich bitte wieder bei Bernd Heinrich unter Tel. 0941/75527 oder mobil 0175/2430974 melden
- **24.03., 10.00 Uhr 47.Regensburger Modellbahnbörse**
  Mehrzweckhalle im Leo Graß Sportzentrum Obertraubling, Walhallastr. 22
- **29.03., 19.00 Uhr Spur 0 Stammtisch**
- **12.04., 19.00 Uhr Apriltreff:** „**Die Bahnepochen und die dazu passenden Straßenfahrzeuge" – Teil I: Epoche 1 bis 3** von Wolfram Salberg
- **10.05., 19.00 Uhr Maitreff:** „**Die Bahnepochen und die dazu passenden Straßenfahrzeuge" – Teil II: Epoche 4 bis 6**

Unsere Vereinstreffs finden bis auf weiteres im Seminarraum der Fa. Gehmeyr in Regensburg-Haslbach statt!

-Ansprechpartner:
-für die 1:1-Termine- und Aktivitäten Thomas Mattusch und Jürgen Frommer
-für die Modellbahntreffs Franziskus Müller
-für Spur 0 Stammtisch Hans Niederhofer

Neu in der Bücherei

Große Bahn:

- Die Regentalbahn
- Gornergrat retour
- Ein Leben für die Lokomotive
- Europa-Reiseführer für Eisenbahnfreunde
- 125 Jahre Ilztalbahn
- TRAXX-Lokomotiven
- Der Aderlass - Die Waffenstillstandslokomotiven von 1918 u. ihr Verbleib
- EJ-Special 2-2018: V 100 - DB-Baureihen 211 und 212
- EK-spezial - Deutsche Diesellokomotiven
- EK-spezial - Züge der Alliierten
- 1000 Schienenfahrzeuge
- Schienenfahrzeuge
- Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn 1 - 1921-1931 Regelspur
- Bundesbahn-Tour 68
- Der Eisengau Band 50/2018
- Die Baureihe 64
- Interzeitenzüge
- Baureihe 01 mit Baureihen 02 und 01-5

- Schmalspurige Dampflokomotiven im ersten Weltkrieg
- Unvergessene Schambachtalbahn Ingolstadt-Riedenburg
- Eisenbahnen im Nürnberger Land
- Neoplan auf Schienen – die Auwärter Trieb- und Beiwagen
- Glacier Express

Modellbahn:

- Erste Eindrücke - Blechspielzeugsammlung von Hans-Peter Porsche
- Modellbahn-Wissen - Massengüter, Vorbild & Modell
- Modellbahnschule Nr. 34: Plastikwelt
- Modellbahnschule Nr. 39: Steile Strecken

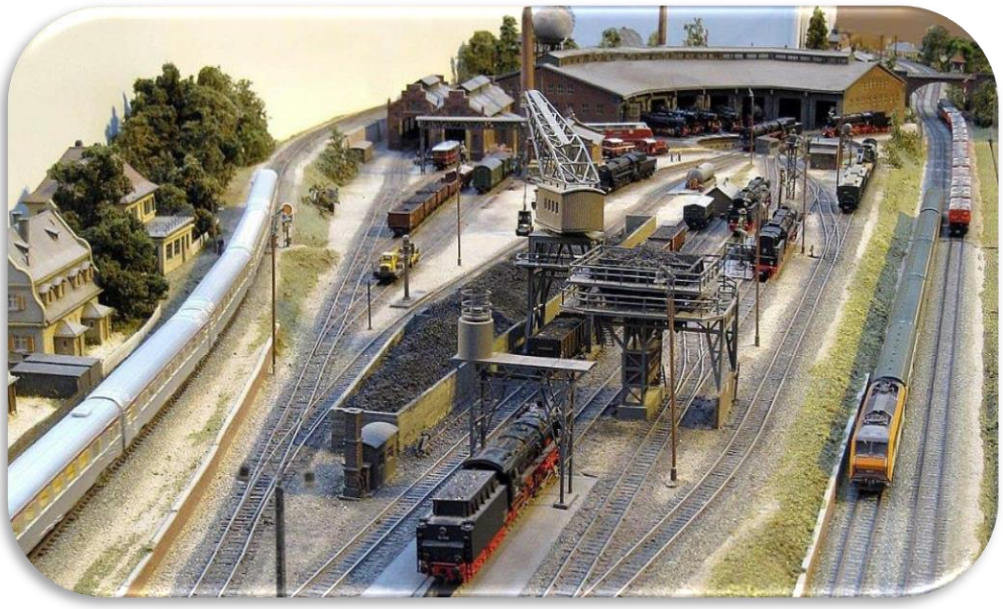
DVD:

- Neu- und Ausbaustrecke Leipzig/Halle - Erfurt - Nürnberg
- Umzug der Großfahrzeuge nach Amberg - TV-Berichte
- Die Baureihe 01
- Dampfwolken über der Lausitz

..... Nachrichten .....

