



„Alles im richtigen Maßstab nachbauen“

Seine Welt spielt sich im Maßstab 1:22,5 ab. Etwa 240 Meter Gleise und 40 Weichen im 400 Quadratmeter großen Garten. Nicht nur einfach verlegt, sondern inszeniert – ein Blick auf den Gleisplan reicht Harald Hopf, um nichts dem Zufall zu überlassen. Genauso akribisch mit äußerster Liebe zum kleinsten Detail ist fast alles selbst gebastelt. Von den Lampen über Brücken bis zum Stellwerk. Maßstabsgetreu ist alles angerichtet für die Züge der Harzer Schmalspurbahn.

Überhaupt der Harz: Dorthin zieht es ihn samt Ehefrau Weronika im Urlaub immer wieder. Der Landschaft, aber auch der Eisenbahnromantik wegen. Hier schnaufen noch Dampfloks im Regelbetrieb über die Schienen: „Ein einmaliges Erlebnis.“ Und hier findet er auch Inspiration. Male rische Bahnhöfe, Kirchen oder Gasthäuser liefern ihm Vorlagen für seine Gartenbahnanlage. Nicht nur zur Urlaubserinnerung lächelt

die Gattin deshalb neben einem Gebäude in die Kamera. „Ich weiß ja genau wie groß meine Frau ist und kann alles im richtigen Maßstab nachbauen“, sagt Hopf. So auch den Gasthof „Eselskrug“ aus Wernigerode, der in Miniatur im heimischen Garten in Schafhof thront.

Jüngstes Bauprojekt ist der „Bahnhof Walkenried“, an dem Nachbar Fritz Dürr ein Jahr lang getüftelt und im Keller gebaut hat, der Werkstatt, Winterquartier und Technikzentrale in einem ist. Per Computer lassen sich die Weichen digital schalten und durchs Fenster können die Züge direkt auf die Anlage fahren. „Und sogar das kühle Feierabendbier servieren“, sagt Harald Hopf. Dass er so viel an der frischen Luft ist, schätzt er an seinem



Text Annamaria Böckel (*boe*), Markus Jäkel (*maj*) · Fotos Mile Cindrić

IM BANN DER BAHN

Die Eisenbahn bewegt und fasziniert noch immer

Als Geburtsstätte des modernen Eisenbahnverkehrs in Deutschland zeigt sich Nürnberg in diesem Jahr von seiner „bahnverrückten“ Seite. 175 Jahre nach der legendären Fahrt des Adlers ist bei manchen Menschen die Begeisterung für das Verkehrsmittel Bahn in den unterschiedlichsten Facetten ganz besonders lebendig.

Hobby, das für ihn auch zum Beruf geworden ist. 2008 hat er das „Gartenbahn-Center Nürnberg“ eröffnet, einen Laden mit allem, was das Gartenbahner-Herz begehrt: „Jetzt weiß ich erst, wie viele Gartenbahner es in Nürnberg gibt.“

Durch seine beiden Söhne hat sich Harald Hopf mit der Gartenbahn-Leidenschaft angesteckt: Ihnen schenkte er vor mehr als zwanzig Jahren ein Starterset, „weil die Modelle größer und nicht so filigran sind.“ Diese sausten erst durchs Kinderzimmer, dann durch die ganze Wohnung und nach dem Umzug in den Nürnberger Norden meinten die Kinder: „Und wann bauen wir die Bahn endlich im Garten auf?“ Vor zehn Jahren ging es los, Schritt für Schritt. Mit hundertprozentiger Unterstützung von

