

***FES-Mitteilungen***  
***Ausgabe 4/2024***  
***Oktober 2024***



**100 Jahre S-Bahn Berlin**

**Innotrans in Berlin**

**Historischer Stadtrundgang in Stuttgart am 20. Oktober**

**Glühweinfahrt in Stuttgart am 23. November**

**Termin**

## **Liebe Fes'ler,**

im letzten Quartal war beim Thema Eisenbahn für unsere Mitglieder wieder einiges geboten. Da gab es wieder das gut besuchte Sommerfest und im September der Tag der Schiene, der durch seine vielen regionalen Veranstaltungen viel Raum für individuelle Aktivitäten ließ. Aber auch das 100-jährige Jubiläum der Berliner S-Bahn und die Innotrans haben wieder den Einen oder Anderen aus unseren Reihen angelockt. Ein interessantes Thema ist auch immer wieder die Eisenbahn-Archäologie, der sich unser Jan am Beispiel Lindau genähert hat. Auf den folgenden Seiten könnt Ihr Euch ein Bild davon machen.

Inzwischen ist es Herbst geworden und das Jahr neigt sich schon wieder seinem Ende zu. Für den Endspurt haben wir uns wieder einiges vorgenommen. Im Oktober holen wir den ursprünglich für das Frühjahr geplanten Stadtspaziergang nach, der uns rund um die Zahnradbahn und die Seilbahn ein Stück Stuttgart näher bringen soll. Im November gibt's gleich einen Doppelpack. Das Thema Modellbahn wird uns ins Märklineum bringen, das völlig neu gebaute Werksmuseum hat mit seiner Präsentation historischer Modelle einer großen Anlage viel zu bieten. Im Anschluss daran gibt's nur für uns eine Glühweinfahrt mit der Stuttgarter Straßenbahn in abendlicher Atmosphäre, die uns auf die vor uns liegende Weihnachtszeit einstimmt. Höhepunkt und Jahresabschluss wird schließlich wieder unser Weihnachtsfeier in der Weißenburg sein, zu der wieder alle Mitglieder und Freunde des FES eingeladen sind.

Auf einen ereignisreichen Herbst mit reger Beteiligung unserer Mitglieder freut sich  
*Euer Bernd*

### **Titelbild**

Der Jubiläumszug zur Feier von „100 Jahre S-Bahn Berlin befährt am „Festsonntag“ von Charlottenburg zum BER über den Südring die nicht planmäßig befahren „Halenseekurve“, die am Bahnhof Halensee in den (Süd-)Ring mündet. Voraus der „Stadtbahner“-Viertelzug 475/875 605 → Artikel ab Seite 3.

#### **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](mailto:vorstand@fes-online.de)

Redaktion FES-Mitteilungen [redaktion@fes-online.de](mailto:redaktion@fes-online.de)

Veranstaltungsvorschläge [termine@fes-online.de](mailto:termine@fes-online.de)

Internet <http://www.fes-online.de/>

## 100 Jahre S-Bahn Berlin

Mit der Fahrt des ersten elektrischen Zugs auf der Strecke Stettiner Vorortbahnhof-Bernau am 8. August 1924 nimmt das Berliner S-Bahn-Netz, wie wir es heute kennen, seinen Anfang. Nachdem zunächst für die „Elektrisierung“ der Berliner Stadt- Rund und Vorortbahnen das Stromsystem Einphasenwechselstrom 15 kV 16 $\frac{2}{3}$  Hz mit Oberleitung vorgesehen war (es hat in den 1900er Jahren erfolgreiche Probetriebe mit diesem Stromsystem gegeben) wurde 1921 nicht zuletzt unter Kostengesichtspunkten entschieden, stattdessen Gleichstrom mit 800 V aus seitlicher Stromschiene zu verwenden. Der Regelbetrieb wurde am 8. August 1924 mit den fünf Versuchszügen A-E und F aufgenommen. Diese Versuchszüge basierten im Wagenbaulichen Teil auf preußischen Waggonen. Als Besonderheit wurden beim Versuchszug F Jakobsdrehgestelle verwendet, er wurde einer Bauserie von 35 an die Hamburger S-Bahn gelieferten Fahrzeugen entnommen. Die anderen Versuchszüge bestanden aus Drehgestellfahrzeugen, jeweils zwei Halbzüge mit je einem Triebwagen an den Enden und drei Mittelwagen dazwischen. Ab 1925 wurden die Triebzüge Bauart 1924 „Bernau“ ausgeliefert.



**Der einzige erhaltene Wagenkasten mit der originalen Kopfform der „Bernau-Triebzüge“ zu sehen im Technikmuseum.**

Als genügend dieser Triebzüge ausgeliefert waren konnte der Betrieb nach Bernau ab 5. Juni 1925 vollständig auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Bis zum Kriegsende waren rund 75% des Streckennetzes elektrifiziert, das komplette Streckennetz der „Stadt-, Ring- und Vorortbahnen“ konnte erst nach dem Krieg komplett von Dampf (und teilweise Diesel) auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Basierend auf den Versuchszügen war wohl schon bei der Bestellung klar, daß die Konstruktion dieser Züge nicht (mehr) zeitgemäß war, (wohl) deshalb wurden von diesem Typ nur 17 Halbzüge in Auftrag gegeben. Da weitere „Elektrisierungen“ anstanden, wurde noch 1925 an die Industrie der Auftrag vergeben, einen Nachfolgetyp zu entwickeln. Das Ergebnis kann aus damals Sicht als wirklich „bahnbrechend“ angesehen werden. Mit der Bauart 1925 „Oranienburg“ war ein Fahrzeugtyp entstanden, der die Berliner S-Bahn die folgenden Jahrzehnte prägen sollte. Entstanden war ein zweiteiliger Triebzug bestehend aus einem vierachsigen Triebwagen und einem vierachsigen Steuerwagen. Die Front war der des 1927 erscheinenden Typs 1927 „Stadtbahn“ schon sehr ähnlich, die die Berliner S-Bahn bis in die neunziger Jahre prägen sollte. Diese wurden zunächst als ebenfalls aus Einheiten bestehend aus einem Trieb- und einem Steuerwagen ausgeliefert. Nachdem man festgestellt hatte, daß diese Viertelzüge nicht so häufig benötigt werden, ging man dazu über, als Viertelzug jeweils ein Pärchen bestehend aus einem Trieb- und einem Beiwagen (ohne Führerstand) auszuliefern. Vom diesem Typ wurden 465 Viertelzüge mit Steuerwagen und 173 mit einem Beiwagen gebaut. Diese Fahrzeuge verkehrten ab 1942 als Baureihe ET 165.0-6, ab 1970 als BR 275.0-8. Ab