Zusammengestellt von Wolfram Salberg und Bernd Heinrich

Der **Juli-Vereinsabend** fand am 13.07. statt. Florian Schmidt hielt einen sehr ausführlichen Vortrag mit dazugehörender Powerpoint-Präsentation mit dem Titel "Bahnbetriebswerke im Modell". Als beruflicher "Eisenbahner" zeigte Florian so manche Besonderheiten eines Bw auf, welche einem Laien oder Spielbahner gar nicht bewusst sind.



Räumung der Gerätschaften im Hafen:
In einer schweißtreibenden Aktion wurde am 27.07. bei Temperaturen von weit über 30 Grad durch Thomas Mattusch und Jürgen Frommer im Hafengebiet nahe der Osttangenten-Brücke mithilfe eines zum Abbruch der Gebäude der Fa. Huber vorhandenen Raupenbaggers unsere **Schiebebühne** geborgen.

Am 28.07. ging es bei bis zu 34 Grad weiter mit den Arbeiten. Hannes hatte sich noch zum Mithelfen gemeldet. Die Drehscheibe und der Portalkran von Thomas, Jürgen und Hannes gründlich vom **Grünbewuchs befreit**. Das **Material** wurde anschließend alles sorgfältig auf dem Gelände der Fa. Schmidbauer sortiert und **deponiert**, damit es demnächst an die entsprechenden Stellen - hauptsächlich AKB in Amberg - verfrachtet wird.
Am 04.08. war dann - natürlich wieder bei ca. 34 Grad - **der nächste Arbeitseinsatz** angesagt. Thomas, Jürgen, Hannes und Wolfram (Foto-Dokumentation) waren schon früh am Morgen vor Ort und es galt, mit der Fa. Krumrein den halben Walhallabahn-Waggon aus der Landauerstrasse, die Schiebebühne und sonstiges Material vom Gelände der Fa. Schmidbauer zum Lagerplatz in die Friedrichzeche zu bringen.

Von der AKB waren Matthias, Daniel und Tobias mit einem 40 Tonnen-Lastzug mit Ladekran gekommen, welche unsere Betonplatten und die Metallschwellen der im Hafen hinter der Fa. Haneder ausgebauten Gleise mitnahmen.
Die letzten paar verbliebenen Teile brachte Thomas Mattusch dann noch am 06.08. zum bereits genannten Lagerplatz bei der Fa. Rösl.

Für die Zeit nach dem Auszug aus dem bisherigen Vereinsheim an der Donaulände 20a hätten wir mehrere geeignete **Räumlichkeiten für unsere Vereinsabende** gefunden, letztendlich haben wir uns aber dann doch lieber für etwas "Bewährtes" entschieden.
Ab Januar 2019 werden die monatlichen Vereinsabende - soweit sich nicht kurzfristig doch noch etwas anderes ergibt - wie schon nach dem Auszug aus dem Stellwerk vorübergehend wieder im Seminarraum der Fa. Gehmeyr in der Auerbacher Strasse 2 in Regensburg-Haslbach stattfinden. Näheres dazu, wie z.B. für neue Mitglieder eine Anfahrtsskizze usw., dann in den Einladungen zu den jeweiligen Veranstaltungen.

Die umzugsbedingte Einlagerung des Inventars/Materials aus dem Vereinsheim bzw. der Bücherei in einem Container schien uns aus verschiedenen Gründen, wie z.B. eventuelles Schwitzwasser usw., nicht angebracht. Nach ausgiebiger Suche haben wir am 10.09. endlich auch geeignete **Räumlichkeiten für die Einlagerung** gefunden. Es handelt sich dabei um eine neue isolierte Lagerhalle (Baujahr 2017) in Hagelstadt, in welcher wir eine entsprechende Teilfläche anmieten konnten. Die monatliche Miete dafür ist mehr als akzeptabel, so etwas hätten wir im Stadtgebiet von Regensburg nie und nimmer bekommen.