Ehefrau Weronika. Und von Nachbar Fritz Dürr, mit dem er die Anlage betreibt. Rat und Tipps holt sich der 53-Jährige Hopf beim Gartenbahner-Stammtisch Nürnberg, den er im Dezember 2004 zusammen mit ein paar Internetbekanntschaften gegründet hat. 15 Aktive tauschen sich im Netz über Probleme, Lösungen und Neugkeiten aus. Und machen gemeinsam Workshops wie Häuserbau und Air Brush-Kurse, um handelsüblichen Waggon und Loks Gebrauchsspuren zu verpassen. Oder treffen sich zum Bonsai-Schneide-Kurs, der Leidenschaft der Mutter eines Mitglieds, um mit den richtigen Kniffen die Bäume und Pflanzen maßstabsgerecht zu halten. 1:22,5 natürlich. *maj*

www.gartenbahn-stammtisch.de



Eine eigene Welt im kleinen Maßstab: Mit viel Liebe zum Detail geht Harald Hopf (links) seiner Gartenbahn-Leidenschaft nach. Gemeinsam mit Nachbar Fritz Dürr (Foto oben, rechts) betreibt er eine Anlage im heimischen Garten.



„Jura war nicht meine Welt“

Humanistisches Gymnasium, Abitur, Jurastudium und Einstieg in die väterliche Anwaltskanzlei: Dieter Seßlers Weg war vorgezeichnet. Doch da gab es noch etwas anderes. 1961, als er viereinhalb Jahre alt war, stand unter dem Christbaum eine Modelleisenbahn. Von da an war der Junge mit der Bahnleidenschaft infiziert, die ihn nicht mehr loslassen sollte. Andere Buben sprachen davon, Lokomotivführer werden zu wollen. Dieter Seßler nicht. „Das war für einen Gymnasiasten nicht im Fokus.“

Aber als Hobby nahm der Schienenverkehr immer mehr Raum und Zeit ein. Als Schüler und Student engagierte Seßler sich beim Verein „Dampfbahn Fränkische Schweiz“ in Ebermannstadt, legte die Prüfung als Zugführer und schließlich als Lokführer ab. Ende 1984 siegte schließlich das Eisenbahnerherz über den Juristen. Nach den Erfahrungen in den Praktika bei

„Nietenzähler sind penibel“

Peter Bomhard ist fasziniert von Lokomotiven, Strecken und Bahnhöfen, kann sich auf Dampfloksfahrten stundenlang aus dem Fenster lehnen, nur um die Atmosphäre aufzusaugen. Daher verwundert es nicht, dass auch seine Skizzenblöcke fast nur ein Motiv enthalten: Eisenbahnen. Vor allem Dampfloks haben es dem 57-Jährigen angetan. Ihre Technik findet er am interessantesten. Bis aus den Entwürfen ein Aquarellbild entsteht, ist es ein langer Prozess. Bomhard beginnt mit Ideenskizzen, studiert Fachbücher, Konstruktionspläne und für die Genauigkeit alte und neue Fotos. Jedes Detail soll stimmen. Da kommen gut und gerne 200 Arbeitsstunden für ein aufwändiges Motiv zusammen. „Nietenzähler sind penibel“, charakterisiert er manche Eisenbahnfans, die seine Bilder kaufen. Peter Bomhard lässt von seinen Werken hochwertige Drucke anfertigen und verkauft sie über das Internet und auf Eisenbahntreffern. Um die 50 Euro zahlt, wer sich seine Lieblingslok zuhause übers Sofa hängen möchte.

Angefangen hat Bomhard mit Ausstellungen seiner Originalbilder. Zum Malen kam er, weil sich dabei technische Kenntnisse und gestalterische sowie kon-

struktive Fähigkeiten aus dem Architekturstudium mit der Bahnleidenschaft verbinden lassen. Die häufigen Kaufwünsche brachten ihn auf die Idee mit den Drucken. Bald hatte er sich unter Eisenbahnliebhabern einen Namen gemacht. 1995 gab er seinen Beruf als Architekt auf, um seitdem die berühmtesten Loks zum Broterwerb aufs Papier zu bringen. Wie sah ein bestimmter Bahnhof vor hundert Jahren aus? Wie viele Schwellen waren damals dort verlegt? Wie trat der Dampf aus dem Schornstein eines fahrenden Zugs? Alles auf Peter Bomhards Bildern soll originalgetreu und detailliert sein. „Wenn meine Kunden sagen, sie können die Lok förmlich hören und riechen, dann bin ich zufrieden“, sagt er.