1992 bis zu ihrer Abstellung am 21.12.1997 verkehrten sie unter der Bau-reihenbezeichnung 475/875.0-1 und 475/875.6. Dem Typ 1927/30 „Stadt-bahn“ folgten bis zum Krieg noch die Bauarten 1932 „Wannseebahnwagen“ (ab 1941 ET 165.8, ab 1970 275.9, ab 1992 475/875.0-1), 1934/35a/37 „Bankierzü-ge“ (Höchstgeschwindigkeit 120 km/h; ab 1941 ET 125, ab 1970 276.0, ab 1992 477/877), 1935 „Olympia“ (ab 1942 ET 166, ab 1970 276.0, ab 1992 477/877), 1937II/39/41 „Nordsüdbahn“ (ab 1941 ET 167, ab 1970 277.0-3, ab 1992 477/877.0-1 und 477/877.6). Nach dem Krieg wurde die S-Bahn auch in Westber-lin von der Deutschen Reichsbahn der DDR betrieben, diese hielt den Betrieb bis Ende der 1970er durch Instandhal-tung und Modernisierung der vorhande-nen Vorkriegszüge aufrecht, der Versuch einer Neukonstruktion in Form der Bau-reihe 170, Bauart „1959“ (wegen seiner Farbgebung „Blaues Wunder“ genannt) kam über zwei Versuchs-Viertelzüge nicht heraus. Erst Ende der 1970er ge-lang die Konstruktion eines serientaugli-chen Fahrzeugs, der Baureihe 270. 1979/1980 wurden die ersten beiden (Muster-)Viertelzüge vorgestellt, nach-dem 1987 zunächst acht Viertelzüge ge-liefert wurden begann ab 1990 die ei-gentliche Serienlieferung. Wegen ihrer roten Farbe (mit anthrazitfarbenem Fen-sterband) wurden sie „Coladose“ genannt.



Die BVG brachte nach der Übernahme des S-Bahn-Verkehrs auf den Westberli-ner Strecken am 9. Januar 1984 (4:00 Uhr) eine Neukonstruktion auf den Weg, die als Baureihe 480 ab 1987 in Form von vier Prototyp-Doppeltriebwa-gen und ab 1989 in Serie geliefert wur-den. Da der verwendete Stahl ursprüng-lich für Bierfässer entwickelt worden war wurden sie auch „Bierfässer“ genannt, nachdem insgesamt vier Mal Fahrzeuge dieser Baureihe in Brand gerierten be-kam die Baureihe zusätzlich die Bezeich-nung „Toaster“.



#### **Ein „Toaster“ im Bf Gesundbrunnen.**

Nach der Wiedervereinigung betrieb die neu gegründete „S-Bahn Berlin GmbH“ die Beschaffung einer neuen Baureihe, die als Baureihe 481 ab 1996 (Probezug)/1997 mit 500 Viertelzügen (jeweils ein Triebwagen und ein Beiwa-gen, durchgehend begehbar) ausgeliefert wurden.



Die Baureihe steht in Verbindung mit dem größten Desaster in der Geschichte der Berliner S-Bahn. Anfang 2009 gab es bei einem Fahrzeug der Baureihe 481 einen Radbruch, worauf sich die S-Bahn Berlin verpflichtete, diese häufiger zu untersuchen. Nachdem das EBA im Juni festgestellt hatte, dass das nicht konsequent umgesetzt wurde wurden auf Weisung des EBA rund  $\frac{1}{3}$  der Fahrzeuge stillgelegt. Nachdem im September Probleme mit den Bremszylindern auftraten wurde ein weiteres Drittel der Fahrzeuge durch das EBA stillgelegt. Im Winter mußten 70 Viertelzüge wegen Probleme an Türen und Antrieben (Nässe) stillgelegt werden. Die Probleme konnten nicht zuletzt deshalb nur nach und nach aufgearbeitet werden, weil aufgrund des Sparwahns des Herrn Mehdorn zur Erzwingung des Börsengangs die Betriebswerkstatt Friedrichsfelde geschlossen worden war (da sie unter Denkmalschutz steht konnte sie nicht abgerissen werden und so relativ schnell wieder in Betrieb genommen werden. Die Folge dieser Stilllegungen war, daß Strecken (darunter die Stadtbahn!) teils wochenlang gar nicht befahren wurden, dann mit stark ausgedünntem Fahrplan. Diese S-Bahnkrise wirkt noch in unsere Zeit hinein!



**ET 165 231/ES 165 231 (ex Berlin 2381 ET)/5293, ex Berlin 3303 (ET)/5142 (ES), später 275 693/275 694, Typ 1927/20 „Stadtbahn“ BJ 1928) auf einer Sonderfahrt im Bf (R)Ostkreuz im Juni 2008, also rund ein Jahr vor Abstellung der historischen Fahrzeuge.**

An Instandhaltung und Betrieb historischer Züge war da natürlich nicht zu denken, es gelang schließlich noch nicht-

einmal die für den Planbetrieb nötigen Fahrzeuge bereitzustellen. Ab 2009 verkehrten keine historischen S-Bahnfahrzeuge mehr. Erst im vergangenen Jahr konnte mit dem traditionellen Weihnachtszug wieder mit einem historischen S-Bahnfahrzeug gefahren werden. Es handelt sich dabei um eine Halbzug, bestehend aus dem Viertelzug 475/875 605 (ex (ET) 275 641/(EB) 275 642, ex ET 165 097/EB165 097, ex ET 6167/ES 5137, ex ET 2245/ES 5288) Typ 1927/20 „Stadtbahn“ Baujahr 1928 sowie dem Viertelzug Berlin 3839 (ET)/Berlin 6401 (EB) (ex 477 197/877 197, ex (ET) 277 004/(EB) 277 004, ex ET 167 006/EB 167 006) Typ 1937II/39/41 „Nordsüdbahn“, Baujahr 1938.



Mit dieser Garnitur sollten anlässlich des diesjährigen Jubiläums „100 Jahre S-Bahn Berlin“ Sonderfahrten durchgeführt werden. Bei den Einsätzen als Weihnachtszug 2023 hatten die Fahrzeuge nur das alte Zugsicherungssystem mit Fahrsperrern zur Verfügung und konnte daher nicht das komplette Streckennetz befahren.

Zum Jubiläum sollte der historische Zug aber das ganze Streckennetz befahren können, so wurde die historische Technik durch das neue Zugsicherheitssystem ZBS (das an ETCS angelehnt ist) ergänzt. Das gelang sehr gut, äußerlich haben sich die Züge nicht verändert, lediglich im Führerstand kam ein neues Pult dazu. So konnten von Donnerstag, 8. bis Sonntag, 11. August jeden Tag Sonder-

fahrten auf wechselnden Strecken angeboten werden, die natürlich bereits früh ausverkauft waren.