Am 14.09. fand im Vereinsheim der **Vereinsabend September 2018** statt. Nach dem guten Anklang des Vortrages vom 09.06.2017 mit dem Titel "RSWE vor über 20 Jahren" über die beiden Ausstellungen im DEZ hatte Wolfram Salberg erneut ein Thema ausgewählt, welches auch von den früheren Jahren des Vereins handelte. Der Vortrag lautete "RSWE auf Reisen - Vereinsfahrten im Rückblick" und es wurden so manche Erinnerungen wieder wach. Wir konnten dabei feststellen, dass - außer im Jahre 1996 - seit 1994 in jedem Jahr eine Fahrt stattfand, in 5 Jahren wurden sogar noch jeweils zusätzliche Exkursionen veranstaltet.
Bernd Heinrich, welcher bisher Organisator und zugleich der "Reiseleiter" für sämtliche Vereinsfahrten war, kommentierte in unterhaltsamer Weise die Bilder, bei denen so mancher Schnappschuss mit dabei war. Aber auch manche weitere Anwesende erzählten von Erlebnissen und auch die eine oder andere Anekdote von den Ausflügen.

Am 15.09. trafen schon früh am Morgen Matthias, Wolfgang und Daniel von der AKB beim Aufeld-Gleis im Hafen ein, es galt **erste Vorbereitungen für die Umsetzung** der Fahrzeuge nach Amberg zu treffen. Die drei bauten Fenster, Türen und sonstige noch brauchbare Teile aus den beiden Umbauwagen 3yg, welche demnächst dem Rohstoffkreislauf zugeführt werden, aus. Der verbleibende (etwas bessere) dritte Waggon wird dann zusammen mit den anderen Fahrzeugen nach Amberg umgesetzt.

Unsere **45. Regensburger Modellbahnbörse** fand am 07.10. in der Mehrzweckhalle im Leo Graß Sportzentrum in Obertraubling statt. Ein halbseitiger Bericht der Mittelbayerischen Zeitung erschien als Vorankündigung bereits am Samstag 06.10. Zur Börse waren trotz der parallelen Veranstaltungen in Freising, Nürnberg und Bamberg 20 Aussteller angereist, welche ihre Waren anboten. Insgesamt kamen knapp 400 Besucher, worauf wir stolz sein können. Das Feedback der Aussteller war durchwegs positiv und es wurden erneut von den Ausstellern die guten Voraussetzungen unserer neuen Lokalität gelobt. Aber auch mit ihren Geschäften waren alle mehr als zufrieden. Durch die positiven Bedingungen der Halle waren wir bereits nach einer guten Stunde wieder mit dem Abbauen fertig, so dass wir auch früh mit der Nachbereitung im Vereinsheim beginnen konnten.

Der **Oktober-Vereinsabend**, welcher der vorletzte Vereinsabend im jetzigen Vereinsheim war, fand am 12.10. statt. Bernd Heinrich, hatte wieder mal ein interessantes Thema ausgewählt, nämlich "Die Umbauwagen bei der DB" und wir waren alle überrascht, wie viele unterschiedliche Varianten es seinerzeit bei den Umbauwagen gegeben hatte.

Turnusgemäß fand nach zwei Jahren am 14.10. wieder ein **Eisenbahn-Erlebnistag am Hauptbahnhof Regensburg** statt, bei welchem wir wie immer mit der aus zahlreichen Spur 0-Modulen bestehenden Anlage "Langquaid" vertreten waren. Außerdem boten wir wie jedes Mal Mitfahrten auf unserer Handhebeldraisine an, welche auch diesmal wieder eines der Highlights der Veranstaltung waren.
Das schöne spätsommerliche Wetter und der verkaufsoffene Sonntag in der Altstadt spielten uns dabei sehr in die Karten, denn es kamen unzählige Besucher zu dem Fest. Wir konnten uns wieder mal so richtig präsentieren und dabei viel Öffentlichkeitsarbeit betreiben, was uns nebenbei auch Einnahmen aus dem Bücherverkauf in einer nennenswerten dreistelligen Höhe einbrachte.

Der **November-Vereinsabend** fand am 09.11. statt, es war unwiderruflich der letzte Vereinsabend im alten Vereinsheim. Wegen der bereits erfolgten Ausräum- und Verpackungsarbeiten war es natürlich längst nicht mehr so gemütlich wie bisher, aber uns blieb ja keine andere Wahl.
Bernd Betz hielt einen Vortrag über die "Die Murtalbahn von Unzmarkt/Steiermark nach Mauterndorf/Salzburger Land" in Österreich und zeigte dabei viele interessante Fotos von dieser Bahn. Außerdem ließ er es sich wieder mal nicht nehmen, uns mit einer kleinen Brotzeit zu überraschen.