Neben Bahnbegeisterten zählen Verlage und Modellbahnhersteller zu Bomhards Kunden. In Eisenbahnbüchern, Fachmagazinen, Gleisplanbüchern und auf Verpackungen von Modellbahnen finden sich seine Aquarelle. Manche Kunden bestellen auch ein Originalaquarell nach eigenen Wünschen. Den weitesten Weg zu einem Käufer legte der Maler über den Atlantik zurück. Ein Privatmann in Kanada ließ sich ein riesiges Wandgemälde als Hintergrund für seine Eisenbahnanlage ausarbeiten. Der Nürnberger verband den Auftrag mit einer Reise von mehreren tausend

Verwaltung und Gericht stellte Dieter Seßler die beruflichen Weichen neu. „Jura war einfach nicht meine Welt“, erinnert er sich.

Er brach das Studium ab, ohne genau zu wissen, ob es für ihn eine Zukunft bei der Bahn gab, machte eine Ausbildung zum Mechaniker und bewarb sich schließlich mit Erfolg. Ganz genau kann er sich an seinen ersten Tag als Berufseisenbahner im damaligen Bahnbetriebswerk Nürnberg-Hauptbahnhof erinnern. „Am 15. August 1988 konnte ich meinen Traumberuf verwirklichen“, sagt er. Als verlorene Zeit wertet er die vorausgegangenen Schul- und Studienjahre auf keinen Fall. „Ich möchte keine Minute davon missen.“ Die gute Schulbildung half Dieter Seßler bei der Ausbildung und dabei, Dinge richtig einzuschätzen und zu bewerten. „Zumindest in Süddeutschland bin ich wahrscheinlich der einzige Lokführer, der Altgriechisch gelernt hat“, scherzt der 52-Jährige.

Auch bei der Deutschen Bahn ließ der „Spätberufene“ keine Chance aus, zu lernen und sich fortzubilden. Er legte zuerst die Laufbahnprüfung als Lokomotivführer auf Diesel- und Elektrolokomotiven, später nach anderen Zusatzausbildungen auch noch die Prüfungen als Heizer und Dampflokführer ab, war dadurch in den 1990er Jahren viel im Nostalgieverkehr des Nürnberger DB Museums eingesetzt und darf auch den Nachbau der „Adler“-Lokomotive steuern.

Heute fährt Dieter Seßler vor allem im Fernverkehr und trägt die Verantwortung im Führerraum schnellfahrender Züge und ICEs von Karlsruhe bis Hannover, auf den Strecken Richtung Österreich und im Ruhrgebiet. „Ich fahre immer noch leidenschaftlich gerne“, betont er. Auch eine andere Leidenschaft ist dem Eisenbahner geblieben. Zuhause dreht immer noch die Modelleisenbahn ihre Runden. „Da bin ich dann sogar mein eigener Bahnchef.“ *boe*



Wenn Peter Bomhard seine Bahn-Aquarelle malt, soll jedes Details stimmen.



Bis zu 200 Arbeitsstunden stecken in Peter Bomhards Gemälden.

Kilometern auf wichtigen Bahnstrecken Kanadas, um neue Ideen zu sammeln. Doch auch der Strandurlaub mit der Familie kommt nicht ohne Schienen aus.

„Nach dem Baden machen wir oft Picknick an einem Bahnhof.“ Während die Familie isst, skizziert Peter Bomhard. So manche italienische Bahnstation hat er in seinem Block verewigt, bevor sie dem Abriss zum Opfer fiel. Angst, dass ihn seine immer wiederkehrenden Motive eines Tages langweilen oder gar ausgehen könnten, hat Peter Bomhard nicht. „Ich habe noch viele eigene Ideen und schier endlos viele Kundenwünsche für künftige Bilder.“ *boe*