Begonnen wurden die Feiern mit dem Eintreffen des historischen Zugs im Bahnhof Bernau (b. Berlin). Bei bestem Wetter konnte die S-Bahn mit den Sonderfahrten und weiteren Veranstaltungen ihr 100-jähriges Jubiläum feiern!



An diesem ersten Tag pendelte der Zug zwischen Bernau und Nordbahnhof, was weitgehend der Eröffnungstrecke entspricht.

Am Freitag wurde ausgehend vom Nordbahnhof der Ring im Uhrzeigersinn befahren.

Am Samstag ging es ausgehend vom Nordbahnhof nach Oranienburg, auf der Rückfahrt ging es jeweils bis Anhalter Bahnhof.

Am Sonntag ging es vom Nordbahnhof durch den Tunnel nach Wannsee, von

dort zurück über Grunewald und Westkreuz nach Charlottenburg. Von Charlottenburg ging es dann über die „Halenseekurve“ (→ Titelbild) auf den Südring, dieser wurde in Neukölln verlassen um über „Schweineöde“ zum Flughafen BER weiterzufahren. Von dort ging wieder zurück, in Treptower Park wurde wieder der Ring erreicht, über Ostkreuz wurde wieder der Nordbahnhof erreicht



**Auf der Fahrt nach Wannsee befindet sich der historische Zug zwischen den Stationen Friedenau & Feuerbachstraße.**

Ein Zug der Baureihe 481 wurde mit allen Farbgebungen der S-Bahn-Fahrzeuge seit 1924 beklebt und lief so im Plan mit:



**Photo: Bernd**

Fazit:

Das war ein rundum gelungenes Jubiläumsfest bei bestem Wetter!

**Patrick**

### Innotrans 2024

In diesem Jahr hat sich gezeigt, dass die Innotrans nicht nur die größte Messe in Berlin ist, sondern als Fachmesse für die gesamte Verkehrstechnik mittlerweile als größte ihrer Art weltweit gelten kann. 2.940 Aussteller aus 59 Ländern belegten das gesamte Messegelände unter dem Funkturm, auf 3.500 m Gleisen wurden 133 Fahrzeuge präsentiert. Mit rund 170.000 Besuchern an den vier Messetagen wurde die Besucherzahl aus der Zeit vor Corona noch übertroffen. Das merkte man auch daran, dass bereits am ersten Messetag das Gelände brechend voll war und zum Messeende am Abend die Fahrgäste der S-Bahn sich am Bahnhof Messe Süd die Treppe hinauf zurückstauten. Von besonderem Interesse ist natürlich das Freigelände mit vielen interessanten und neuen Fahrzeugen, auf dem unter diesen Umständen das Fotografieren immer schwieriger wird. Daher nutze ich schon seit einigen Jahren die Möglichkeit, mit meinem Presseausweis das Messegelände schon am Montag zu betreten, um insbesondere im Freigelände ungestört fotografieren zu können. Auch wenn an diesem Tag auch hier noch gewerkelt und insbesondere die Fahrzeuge noch auf Hochglanz gebracht werden. Auch das Wetter spielt dabei eine Rolle, denn es war in diesem Jahr bis auf den Montag vor Messebeginn ziemlich unbeständig.

Die Schwerpunktthemen der diesjährigen Messe waren Nachhaltigkeit, Elektrifizierung Digitalisierung und natürlich das Thema „Künstliche Intelligenz“.

Auf dem Freigelände wurden neben modernen Hochgeschwindigkeitszügen und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auch auffallend viele Sonderfahrzeuge für Überwachung, Baumaßnahmen, Instandhaltung und für Notfälle gezeigt. Für den Personenverkehr dominierten die Triebwagen und Straßenbahnen, der Güterverkehr war insbesondere mit Spezialwagen vertreten.



Bei den Triebfahrzeugen wurde von Talgo mit der BR 105 erstmalig die Lok des „ICE-L“ auf den Gleisen der Innotrans präsentiert, deren Lieferung sich allerdings ziemlich verzögert hat, wodurch die Testfahrten mit den bereits fertig gestellten Wagengarnituren noch mit anderen Loks durchgeführt werden müssen.



Auch Dänemark hat 8 solcher 15-teiligen Garnituren bestellt, allerdings ohne Lok und Steuerwagen. Sie sollten mit Vectron bespannt ab 2025 die Relation Kopenhagen-Hamburg bedienen. Ein erster Mittelwagen wurde auf dem Stand von Talgo gezeigt.



Für den Nahverkehr stellte Stadler mit dem Regioshuttle „RS Zero“ eine völlige Neukonstruktion bei unveränderten Fahrzeugkonzept vor, das nur noch über einen elektrischen Antrieb verfügt und auch in einer zweiteiligen Version kommen soll. Das Fahrzeug kann entweder mit einer Batterie ausgestattet werden und auch mit Oberleitung betrieben werden oder wie gezeigt mit Generator, der von einem Wasserstoffmotor betrieben wird.



Siemens zeigte mit dem „Mireo Smart“ ein ausgereiftes Fahrzeug für den Nahverkehr, das in einer Standardausführung innerhalb von 18 Monaten geliefert werden kann.



**Der FLIRT Akku 3 XXL von Stadler.**

Für das gleiche Einsatzgebiet zeigte Stadler seinen „FLIRT Akku 3 XXL“. Desse Fahrzeugkonzept beruht weitgehend auf elektrischen Triebzügen FLIRT. Auf Streckenabschnitten mit Oberleitung fahren sie mit gehobenem Stromabnehmer und laden die Batterien. Gleichzeitig wird Bremsenergie zur Aufladung genutzt. Wo der Fahrdraht endet, setzen sie ihre Fahrt im Batteriemodus mit einer Reichweite von 150 km fort.

Von Alstom wurde ein Coradia Stream für den Regionalverkehr in Niedersachsen vorgestellt, von dem 34 Exemplare bestellt wurden, die ab Dezember zum Einsatz kommen sollen.

Ein vergleichbares Fahrzeug wurde von Stadler mit dem KISS Doppelstock-Triebwagen gezeigt, der in Österreich bei der ÖBB als Reihe 4734 im Nahverkehr unter dem Titel Cityjet eingesetzt wird.



Die Kölner S-Bahn wird von DB Regio mit einem Fahrzeug beglückt, das gar nicht so neu ist, sondern nach dem Betreiberwechsel der S-Bahn Hannover hier ein neues Einsatzgebiet finden soll. Äußerlich aufgehübscht und innen modernisiert wurde es auf der Innotrans präsentiert.

Stadler stellte für die Kleinprofilstrecken der Berliner U-Bahn die neueste Fahrzeug-Generation mit dem Typ JK vor. Gemeinsam mit dem Typ J für die Großprofil-Linien ist hier eine völlig neue Fahrzeuggeneration entstanden, von der auf der Basis eines Rahmenabkommens mit

der BVG bis 2030 insgesamt bis zu 1.500 Wagen abgerufen werden können.