Mit einer etwas zeitlichen Verzögerung - die ganze Aktion sollte bereits Mitte Oktober über die Bühne gehen - fand vom 13.11. bis 15.11. die eigentliche **Umsetzaktion unserer Großfahrzeuge nach Amberg** statt. Im Vorfeld wurden bei mehreren Schwerlast-Unternehmen Kostenvoranschläge eingeholt und es war erstaunlich, wie weit die einzelnen Angebote für ein und die selbe Leistung von einander abwichen. Nicht nur wegen des günstigsten Angebotes entschieden wir uns für die Fa. Schmidbauer, sondern auch deshalb, weil wir annahmen, dass diese als überregionales Großunternehmen am ehesten den erforderlichen Ansprüchen - es waren mehrere Tiefbettsattelzüge erforderlich - gewachsen sein sollte. Leider erfüllte diese Firma nicht ganz unsere Erwartungen, denn es kam zu einigen Verzögerungen im Ablauf. Dennoch waren die Kranführer zu bewundern, mit welcher Ruhe und Besonnenheit sie die Fahrzeuge - es musste fast jedes Fahrzeug im "Parallelhub", also mit 2 Kränen gleichzeitig verladen werden - auf die bereitstehenden Tieflader hoben.
Am **13.11.** wurde schon ein Großteil der angemieteten Fläche in der Landauerstrasse geräumt. Der Bayerische Rundfunk berichtete den ganzen Tag über laufend in seinem 1. Hörfunk-Programm, auch eine Reporterin des Bayerischen Rundfunks war mit vor Ort. In Amberg selbst waren mehrere Vertreter der örtlichen Presse und von ONetz anwesend, denen Bernd Heinrich verschiedene Interviews geben musste.
Am **14.11.** wiederholte sich das ganze Procedere und die Lagerfläche wurde zum größten Teil geräumt. Ein paar Waggons mussten wir vorerst noch stehen lassen, weil für diese keine passende Transportgenehmigung vorlag.
Am **15.11.** war der Endspurt, es mussten in Amberg noch zwei Waggons abgeladen und auf die Gleise gesetzt werden
In der örtlichen Presse und besonders in der Abendschau des Bayerischen Rundfunks am 14.11. wurde ausführlich über unsere Aktion berichtet. Die entsprechenden Links zu den Sendern hat Bernd Heinrich noch am 14.11. an alle Mitglieder versandt.

Der **vorerst letzte Teil der Überführungsaktion** unserer Großfahrzeuge nach Amberg - die verbliebenen fünf Loks im Hafen werden erst im Frühjahr umgesetzt - erfolgte am **11.12.,** wiederum durch die Fa. Schmidbauer. Auch diese Aktion hatte sich aufgrund fehlender Kapazitäten erneut verzögert, denn sie sollte bereits am 22.11. über die Bühne gehen. Es handelte sich um die restlichen drei Güterwagen, welche am 14.11 wegen des Fehlens der passenden Transportgenehmigung stehen gelassen werden mussten, nämlich um den Güterwagen G 10, den OM 12 "Danzig" und den Güterwagen GLM 203.
Nachdem die Verladung am Vormittag in Regensburg problemlos und vor allem recht schnell über die Bühne gegangen war, waren die drei Tieflader mit ihrer übergroßen Ladung ausgerechnet zur Mittagszeit in Amberg angekommen. Es war ein interessantes Schauspiel, als die drei Schwertransporter im Konvoi mit Polizeibegleitung durch die Stadt zum AKB-Gelände fuhren.

Die von uns bislang angemietete Lagerfläche in der Landauerstrasse ist nun dank eines Arbeitseinsatzes von Thomas Mattusch und Jürgen Frommer am 12.12. endlich frei und wieder sauber aufgeräumt, somit haben wir dadurch wieder eine "Baustelle" weniger, von den wegfallenden monatlichen Kosten ganz zu schweigen.

Der Dezember-Vereinsabend am 14.12. mit einem entsprechenden Vortrag entfiel, dafür fand an diesem Tag die diesjährige Weihnachtsfeier - traditionsgemäß wieder im Hotel-Gasthof Stocker in Obertraubling - statt. Es kamen insgesamt 28 Besucher.

"Die Fahrzeuge der Sammlung RSWE e.V." von Wolfram Salberg

Wie bereits im Kapitel "Vereinsnachrichten" der Sommerausgabe erwähnt, ist unser Verein mit der Amberger Kaolin-Bahn (AKB) im Frühjahr dieses Jahres eine Kooperation eingegangen. Da in Amberg eine passende Möglichkeit besteht, die Großfahrzeuge dort entsprechend zu präsentieren, wurden diese im Laufe des Jahres 2018 weitgehend nach Amberg überführt.