www.eisenbahn-bilder.de

„Ohne Eisenbahn geht's nicht“

Mit zwölf hat er sie zum ersten Mal inhaliert, die typische Eisenbahner-Luft. Der Mix aus Öl, Dampf und heißem Metall hat Mathias Schenkel seither nicht mehr losgelassen. Die alte Eisenbahnerkappe und die ölverschmierte Arbeitskleidung sind für ihn zur zweiten Haut geworden. Immer mittwochs nach der Arbeit und jeden Samstag werkelt, hämmert und tüftelt er ehrenamtlich an Loks und Wagons in Echtgröße herum. Mit „ebenfalls Bahnverrückten“, wie der heute 27-Jährige sagt. Die knapp 50 Exponate des Fuhrparks des Vereins „Fränkische Museums-Eisenbahn“ (FME) auf dem Gelände der ehemaligen Kabelmetallwerke Neumeyer am Nordostbahnhof wollen gehegt und gepflegt werden. „Angst sich schmutzig zu machen, darf man bei uns nicht haben. Aber wenn einen die Leidenschaft einmal gepackt hat, ist man mit Begeisterung dabei“, sagt er. Im Brustton vollster Überzeugung und durchaus mit Stolz.

Denn seit Dezember 2009 darf der im Verein zum Triebfahrzeugführer ausgebildete Schenkel an die Königsklasse ran: die Dampflok. Die 67 Jahre alte Dame, die aus den nach der Wende ausgemusterten DDR-

Beständen stammt, hört auf den Namen „52 8195“. Sie ist das Zugpferd des Vereins für Nostalgiefahrten. „Da stehen große und kleine Eisenbahnfans schon mal mit Tränen der Freude in den Augen am Bahnsteig“, erzählt Schenkel. Deshalb ist es auch eine ganz besondere Ehre, im Führerstand solch eines historischen Gefährts zu stehen.

„Es ist eine geniale Erfindung, die in sich so stimmig ist, dass eine Lok weit über 100 Jahre im Betrieb sein kann“, schwärmt der studierte Feinwerktechniker, der bei Siemens im Lokomotivenbau tätig ist. Eine Lebensdauer, von der E-, Dieselloks oder hochmoderne ICEs nur träumen könnten. Und bei der Dampfversion sind exakte Handarbeit und größte Sensibilität gefragt, um den 136 Tonnen schweren Metallkoloss in Bewegung zu bringen: „Man muss eins werden mit der Maschine.“ Gerade das macht für ihn die Faszination aus.

Seit 1995 ist Schenkel Vereins-Mitglied. Den Grundstein für diese „Beziehung“ legte die erste kleine Modellbahn. Mit dem Verein in Berührung kam er durch den im Modellladen seines Vertrauens in der Südstadt, wo ein Flyer auslag. Den hatten ihm Vater und Mutter unter die Nase gehalten, „obwohl sie



selbst gar keine Affinität für das Thema haben“. Seit dem ersten Besuch bei der FME ist er „mit Haut und Haaren dabei“. Angefangen hat er als Bub mit dem Glühwein-Ausschank bei Adventsfahrten, später half er im Speisewagen mit. Seit knapp zehn Jahren ist er auch im Betriebsdienst tätig. So lange dauerte die Ausbildung bis zum Dampflokführer, weil man sich erst „hochdienen“ muss.

Als eingetragenes Eisenbahnverkehrs-Unternehmen ist der 1985 gegründete Verein berechtigt, seine Mitglieder selbst auszubilden und mit seinen Zügen auf den Strecken der Deutschen Bahn zu fahren. Mit diesen Ausflugsfahrten für Eisenbahnbegeisterte und Familien finanziert die FME ihren Fuhrpark. Und der

könnte ohne die nötige Leidenschaft aller Beteiligten gar nicht in Schuss gehalten werden: „Wenn es sein muss, schrauben wir bis in die Morgenstunden an einer Lok herum. Gerade vor unseren Fahrten sind viele helfende Hände gefragt“, sagt Schenkel.