Ebenfalls für die BVG bestimmt sind die Fahrzeuge des Typs „Flexity Tram“ von Alstom. Die neunteiligen, als „Urbanliner“ bezeichneten Straßenbahnzüge gehören mit 50 m Länge zu den längsten derartigen Fahrzeuge weltweit und haben eine Kapazität von 312 Fahrgästen.



Von der Münchener S-Bahn wurden erstmals neue Fahrzeuge bestellt, bei denen es ausschließlich nicht trennbare Langzüge geben wird. Vom Kopf dieses Triebwagens zeigte Siemens ein 1:1-Modell.

Omnipräsent war der Vectron von Siemens in drei Bauformen. Als 248 Dual mode mit 2.400 kW Dieselmotorleistung als gemeinsames Ausstellungsstück von Siemens und der DB. Des weiteren als 249 Dual mode light mit ca. 1.000 kW für den Rangierbetrieb und als 193 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h speziell für den von Siemens als „Vectrain“ bezeichneten Fernverkehrszug, dessen Wagen von Škoda hergestellt werden und der von der ČD als Wendezug Einheit unter der Bezeichnung „ComfortJet“ im hochwertigen Fernverkehr eingesetzt werden soll. Entsprechend hat

der Steuerwagen auch das „Gesicht“ des Vectron. Erster Einsatz wird die Verbindung Prag-Berlin mit späterer Verlängerung nach Hamburg sein.



Ein besonderes Versuchsfahrzeug stellte das „Aachener Rail Shuttle“ des Instituts für Schienenfahrzeuge der RWTH Aachen dar. Ein ultraleichtes zweiachsiges fahrerloses und batteriebetriebenes Fahrzeug, das autonom auf Nebenstrecken in Abständen von 10 bis 15 Minuten fahren könnte. Dabei hat man vor allem stillgelegte Nebenstrecken mit minimaler Sicherungsinfrastruktur im Visier, sodass mit diesem Fahrzeug z.B. gefahrlos unbeschränkte Bahnübergänge passiert werden können. Das Konzept berücksichtigt auch die Möglichkeit, den Fahrgastraum komplett vom Fahrwerk abzuheben und stattdessen Container zu transportieren.



Es gab aber auch noch elegante Exoten für den Fernverkehr. Der Velaro von Siemens war in seiner Ausführung für Ägypten mit Anschriften nach europäischem Standard und einigen spezifischen Einrichtung für die Klimatischen Verhältnisse eher unauffällig. Dagegen beeindruck-

te der Cinova H2 von der Chinesischen Staatsbahn schon eher. Nicht nur durch seine Brennstoffzellen-Technik, sondern auch durch sein Design und seine Innenausstattung. Daneben stand ganz unscheinbar ein auf Gummirädern bewegtes Fahrzeug, das wie eine Straßenbahn anmutete (ART = Autonomous Rail Rapid Transit).



Aus Italien kam der Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa ETR 1000, der von Hitachi gebaut wurde. Er konnte vor allem durch seine körpergerechten Sitze und Steckdosen mit USB-Anschlüssen für jeden Platz überzeugen, die man nicht suchen muss.



Besonders interessante Fahrzeuge gab es diesmal im Bereich der Infrastruktur-Unterhaltung und für Notfalleinsätze zusehen. Sehr eindrucksvoll war der „CatenaryCrafter“ der ÖBB, der mit einem klassischen Turmtriebwagen nicht mehr viel gemein hat. Oder der dreiteilige „ServiceJet“ der ÖBB, der bei Notfällen sehr nah an Unglücksstellen heranfahren kann und mit Wasserwerfern Brände löschen kann.



Beeindrucken konnte auch die Euro dual von Stadler in der Ausführung für England, obwohl sie durch die Anpassung an das britische Umgrenzungsprofil schmaler und niedriger ist.



Im Gegensatz dazu imponierte ein Triebkopf eines Doppelstock-Triebwagens des Typs TrainLink D für Australien durch seine Ausmaß hinsichtlich Höhe (4.402 mm) und Breite (3.034 mm). Er wurde in von Hyundai Rotem (Korea) geliefert und gehört zu einer neuen Fahrzeugflotte, die auf den Strecken von Sydney nach Newcastle, Lithgow und Kiama eingesetzt werden soll.



Neben den wenigen Reisezugwagen gab es eine Reihe von interessanten Spezialgüterwagen, die vor allem durch ihre Farbgebung und Bauart auffielen. So ein Schüttgutwagen mit hydraulischer Betätigung aller Klappen, dessen Bedienpult fast schon einem Führerstand glich. Genauso eindrucksvoll ist der 42,6 m lange, 3-teilige Niederdecker für den Transport von Zugmaschinen oder ähnlichem.



Recht farbenfroh kam ein für die Innotrans handbemalter Getreidesilowagen von Greenbrier daher, der von EP Logistics International eingesetzt wird.

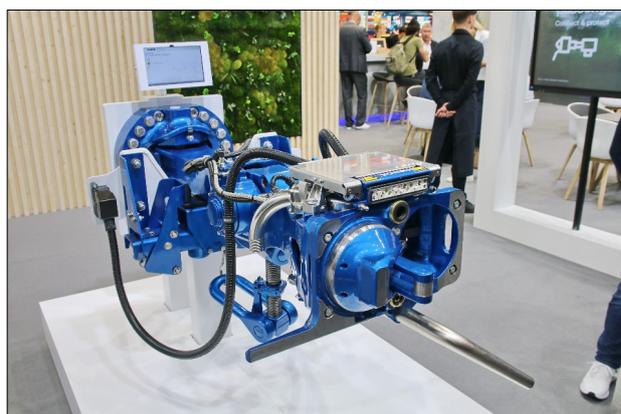


Eindrucksvoll auch der Containertragwagen für zwei 40"-Container für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, der mit zwei leuchtend bunten Containern beladen war.



Interessant auch spezielle Kesselwagen für die Chemieindustrie mit einer speziellen Tragrahmenkonstruktion.

Die automatische Kupplung war auch dieses Mal bei allen Herstellern der Scharfenbergkupplung ein Thema und es scheint, dass man sich einer grundsätzlichen Lösung nähert, die alle Anforderungen an die Tauglichkeit erfüllt. Dies wurde insbesondere an einem Beispiel der Fa. Voith deutlich. Allerdings ist aus der ursprünglichen Konstruktion, die sich schon seit langer Zeit bei Triebwagen bewährt hat ein hochkomplexes Gebilde geworden, das sehr teuer und technisch anspruchsvoll dem rauen Güterzugbetrieb kaum gewachsen sein dürfte.