Mit dieser Ausgabe wollen wir mit einer weiteren neuen Serie beginnen, in der unsere Großfahrzeuge etwas näher vorgestellt werden. Beginnen wollen wir mit der

Teil 1: DB-Kleinlok 343 646-0, Köf 6334:

Zu Beginn der 1930er-Jahre entwickelten sowohl die Industrie, als auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für kleinere Bahnhöfe und Anschlussgleise geeignete Rangierlokomotiven. Auf der Basis der Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I entstanden Einheitslokomotiven der stärkeren Leistungsgruppe II mit verschiedenen Verbrennungs-motoren mit Leistungen zwischen 50 PS und 107 PS. Unterschiede gab es bei den Maschinen in der Arbeitsweise und der Bauart der Motoren, aber auch bei der Kraftübertragung, die mechanisch, elektrisch oder hydraulisch erfolgte. Erst ab 1971 wurden die noch vorhandenen 46 Maschinen bei der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Druckluftbremsen ausgerüstet.
Bei der hier gezeigten Lok handelt es sich um ein Fahrzeug aus der Fertigung der Fa. Gmeinder, Fabrik-Nummer 5046, das am 18.06.1958 als Köf 6334 abgenommen wurde und seinen ersten Einsatzort im Bahnhof Spiegelau, Bw Plattling, hatte. Vor ihrem Einsatzende wurde die Lok als Werks-Lok dem BW Regensburg 1 zugeteilt und schließlich am 30.12.1987 abgestellt. Dort stand sie über einige Jahre im Rundhaus, musste jedoch in den letzten Jahren aus Platzmangel mit einem Freigleis unmittelbar am Lokschuppen vorliebnehmen.

Köf 323 646 im Rundhaus des BW Regensburg am 07.07.1989

Köf 323 646 auf dem Freigleis neben dem Lokschuppen am 13.05.2002

Köf 323 646 auf dem Freigleis neben dem Lokschuppen am 13.05.2002

Entsprechend hat ihr der Zahn der Zeit zugesetzt. Die Lok wurde vom Verein Ende Oktober 2002 von der DB Cargo AG erworben und anschließend in den Regensburger Hafen geschleppt.

323 646 beim Stellwerk im Regensburger Hafen am 29.12.2003

Die betriebsfähige Lok wurde unter der Leitung von Thomas Mattusch teilweise zerlegt sandgestrahlt und nach einer Neulackierung wieder zusammengebaut.

323 646 beim Zusammenbau im Regensburger Hafen am 27.05.2005

In der Folgezeit wurde die 323 646 für Rangieraufgaben innerhalb des Vereins mit herangezogen.

323 646 beim Verladen am Nord-Kai im Hafen am 14.05.2018

Die 343 626 war die erste Lok, welche am 14.05.2018 per Tieflader nach Amberg umgesetzt wurde.

323 646 abfahrtbereit im Regensburger Hafen am 14.05.2018

Abladen der 323 646 bei der AKB in Amberg am 14.05.2018

Erstmals Amberger Boden unter den Rädern am 14.05.2018

Typenschild der 323 646

Fahrzeugportrait Gmeinder 5046

Fahrzeugstamm			
Hersteller:	Gmeinder	**Typ:**	Köf II
Fabriknummer:	5046	**Bauart:**	B-dh
Baujahr:	1958	**Spurweite:**	1435 mm

Fahrzeugdetails

- **Lebenslauf**
- Bilderupload
- Revisionen

Lebenslauf

07.06.1958		Auslieferung an DB - Deutsche Bundesbahn [D] "Köf 6334"
18.06.1958		Abnahme
01.01.1968		Umzeichnung in "323 646-0"
23.06.1986	- 24.06.1986	z-Stellung
02.08.1987	- 06.09.1987	z-Stellung
30.09.1987	- 15.10.1987	z-Stellung
17.11.1987		z-Stellung
30.12.1987		Ausmusterung [Regensburg 1]
01.01.1988		Einsatz im Betriebswerk Regensburg [D] "323 646-0" [als Gerät im internen Verschub]
01.01.1994		=> DB AG - Deutsche Bahn AG [D] "323 646-0" [Einsatz im Betriebshof Regensburg als Gerät im internen Verschub] [13.05.2002 abg. vh]
19.12.2002		an RSWE - Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde e. V., Regensburg [D] "323 646-0"

Lebenslauf der 323 646 (Quelle: www.deutsche-kleinloks.de)

Hersteller	Gmeinder & Co
Baujahr	1958
Fahrmotor	Kaelble
Leistung	118 / 128 PS
Bauart	GN 130s
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	30 / 45 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	850 mm
Länge ü. Puffer	6450 mm
Höhe ü. S.O.	2890 mm
Achsstand	2500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Kette)
Dienstgewicht	17 t
Leergewicht	16 t
Bauart Bremse	Druckluft/Fußhebel
Tonsignal	Druckluftthorn