Der harte Kern von zehn bis 15 Leuten ist dann im Dauereinsatz. Das Vereinsheim, ein in den 1970er Jahren umgebauter Waggon mit kleiner Küche und vier Schlafkojen, wird dann zum Lebensmittelpunkt. Ohne Rücksicht auf Frau oder Familie. Froh ist der 27-Jährige, dass seine Freundin sein Hobby akzeptiert: „Denn ohne die Eisenbahn geht's nicht.“ *maj*

Die Eisenbahner-Montur ist für Mathias Schenkel zur zweiten Haut geworden: Der 27-Jährige ist seit fünfzehn Jahren mit Haut und Haaren beim Verein „Fränkische Museums-Eisenbahn“ aktiv, der einen eigenen Fuhrpark mit rund 50 Exponaten betreibt.

NÜRNBERG ERINNERT AN 175 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN

Veranstaltungen im Bahnjahr 2010

Zusammengestellt von Alexandra Foghammar

Mit der Lokomotive „Adler“ an der Spitze nahm am Morgen des 7. Dezember 1835 in Nürnberg die erste deutsche Eisenbahn Richtung Fürth Fahrt auf. Das Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn“ begeht die Stadt mit Ausstellungen, Führungen, Fahrten, Kunstprojekten und vielem mehr. Eine kleine Auswahl dessen, was in Nürnberg los ist im Bahnjahr 2010:



► Das Gleis. Die Logistik des Rassenwahns

Die Nationalsozialisten benutzten die Eisenbahn als Transportmittel bei der Organisation des Massenmords an den Juden. Die Ausstellung „Das Gleis“ verbindet Nürnberg, wo die Nationalsozialisten 1935 ihre „Rassegesetze“ verkündeten, mit den Vernichtungslagern im Osten.

Direkte Bildübertragungen aus den Gedenkstätten Auschwitz-Birkenau, Belzec, Chelmno, Majdanek, Sobibór und Treblinka heben die Distanz zu den Stätten des Mordens auf und verknüpfen einen Ort der Täter mit Orten der Opfer.

19. Mai bis 31. Oktober

Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände, Bayernstraße 110,
Telefon 0911 / 2 31-56 66,
Montag bis Freitag 9-18 Uhr,
Samstag, Sonntag 10-18 Uhr, 5 Euro
www.das-gleis-nuernberg.de

► Die Strecke des Adlers

Die erste deutsche Eisenbahnfahrt entlang der Chaussee von Nürnberg nach Fürth löste ein enormes Wirtschaftswachstum aus, das Nürnberg in den folgenden Jahrzehnten zum Industriezentrum Bayerns machte. Den Weg in die Moderne verfolgt die Ausstellung am Beispiel der Fürther Straße.

17. Juni bis 12. Dezember

Museum Industriekultur,
Äußere Sulzbacher Straße 62,
Telefon 0911 / 2 31-38 75,
Dienstag bis Freitag 9-17 Uhr,
Samstag, Sonntag 10-18 Uhr, 5 Euro
www.museen.nuernberg.de

► Stadt(ver)führungen

Die Fürther Straße in Nürnberg und die Nürnberger Straße in Fürth spielen 2010 die Hauptrolle bei den vom Kulturreferat veranstalteten „Stadt(ver)führungen“. Unter dem Motto „Menschen in Bewegung“ entdecken die Teilnehmer Orte der Industriegeschichte und innovativer Technologien.

18. Juni, 16-23 Uhr, 19. Juni, 9-23 Uhr,

20. Juni, 9-20 Uhr

Nürnberg und Fürth,
Infotelefon 0911 / 2 31-40 00 (Nürnberg),
Infotelefon 0911 / 23 95 87-0 (Fürth),
6 Euro im Vorverkauf, 7 Euro an der Tageskasse
www.stadtverfuehrungen.nuernberg.de,
www.fuerth.de



► Planet Eisenbahn

Aus einer weltumspannenden Perspektive blickt die Jubiläumsausstellung der Deutschen Bahn AG auf 175 Jahre Eisenbahngeschichte. Sie stellt die Pioniere der ersten Eisenbahnen vor, beleuchtet den Mythos, der den Berufsstand der Eisenbahner umgibt, und zeigt Hochgeschwindigkeitsprojekte aus Gegenwart und Zukunft.