Daher ist deren Einführung auf absehbare Zeit kaum vorstellbar. Wie nicht anders zu erwarten war auch die KI ein Thema für die Innotrans, auch wenn nicht ganz klar ist, wo sie sinnvoll angewendet werden kann und welcher Nutzen daraus wirklich zu ziehen ist.

**Bernd**

### Der Bahnhof Lindau-Insel

Der Inselbahnhof der Stadt Lindau wurde als Endpunkt der damaligen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Buchloe kommend, am 1. März 1854 eröffnet. Das erste Empfangsgebäude wurde gute neun Monate später, am 2. Dezember 1854 fertiggestellt.

1869 wurde der Trajektverkehr nach Romanshorn, 1873 der nach Konstanz aufgenommen.

1872 erreichte die Strecke von und nach Bludenz Lindau, ab 1899 konnte man auch nach Friedrichshafen fahren.

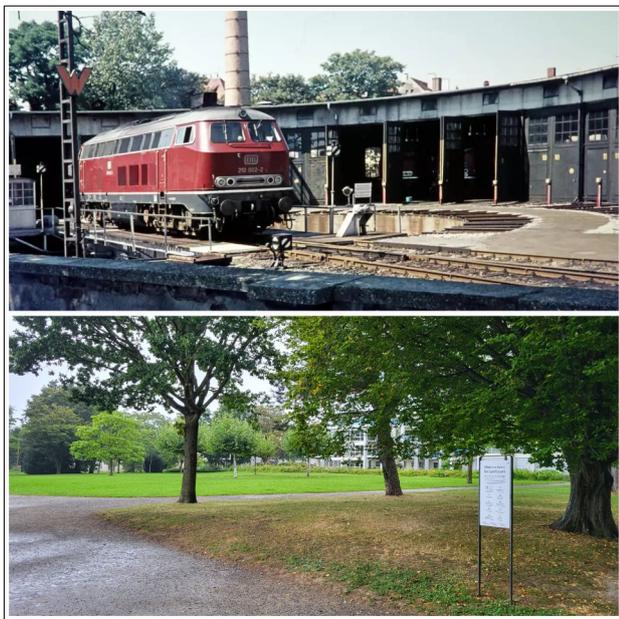
Bald schon genügte das Empfangsgebäude nicht mehr den Anforderungen und Mengen der täglich 120 Züge, welche Lindau anfahren und es wurde 1913 mit dem Bau des heutigen begonnen. Unterbrochen durch den ersten Weltkrieg, wurde es schließlich 1921 dem Betrieb übergeben. Dabei wurde darauf geachtet, dass aufgrund der sturmexponierten Lage hochwertige Materialien verwendet wurden. Ebenso sollte repräsentativ wirken, da es das „Eintrittstor“ in das damalige Deutsche Reich war.



Im Laufe der Jahre kam weiterer Verkehr hinzu:

In besten Zeiten befanden sich auch der Insel neben dem Personenbahnhof ein kleiner Güterbahnhof, ein Bw mit Dreh-

scheibe und Rundschuppen, die Anlagen für den Trajektverkehr sowie ein Torflager, da die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen viele ihrer Lokomotiven aufgrund fehlender eigener Kohle mit Torf heizten.



1954 erreichte der Fahrdrat die Insel seitens der ÖBB und Teile des Bahnhofes waren nun elektrisch befahrbar. Erst 2020 wurde der komplette Bahnhof elektrifiziert.

Im Rahmen des Projektes Bahnhof 21 wurde nun der Festlandbahnhof Reutin ausgebaut und große Teile des Verkehrs dorthin ausgelagert. Somit verlor der Inselbahnhof viel an Bedeutung. Aktuell verkehren heute:

- RB 92  
Lindau Insel-Kißlegg-Memmingen  
Arverio • zweistündlich
- RB 93  
Lindau Insel-Friedrichshafen  
DB • stündlich
- RE 96  
Lindau Insel-Kißlegg-Memmingen-München  
Arverio • zweistündlich

REX Lindau Insel-Feldkirch(-Bludenz/Schruns)

ÖBB • (halb-)stündlich  
S1

Lindau Insel-Feldkirch-Bludenz

ÖBB • zweistündlich

Von den ehemaligen Bahnbauten wurde das Bw inzwischen nahezu rück- und von Wohngebäuden, Parks oder anderen Freizeitangeboten überbaut.

Das ehemalige Torflager steht unter Denkmalschutz und wird heute anderweitig verwendet.

Die Eilguthalle wurde aufwendig renoviert und beherbergt heute ein Restaurant, eine Oldtimersammlung eine Niederlassung der Bodensee-Schiffsbetriebe.



Die beiden elektromechanischen Stellwerke sind heute nicht mehr in Betrieb und der Bahnhof wird aus Immenstadt ferngesteuert.

bis 15. Mai 1936:	Lindau Stadt
bis 12. Dezember 2020:	Lindau Hbf
ab 13. Dezember 2020:	Lindau-Insel
Bezeichnung DB:	MLI
Bezeichnung ÖBB:	L

## Rückschlag für die neuen Fahrzeuge der Schönbuchbahn

Die runderneuerte und elektrifizierte Strecke der Schönbuchbahn wurde am 15. Dezember 2019 wieder in Betrieb genommen und mit den vorhandenen RegioShuttle und von der DB angemieteten ET 426 betrieben.

Da es für die speziellen Bedürfnisse dieser Strecke von der Industrie keine passenden Fahrzeuge gab, erhielt die spanische Firma CAF den Auftrag passendes Fahrzeug zu entwickeln, das leicht, kostengünstig und hinsichtlich der Instandhaltungskosten auch wirtschaftlich ist. Spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sollten diese Triebwagen in Betrieb gehen. Bis dahin wurden die neun bestellten Triebwagen auch geliefert. Seit dieser Zeit stand ein Ausflug des FES auf diese interessante und neu belebte Strecke auf der Agenda. Probleme gab es jedoch mit der Bremsanlage, die entsprechend der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ausgelegt war und damit nicht der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung entsprach. Entsprechend erteilte das Eisenbahnbundesamt keine Zulassung.

Eine Änderung der Bremsanlage ist offensichtlich nicht ganz einfach, denn anders lässt es sich nicht erklären, dass die Fahrzeuge so lange ungenutzt herumstanden und offenbar keine brauchbare Lösung gefunden wurde. Stattdessen mussten die von der DB geliehenen elektrischen Triebwagen Dieseltriebwagen des Typs Regioshuttle weiter eingesetzt werden.