Technische Daten der 323 646

Soweit nichts vermerkt, stammen alle Abbildungen aus dem Vereinsarchiv bzw. von Vereinsmitgliedern

Neue Serie: Eisenbahnmuseen

Liebe Eisenbahnfreunde,
eigentlich war angedacht, nach Beendigung der sechsteiligen Reihe über die von Regensburg ausgehenden - bzw. ausgegangenen - Bahnstrecken zwei neue Serien zu beginnen, nämlich zum einen "Züge", zum anderen besondere "Fahrzeuge". Da dies jedoch ohne die ständig lauernde Gefahr der Verletzung von Urheberrechten nicht möglich bzw. die andauernden Einzelanfragen bei den verschiedenen Bildautoren zu aufwendig ist, wurde diese Idee vorerst zurückgestellt und durch die neue Serie "Eisenbahnmuseen" ersetzt, weil hierbei auf einen umfangreichen eigenen Foto-Fundus zurückgegriffen werden kann.
Ich hoffe, Sie sind mit dieser Entscheidung einverstanden, aber *"Vorsicht ist nun mal die Mutter der Porzellankiste".*

Vielleicht können wir Sie dadurch auch animieren, bei einer Ihrer nächsten Ausflüge oder Urlaubsfahrten, das eine oder andere Museum zu besuchen. Ich wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Schmökern durch die ab dieser Ausgabe folgenden Berichte über die verschiedenen Eisenbahnmuseen, denn wir haben dabei noch viel vor - lassen Sie sich überraschen!

Teil 1: Deutsches Dampflokmuseum (DDM) Neuenmarkt (Ofr.)

von Wolfram Salberg

Im Nördlichen Abschnitt der einst von den Königlich Bayerischen Staats-eisenbahnen gebauten und von Lindau nach Hof verlaufenden "Ludwig-Süd-Nord-Bahn" befindet sich ca. 30 Kilometer südwestlich von Hof der Eisenbahn-Knotenpunkt Neuenmarkt-Wirsberg. Aufgrund dieser Knotenpunkt-Lage und auch wegen der nur wenige Kilometer entfernten Steilstrecke "Schiefe Ebene", welche zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast auf nur 6,8 Kilometern einen Höhenunterschied von 157,7 Metern überwindet, befand sich hier bis zu seiner Schließung Anfang der 1970er-Jahre ein respektables Bahnbetriebswerk mit einem 15-ständigen Ringlokschuppen.

Der Bauunternehmer und zugleich Eisenbahnfreund Günter Knauß erkannte noch in den 1970er-Jahren die Chance, an dieser besonderen Stelle ein Lokomotiv-Museum zu errichten, waren doch die vorhandenen Gebäude dafür prädestiniert. Er erwarb das Gelände mitsamt seinen Gebäuden, besorgte von überall her Dampflokomotiven und begann, sie zu restaurieren. Der Förderverein "Verein der Freunde des DDM" unterstützte das Vorhaben von Anfang an.

Die offizielle Eröffnung des DDM erfolgte am 22.07.1977. Im Jahre 1984 übernahm ein Zweckverband, bestehend aus dem Bezirk Oberfranken, dem Landkreis Kulmbach und der Gemeinde Neuenmarkt das Museum, um dessen Bestand für die Zukunft zu sichern.
Neben der Präsentation seiner historischen Fahrzeuge hält das DDM zahlreiche Veranstaltungen ab. Die bekannteste davon sind die alljährlich über Pfingsten stattfindenden "Pfingst-Dampftage", zu welchen jeweils mehrere dampfgeführte Sonderzüge in einer Sternfahrt anreisen. Auch Sonderfahrten über die genannte Schiefe Ebene werden dabei angeboten.
Ein Highlight im Jahre 2018 war der Sonderzug des Bayerischen Eisenbahn-Museums aus Nördlingen mit historischer Bayerischer Schnellzug-Lok S 3/6.