7. Juli bis 27. Februar 2011

DB Museum, Lessingstraße 6,
Telefon 0180 / 4 44 22 33 (Anruf 20 ct/Minute aus dem deutschen Festnetz, aus dem Mobilfunknetz maximal 42 ct/Minute),
Dienstag bis Freitag 9-17 Uhr,
Samstag, Sonntag 10-18 Uhr, 5 Euro
www.dbmuseum.de

Auf „Adlers“ Spuren mit dem Kombiticket

www.bahnjahr2010.de



► Adler, Rocket & Co. – Die ersten Lokomotiven Europas

In einer Fahrzeugschau präsentiert das DB Museum neben einem Nachbau des „Adlers“ Raritäten aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Zu sehen sind Lokomotiven aus fünf europäischen Ländern. Eine Multimediaschau zeigt Europa um 1850, der Zeit, als die ausgestellten Lokomotiven fuhren.

6. August bis 31. Oktober

DB Museum, Lessingstraße 6,
Telefon 0180 / 4 44 22 33 (Anruf 20 ct/Minute aus dem deutschen Festnetz, aus dem Mobilfunknetz maximal 42 ct/Minute),
Dienstag bis Freitag 9-17 Uhr,
Samstag, Sonntag 10-18 Uhr,
3 Euro (zuzüglich zum regulären Museumseintritt)
www.dbmuseum.de

Das DB Museum, das Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände und das Museum Industriekultur bieten in Kooperation mit dem VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zum Bahnjubiläum ein Kombiticket zum Preis von 15 Euro für Erwachsene, 22 Euro für Familien und 7 Euro für Kinder an.

Es berechtigt zur Hin- und Rückfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (innerhalb der Tarifzonen 100/200 – Nürnberg, Fürth, Stein) in allen VGN-Verkehrsmitteln (DB: 2. Klasse, zuschlagsfreie Züge) sowie zum Eintritt in die Sonderausstellungen der genannten Museen und gilt vom 1. Juli bis 31. Dezember 2010.

► Dampfloktreffen des DB Museums

Im Bahnbetriebswerk Gostenhof sind etwa zehn Dampflokomotiven sowie weitere historische Eisenbahnfahrzeuge aus ganz Deutschland zu sehen.

21. August, 10-20 Uhr

Bahnbetriebswerk Gostenhof,
Georg-Hennh-Straße 25, 10 Euro
www.dbmuseum.de



► Vom Adler zum Spaceshuttle

Reisen, Entfernung und die Eroberung des Unbekannten auf der Erde und im Weltraum thematisiert diese Planetariums-Schau. Vor 175 Jahren war eine Fahrt mit dem Dampfzug so sensationell wie heute der Weltraum-Tourismus.



1. Oktober Premiere, weitere Termine im Spielplan

Nicolaus-Copernicus-Planetarium, Am Plärrer 41,
Telefon 0911 / 9 29 65 53, 6 Euro
www.planetarium-nuernberg.de

Die Stadt Nürnberg erhält vielfältige Unterstützung bei den Veranstaltungen im Bahnjahr 2010. Sie dankt

ihren Partnern

DB Mobility Networks Logistics
EU GD Bildung und Kultur –
Programm „Europa für Bürgerinnen und Bürger“

ihren Förderern

Sparkasse Nürnberg
Zukunftsstiftung der Sparkasse Nürnberg
Stadtwerke Nürnberg GmbH
N-ERGIE AG
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
DEVK Versicherungen
Sparda-Bank Nürnberg
Gerüstbau Schüttler
Staedtler
Der Beck
Ellerhold Zirndorf GmbH

und ihren Medienpartnern

Nürnberg Nachrichten
Nürnberger Zeitung

sowie den weiteren Haupt sponsoren

der jährlichen Kulturveranstaltungen
Blaue Nacht, Stadt(ver)führungen, Klassik Open Air
und Bardentreffen, die sich 2010
dem Thema „175 Jahre Eisenbahn“ widmen:

DATEV
Lebkuchen Schmidt
Nestlé Schöller
Nürnberger Versicherungsgruppe

und dem Medienpartner
Radio F