Nach zahlreichen Umbauten und Versuchsfahrten und anschließenden langwierigen Genehmigungsverfahren sollte es nach Angaben des Herstellers am 9. Juni 2024 endlich losgehen. Aber weit gefehlt, es kam erneut eine Hiobsbotschaft aus Spanien. Die Zulassung sei nicht rechtzeitig zu schaffen, es braucht einen

neuen Termin für die Betriebsaufnahme auf der Schönbuchbahn. Der neue Termin wird nunmehr auf den Jahresfahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 gelegt.



Darüber ist man beim zuständigen Landratsamt natürlich sehr unglücklich und die erneute Terminverschiebung war eine riesige Enttäuschung. Insbesondere angesichts der Tatsache, dass die alten Dieselfahrzeuge und die vorübergehend angemieteten Elektrozüge verschlissen sind und der Aufwand für Wartung und ständige Reparaturen enorm ist. Daher hofft man jetzt, dass dieser Termin endgültig sein wird. Vom Geschäftsführer des Zweckverbandes wurde zum Ausdruck gebracht, dass in Zusammenarbeit mit CAF alles Erforderliche veranlasst wurde, damit die Zulassung gelingt. Frühzeitig wurde die Multiplikatoren-schulung und Triebfahrzeugführerausbildung begonnen sowie die technische Abnahme vorgezogen, damit der Juni-Termin zu halten gewesen wäre. Es gab auch einen präzisen Masterplan für alle operativen Abläufe, der mit CAF und dem Betreiber WEG abgestimmt war. Offenbar sind aber die Gründe nachvollziehbar, die CAF ins Feld führt und auch der neue Zeitplan ist stichhaltig.

Für die Terminverlegung gibt es lt. CAF im Wesentlichen zwei Gründe. Mit der am Anfang des Jahres gestarteten, intensiven Test- und Erprobungsphase der neuen Elektrozüge für die Schönbuchbahn ist CAF gut vorangekommen und das gilt ebenso für die im März gestarteten und parallellaufenden technischen Abnahmen der ersten Fahrzeuge. Allerdings werden die aus beiden Verfahren gewonnenen Erkenntnisse in der technischen Umsetzung an der Fahrzeugflotte und in der Nachweisführung mehr Zeit in Anspruch nehmen als ursprünglich geplant.

Darüber hinaus erfolgt die Verschiebung, um die besonderen Anforderungen des Zulassungsverfahrens in jeder Hinsicht erfüllen zu können. Denn das Zulassungsverfahren ist nicht nur sehr komplex, sondern weicht mit seinen erforderlichen Nachweisführungen auch vom nor-

malen Standardverfahren ab, weil der moderne Elektrotriebzug BR 455 Nexio mit seiner innovativen Konfiguration nicht in allen Belangen mit einem Regelfahrzeug vergleichbar ist. Somit weichen auch die einzelnen Zulassungsschritte vom standardisierten Verfahren ab und benötigen deutlich mehr Zeit als zum Jahresanfang angenommen.

Aus diesen Erkenntnissen wurde nun in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden ein neuer Zeitplan definiert, um die Betriebsaufnahme für den Fahrgastbetrieb am 15. Dezember 2024 sicherzustellen.

Dann können wir ja hoffentlich im Frühjahr des nächsten Jahres der Schönbuchbahn einen Besuch abstatten und die neuen Fahrzeuge selbst „erfahren“.

**Bernd**

## Neues Mitglied

**W**ir haben ein neues Mitglied. Wobei es diesmal ein „altes neues“ Mitglied ist. **Christian aus Siegsdorf** (bei Traunstein in der Nähe des Chiemsees) war früher schon Mitglied, konnte dem FES da aber nicht genügend Zeit widmen und ist daher wieder ausgetreten. Das, was er beim FES gesehen und gehört hatte hat ihm aber so gut gefallen, daß er nun ein zweiten Anlauf unternimmt und sich vorgenommen hat, dem FES nun gebührend Zeit zu widmen. Wir begrüßen ihn wieder hoffen, daß ihm das diesmal gelingt und freuen uns viele gemeinsame Treffen und Aktivitäten mit ihm!

## Historie und Technik der Zahnradbahn

Die Stuttgarter Zahnradbahn fährt seit 1884. Sie diente vor allem als „Arbeiterbahn“ von den Filderorten in die „Residenz“. Außerdem beförderte sie Feldfrüchte und Milchkannen zum Markt und Baustoffe in die aufstrebende Landeshauptstadt. Damit wurde – wenn auch mühsam – Geld verdient, und so hat sie nicht der Staat erbaut, sondern zwei Unternehmer: Emil Kessler, Gründer der Maschinenfabrik Esslingen, und Karl Kühner, Ziegeleibesitzer aus Degerloch. Kesslers Fabrik als „Systemhaus“ lieferte alles aus einer Hand – die aufwändigen Gleisanlagen, die raffinierten Lokomotiven und die dazugehörigen Wagen. Immerhin war „Esslingen“ der weltweit zweitgrößte Hersteller von Zahnradbahnen.



Heute gehört Stuttgarts Zahnradbahn zu den vier letzten ihrer Art in Deutschland – neben der Drachenfels-, der Zugspitz- und der Wendelsteinbahn. Und sie ist die einzige davon, die dem täglichen Alltagsbetrieb einer Großstadt dient und „für ein Taschengeld“ befahren werden kann. Die prächtige Aussicht ist dennoch „im Preis drin“ – und das ganze Jahr ein Erlebnis! Von den historischen Fahrzeugen aus dem Jahre 1935, 1898 (Triebwagen und Vorstellwagen) und 1982 steht jeweils ein kompletter Zug im Straßenbahnmuseum Stuttgart in Bad Cannstatt, weitere Fahrzeuge sind bei der Härtsfeld-Museumsbahn Neresheim im Einsatz.

### Streckendaten

Streckenlänge	2,2 km
Spurweite	1 000 mm
Höhenunterschied	210 Meter
Maximale Neigung	17,8 %
	(Betriebsgleis zum Depot 20 %)

### Eröffnungen

**25.08.1884**

Stuttgart Zahnradbahnhof Filderstraße–  
Degerloch Zahnradbahnhof

**21.12.1936**

Abzweig Liststraße–Marienplatz

**16.12.1994**

Degerloch Zahnrad-Bf–Degerloch 200 m  
Stuttgarts Zahnradbahn benutzte am Anfang die sogenannte Riggenbach-Leiterzahnstange. Sie ist nach dem Ingenieur Niklaus Riggenbach benannt, der 1871 die erste schweizerische Zahnradbahn baute. Seit einiger Zeit werden die in Stuttgart verwendeten Zahnstangen jedoch aus normalen Eisenbahnschienen mit breitem Kopf herausgefräst. Weil die Stuttgarter Bahn im Straßenraum verläuft, ist die Zahnstange so tief eingebaut, dass sie nicht höher liegt als die normalen Schienen. Allerdings kann die Zahnradbahn dadurch nicht auf andere Bahnstrecken wechseln. Deshalb benötigen die Fahrzeuge der „Zacke“ überall ein Zahnradgleis und spezielle Weichen.