Neben den noch später angesprochenen Dampflokomotiven befinden sich im Museum zahlreiche weitere besondere Fahrzeuge, wie z. B. ein Speisewagen aus dem Jahre 1935, der als Museums-Restaurant fungiert. Aber auch ein Salonwagen von 1937, der aus dem Eisenbahnwagenbestand für Adolf Hitler vorzuhalten war und von Bundeskanzler Konrad Adenauer bei seinem historischen Besuch in Moskau im Jahre 1955 verwendet wurde, steht im Ringlokschuppen und kann durch eine seitliche Empore von außen besichtigt werden. Ein Schienen-Dampfkran, Dampf-Schneeschleudern, ein Klima-Schneepflug und viele weitere Exponate ergänzen die Dampflok-Sammlung.
Auch eine ansehnliche Sammlung von Feldbahn-Fahrzeugen ist in einem gesonderten Lokschuppen vorhanden. Von denen verkehren einige an bestimmten Betriebstagen auf einem extra dafür angelegten Rundkurs durch das Freigelände und sind für Besucher-Mitfahrten gedacht.
Parallel zur Schiefen Ebene wurde 2013 ein Eisenbahn-Lehrpfad angelegt, auf welchem viel Wissenswertes über die Eisenbahn im Allgemeinen und der Schiefen Ebene im Besonderen zu erfahren ist.
Eine 42 Quadratmeter große, von Josef Brandl gestaltete Modellbahnanlage bildet die Schiefe Ebene nach. Als Ausgangsort wird der Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg gezeigt, danach führt die Strecke von der steinernen Brücke über die Blockstelle Streitmühle zu den Steinwällen der Schiefen Ebene, um dann die Strecke bis Marktschorgast zu zeigen. Ergänzt wird die Modellbahnanlage durch viele historische Bilder und Unterlagen aus früheren Jahren an den Wänden.
Der Hauptteil des Museums bildet allerdings die umfangreiche Sammlung an Dampflokomotiven, welche jedoch leider nur zum Teil im Ringlokschuppen gezeigt werden kann. Ein großer Teil der Sammlung befindet sich - für Besucher normalerweise leider nicht zugänglich -

in einem gesonderten, erst in den letzten Jahren neu erbauten Depot östlich der Eisenbahnbrücke. Schade ist, dass das Museum in den letzten Jahren nach den aktuellen "schwarzen" Museums-Konzepten überarbeitet wurde, was heißt, dass die Lokomotiven im Ringlokschuppen weitgehend im Dunklen stehen und lediglich mit Light-Spots gezielt angestrahlt werden, was - auch wegen der dort vorhandenen Enge - ein Fotografieren in Großaufnahme leider ziemlich unmöglich macht.

01 111 im DDM
am 11.06.2011

01 1061 im DDM
am 18.05.2013

03 131 im DDM am
26.05.2012

10 001 im DDM am 22.05.2010

18 612 im DDM am 19.05.2018

23 019 im DDM am 18.05.2013

38 2383 im DDM
am 22.05.2013

39 230 im DDM am
22.05.2010

44 276 im DDM am
07.06.2014

52 5804 im DDM
am 11.06.2011

64 295 im DDM am
11.06.2011

BR 80 013 im DDM
am 11.06.2011

86 283 (im Fotografieranstrich) im DDM am 11.06.2011

89 6024 im DDM am 07.06.2014

BR 94 1730 im DDM am 07.06.2014

95 016 im
DDM am
22.05.2010

98 307 im
DDM am
26.05.2012

78 246 im
DDM am
22.05.2010

Sämtliche Fotos: Wolfram Salberg und Bernd Heinrich (BR 10, 39, 78, 95)

Das ehemalige Felsentor bei Regensburg
von Wolfram Salberg

Die offizielle Bezeichnung des auf der Bahnstrecke Nürnberg-Regensburg bei Etterzhausen liegenden Felsentores lautet eigentlich "Felstortunnel". Dieser lag ziemlich genau bei Kilometer 8 und galt mit seinen 16 Metern Länge als Deutschlands kürzester Eisenbahntunnel. Der Felstortunnel wurde in den Jahren 1869 und 1870 gebaut und im Jahre 1873 mit der Eröffnung der Bahnstrecke Nürnberg-Regensburg in Betrieb genommen.
Kleine Reparaturen - hauptsächlich in Form von Sicherungsmaßnahmen des Gesteins - waren schon bald nach der Eröffnung immer wieder fällig, jedoch in den 1970er-Jahren erfolgte die erste Sanierung, wobei hier dann eine Spritzbetonverkleidung zur Sicherung des Gesteins angebracht wurde.
Schon beim Bau des Tunnels war eine Höhle entdeckt worden, in der Archäologen 1911 zahlreiche Funde aus der Steinzeit bergen konnten. Bei Grabungen kurz vor der Sprengung - dazu aber später - kamen mehrere hundert neue Funde zum Vorschein, jedoch wurde die Höhle wieder verschlossen, um sie vor der Zerstörung bei der Sprengung zu schützen.

E04 20 mit Sonderzug 1985

Aufnahme: Sammlung RSWE e.V.