Eine Achse jedes Drehgestells der Triebwagen ist mit einem Zahnrad ausgerüstet – jeder vierachsige Wagen besitzt also zwei Zahnräder. Angetrieben und gebremst werden die Wagen nur über die Hauptzahnräder, die in die Zahnstange eingreifen. Die Räder auf den Schienen laufen nur lose mit. Auf der Stuttgarter Zahnradbahn fahren zunächst nur Dampflok, ab 1902 auch elektrische Triebwagen. 1935 folgte die zweite Generation elektrischer Triebwagen, 1982 die dritte, 2023 die vierte.

Quelle: SSB

**Bernd**

## Stadtspaziergang „Zacke“ in Stuttgart am 20. Oktober

**A**m **Sonntag, den 20. Oktober 2024** möchten wir seit langer Zeit wieder einmal einen besonderen „Stadtspaziergang“ in Stuttgart abfahren bzw. ablaufen:

**Treffpunkt ist um 10:30 Uhr** am Straßenbahnmuseum in Stuttgart-Bad Cannstatt, Veielbrunnenweg 3, 70372 Stuttgart, unweit des S-Bahnhofes.

Dort findet an diesem Sonntag der Thementag „Zacke“ zum Jubiläum „140 Jahre Zahnradbahn“ statt. Außer der Ausstellung zum Jubiläum der „Zacke“, finden stündliche Führungen statt, bei denen die sonst nicht zugänglichen historischen Fahrzeuge der Zahnradbahn (104, Bj.950 und 1003, Bj.1981) besichtigt werden können. Wer möchte (bitte melden) kann im Museum auch zu Mittag essen (Maultaschen mit Kartoffelsalat).



Um 13:02 Uhr fahren wir mit der Oldtimerlinie 23 zum Fernsehturm.

Nach kurzem Aufenthalt (13:42-14:02 Uhr) geht es wieder hinunter zum Charlottenplatz, wo wir um 14:15 Uhr die

Oldtimerlinie 23 verlassen und um 14:26 Uhr in die Stadtbahnlinie U14 umsteigen.

Schon drei Minuten später erreichen wir um 14:29 Uhr den Marienplatz.

Wieder an der Oberfläche, fahren wir um 14:45 Uhr mit der Zahnradbahn aus dem Talkessel nach Degerloch, wo wir um 14:55 Uhr ankommen.

Einkehr ins Café Treiber.

Gegen 16:30 Uhr machen wir uns zu einem Spaziergang über den Dornhalden- und den Waldfriedhof auf. Dabei besuchen wir die Gräber bekannter Persönlichkeiten.

Mit der Seilbahn um 17:30 Uhr geht es wieder hinunter in die Stadt zum Südheimer Platz, wo unser Ausflug offiziell um 17:34 Uhr endet.

Von dort Fahrmöglichkeit zum Hauptbahnhof mit Linie U1 ab 17:50 Uhr, Hbf an 18:04 Uhr oder alle Viertelstunde.

Für den Spaziergang sollte man einigermaßen gut zu Fuß sein.

**Bitte meldet Eure Teilnahme unter [stuttgart@fes-online.de](mailto:stuttgart@fes-online.de) an.**

**Das ist wichtig für die Teilnehmerzahl für die Führung im Museum!**

Gebt bitte auch an, ob ihr im Straßenbahnmuseum zu Mittag essen und in Degerloch bei Kaffee und Kuchen dabei sein wollt.

Auch könnten wir optional den Tag im Café der Weissenburg oder im „Blockhouse“ am Bahnhof beschließen...

Stadtbahn, „Zacke“ und Seilbahn können mit dem Deutschlandticket befahren werden. Für Museum und Oldtimerlinie sind 11,50 € zu berappen.

*Wir sehen uns.*

**Wolfgang**

## Besuch des Märklineums am 23. November

In der Vorweihnachtszeit wollen wir uns auch in diesem Jahr wieder dem Thema Modellbahn widmen. Unser Ziel ist das Werksmuseum von Märklin, das schon lange an verschiedenen Standorten existierte und 2021 in einem Neubau direkt neben dem Hauptgebäude in der Stuttgarter Straße als Märklineum völlig neu gebaut wurde.



Auf vier Ebenen Ausstellungsfläche werden Produkte aus 165 Jahren Firmengeschichte präsentiert. Angefangen als kleine Fabrik für Blechspielwaren bis zum weltweit bekannten Produzenten von hochwertigem Metallspielzeug. Heute bedient Märklin als Marktführer alle wichtigen Modellbahn-Spuren. Interaktive Medientechnik und kreative Inszenierungen machen den Besuch sehr abwechslungsreich.



Die Ausstellung erzählt auf vier Ebenen exemplarisch Geschichten über Technik und Spielvergnügen. Sie beginnt der Historie folgend mit den Blechspielzeugen aus den Anfangsjahrzehnten des 1859 gegründeten Unternehmens. Dazu gehören vor allem die fein gearbeiteten Puppenküchen und Blechspielwaren für Mädchen aus der Gründerzeit. Aufgeteilt in verschiedenen Themenkojen, eröffnet sich den Museumsbesuchern auf der ersten Etage unter dem Titel „Mythos Märklin“, die überraschend große Vielfalt der Märklin-Produkte zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Angefangen von funktionsfähigen Haushaltsgeräten wie Kinder-Kochherden, filigranen Kutschen bis hin zu Dampfmaschinen oder uhrwerkbetriebenen Schiffen. Eine besondere Rolle spielen dabei die Märklin Metallbaukästen und die Auto-Rennbahn „Märklin Sprint“.



Auf der zweiten Ebene dreht sich alles um das Thema „Modellbahnen“. Hier werden u.a. besonders spektakuläre Lokmodelle wie das H0-„Millennium-Krokodil“ mit dem Gehäuse aus 950er Platin und Rubinen als Rangierlichter oder die in eine Glühbirne eingebaute Spur-Z-Tenderlok der Baureihe 89 gezeigt. Ein „Hingucker“ ist zudem die motorgesteuerte Installation „Präzision“, die mit „Kroko-

dil“-Modellen der Spurweiten 1, H0, N (Minitrix) und Z vermittelt wird. Besucher können hier Qualität und Detailtreue im wahrsten Sinne des Wortes „unter die Lupe“ nehmen.



Mit einer Virtual-Reality-Anwendung im 87:1 nachgebauten Führerstand des Modells einer E 10-Lok können große und kleine Besucher mit Hilfe der VR-Brille in 3D-Animation in eine Märklin-Lok hineinschweben.