151 170 bei km 8,0

Aufnahme: B.Heinrich

Auch der internationale Fernverkehr durchfuhr täglich mehrmals den Felstortunnel (März 2010)

Aufnahme:
H.Niederhofer

Hier sieht man sehr schön, wie angegriffen das Jura-Gestein inzwischen war: ÖBB-Taurus im-Fels-tortunnel am 05.09.2009

Aufnahme:
H.Niederhofer

Im Jahre 1990 wurden Sicherungsanker und entsprechende Messeinrichtungen zur ständigen Überwachung des Tunnels verbaut. Nach Bahnangaben kostete der Unterhalt des Tunnels zuletzt etwa 25.000 Euro pro Jahr, so dass man sich dann dazu entschied, den Felstortunnel zu sprengen.

Bautafel

Aufnahme:
DB Netz

Foto: DB-Netz

Vor der Sprengung waren noch manche Sicherungsmaßnahmen durchzuführen, bei denen der Einsatz eines so genannten Schreitbaggers recht waghalsig aussah.

Foto: DB-Netz

Ein Problem der Sprengung auch war die Logistik, denn die anfallenden Gesteinsmassen konnten auf dem Landweg wegen der dort sehr schmalen Strasse nicht durch Etterzhausen abtransportiert werden.
Anfangs plante man noch, das Abraummaterial, welches auf etwa 11.000 Tonnen berechnet wurde, per Schiff über die Naab zu transportieren und erst ab dem gegenüberliegenden Ufer per LKW wegzufahren.
Das alles erwies sich zu aufwändig, so dass man sich dazu entschloss, unterhalb des Tunnels eine schmale Schneise in den Baumbestand zu schlagen und das Gestein mittels aufgestellter Bretterwände dorthin gezielt abzuleiten.

links und unten:
Vorbereitung zum Ableiten des Gesteins
23.05.2010
Aufnahme:
W.Salberg

Der Tunnel wurde nach 140 Jahre Betrieb am 31.05.2010 mit einer zeitlichen Verzögerung von ca. 10 Minuten um 12.10 Uhr gesprengt. Die Vorbereitungen, in deren Rahmen etwa 240 Bohrlöcher bis zu einer Tiefe von 36 Metern gebohrt wurden, hatten Anfang Mai 2010 begonnen. Zum Einsatz kamen etwa 1,7 Tonnen Sprengstoff.

Links und nächste Seite oben:Sprengung des Felstortunnels am 31.05.2010

Aufnahme:
T.Wiethaler

links und unten:
Felstortunnel
nach der Spren-
gung, das Ab-
raummaterial
bleib liegen

Aufnahme:
W.Salberg

Ca. 11.000 Tonnen Abraummaterial der Sprengung

Aufnahme:
W.Salberg

Felstortunnel nach der Sprengung

Aufnahme:
DB Netz

Im Rahmen der Sprengung wurde auch gleich der Gleiskörper und die Oberleitung westlich von Regensburg teilweise erneuert. Dazu wurde die Strecke ca. drei Wochen lang gesperrt.
Der regionale Schienenverkehr wurde mittels Schienen-Ersatzverkehr abgewickelt, der internationale Güterverkehr wurde großräumig über Salzburg und München umgeleitet.
Der internationale Fernverkehr wurde von bzw. bis Regensburg über die eingleisige Hauptstrecke der Donautalbahn über Ingolstadt nach Nürnberg umgeleitet, was zu einem zeitlichen Mehraufwand von etwa 45 Minuten führte. Diese Umleitungen führten zu sehenswerten Fotomotiven, welche man bestimmt nicht mehr so schnell vor die Linse bekommt, denn wann trifft man schon in Sinzing, Poikam oder Saal auf einen ICE?

ICE in Regensburg-Prüfening am 23.05.2010

Aufnahme: W.Salberg

ICE auf der Sinzinger Eisenbahnbrücke am 23.05.2010

Aufnahme: W.Salberg

ICE auf der Donaubrücke in Poikam am 29.05.2010

Aufnahme: W.Salberg

ICE im Bahnhof Saal/Do. am 29.05.2010

Aufnahme: W.Salberg

Der Schienenverkehr wurde dann Mitte Juni 2010 wieder aufgenommen

Beide Bilder: Bahnstrecke beim ehemaligen Felstortunnel im Herbst 2010

Aufnahme: W.Salberg, DB Netz

ICE beim ehemaligen Felsentortunnel (August 2011) Foto: Wolfram Salberg

...und heute muss man schon genau hinsehen, wenn man mit dem Zug an der Stelle vorbeifährt, um noch etwas vom ehemaligen Felstortunnel zu erkennen. An der Bergseite ist zwar noch ein etwas hellerer Fleck zu sehen, aber die den Hang hinunter gerollten Gesteinsmassen werden inzwischen schön langsam wieder von der Natur bedeckt.

Der Abhang ist schon wieder ein großes Stück zugewachsen (26.07.2018) Foto: Wolfram Salberg