Ein Highlight ist darüber hinaus eine über 100 Quadratmeter große Modellbahnanlage, die im Untergeschoss auf zwei Ebenen betrachtet werden kann und an der teilweise noch gearbeitet wird. Die beeindruckende Miniaturwelt führt durch mehrere Epochen der Bahngeschichte. Ergänzt wird dieses Erlebnis durch eine realitätsnahe Tag-Nacht-Projektion inklusive originalgetreuer Sound-Installation.



Begleitet von einer Multimedia-Wand und einer beeindruckenden Sound-Installation wechselt die gesamte Anlage binnen fünfzehn Minuten vom Sonnenaufgang, begleitet von Vogelgezwitscher und läutenden Kirchenglocken, bis hin zum Sonnenuntergang und nächtlichem Grillenzirpen. Bis zu fünf Eisenbahnepochen (von 1900 bis in die 2010er-Jahre) und ihre unterschiedlichen Themen können Besucher hier hautnah erleben: die ländlich geprägte Eisenbahnzeit, die stadtorientierte Industrialisierung und die Phase des Mischbetriebs von Dampf-, Diesel- und E-Loks bis hin zum modernen ICE-Betrieb.

Das klingt alles sehr einladend, daher wollen wir **das Märklineum am Nachmittag des 23. Novembers besuchen**.

**Wir treffen uns um 12:00 Uhr** am Hauptbahnhof von Göppingen und suchen zum Mittagessen ein Lokal auf. Anschließend besuchen wir das Märklineum, dessen Bistro auch die Möglichkeit für Kaffee und Kuchen bietet. Gegen 17:00 Uhr machen wir uns wieder auf den Weg zum Bahnhof, damit wir rechtzeitig nach Stuttgart-Bad-Cannstatt kommen, um an **der von uns bestellten Fahrt mit dem Glühwein-Express der Stuttgarter Straßenbahn teilzunehmen**.

#### **Eintritt Märklineum:**

Erwachsene	€ 10,-
ab 15 Personen	€ 8,-

**Bernd**

#### **Wichtiger Hinweis:**

Für die Planung des Museumsbesuchs und der Tischreservierung bitten wir um eine **verbindliche Anmeldung mit Info zur Teilnahme bei der Glühwein-Fahrt bei Bernd**.

☎ (09 11) 69 66 38

📱 (SMS & WhatsApp) (01 72) 9 59 79 87

E-Mail [bernd@fes-online.de](mailto:bernd@fes-online.de)



## Samstag, 23. November 2024 Abfahrt 19 Uhr

Mit einem nostalgischen Stuttgarter Straßenbahnwagen aus den 1950er Jahren („T2 mit Schiffle“) geht es zu einer gemütlichen Rundfahrt vom Straßenbahnmuseum in Bad Cannstatt durch den Stuttgarter Norden, unter Teilen der Innenstadt hindurch und über die spektakuläre Panoramastrecke hinauf zur Ruhbank am Fuß des Fernsehturms und wieder zurück. Zum Auftakt besteht Gelegenheit zum Besuch des Straßenbahnmuseums (im Preis enthalten). Während der Fahrt gibt es einen Glühwein bzw. alkoholfreien Punsch und einen Lebkuchen (im Fahrpreis enthalten).

Wer Appetit auf einen weiteren Glühwein bzw. alkoholfreien Punsch und/oder Lebkuchen haben, kann diesen während der Fahrt erwerben. Die Rundfahrt dauert ca. zwei Stunden inkl. Pause. Bitte beachten Sie, dass Gelegenheit für einen WC-Besuch nur im Straßenbahnmuseum vor bzw. nach der Fahrt besteht.

Die maximale Teilnehmerzahl ist 44.

Die Fahrt findet gemeinsam mit dem Verein „Weissenburg e.V.“ statt.

Über das Ticket-System der Weissenburg kann ab sofort gebucht werden. Ihr erhaltet eine Bestätigungs-Mail mit den Kontodaten der Weissenburg. Hier der Link:

<https://r.burg.lgbt/eqple> (dabei handelt es sich um ein vorreserviertes Kontingent für uns, denn seitens der Weissenbürger besteht bereits ohne Werbung ein reges Interesse. Wenn dieses Kontingent aufgebraucht ist, könnt ihr trotzdem buchen, wenn noch was frei ist.

**Bitte dann rasch anmelden, denn 44 Plätze sind nicht viel.**

Anmeldungen bitte parallel an: [wck1959@gmx.de](mailto:wck1959@gmx.de) (auch wenn was nicht klappt...)

Übrigens: Nach der Fahrt kommt man auch noch nach Köln zurück...

Bitte beachtet auch das „Vorprogramm“ mit dem Besuch im Märklin-Museum.

## 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: 8. Oktober + 12. November + 10. Dezember

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

**Info:** Wolfgang - E-Mail [wolfgang@fes-online.de](mailto:wolfgang@fes-online.de)

**München** (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Termine: 25. Oktober + 29. November + 27. Dezember

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Restaurant „Zum Brunnstein“, Elsässer Straße 16

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

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

Termine: 13. Oktober + 10. November + 8. Dezember

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café - ess - bar „CARTOON“, An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg

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

## Veranstaltungen

### 19. Oktober - Samstag

#### **Wasserburg am Inn – ab München**

**Treff:** München Hbf (vor Gleis 10), Fahrt **ab 9:41 Uhr** mit BRB RB 54 nach Kufstein.

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

### 20. Oktober - Sonntag

#### **Stadtspaziergang mit „Zacke“ – Stuttgart**

**Details:** siehe Artikel auf Seite 17

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

### 16. November - Samstag

#### **Osterseen – ab München**

**Treff:** München Hbf (vor Gleis 29), Fahrt **ab 9:00 Uhr** mit mit RB 66 Richtung Kochel.

Wir fahren bis zur Station Iffeldorf und unternehmen eine Wanderung rund um die Osterseen.

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

### 23. November - Samstag

#### **Märklineum und Glühweinfahrt mit historischer Straßenbahn – Stuttgart**

**Details:** siehe Artikel auf Seite 20

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

### 14. Dezember - Samstag

#### **Salzburg – ab München**

**Treff:** München Hbf (vor Gleis 9), Fahrt **ab 9:55 Uhr** mit BRB RE 5 nach Salzburg.

Wir fahren mit der historischen Garnitur der Salzburger Lokalbahn (Sonderfahrt für Licht ins Dunkel) bis Oberndorf zum Weihnachtsmarkt. Danach besteht noch die Möglichkeit den Weihnachtsmarkt im Schloss Hellbrunn zu besuchen.

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

### 15. Dezember - Sonntag

#### **Weihnachtsstammtisch in weihnachtlicher Atmosphäre mit Kaffee und Plätzchen, Lebkuchen,... und natürlich wieder einer kleinen Überraschung für jeden Teilnehmer!**

Ab 15:30 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart

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