

FES-Mitteilungen ***Ausgabe 4/2010*** ***Oktober 2010***



Schwäbische Waldbahn

Innotrans

Stuttgarter Modellbahnschau am 17. Oktober

„Modellbahn '65“ am 21. November

Veranstaltungen

Liebe Fes'ler,

langsam neigt sich schon wieder ein Jahr seinem Ende zu, das von zahlreichen Höhepunkten gekennzeichnet war. Aus Sicht des FES war es natürlich das erfolgreiche und gut besuchte Funtreffen in Nürnberg, das nicht ohne Grund dort stattfand. Veranstaltungen und Feierlichkeiten aus Anlass des 175-jährigen Eisenbahnjubiläums haben uns das ganze Jahr begleitet. Auf einige noch aktuelle und sicher auch interessante Veranstaltungen in Nürnberg und Fürth gibt es in diesem Rundschreiben noch Hinweise. Genau an unserem Stammtischwochenende im Oktober macht die DB AG aus dem gleichen Anlass mit ihren Bahnhofsfesten in Stuttgart Station. Wir werden wohl auf eine Teilnahme verzichten, denn diese Veranstaltung passt nicht in die aktuelle Situation des Stuttgarter Hauptbahnhofes, und ist nach allen bisherigen Berichten den Besuch auch nicht wert.

Daher beschränken wir uns im Herbst auf das Thema Modellbahn. Ganz aktuell ist eine sehenswerte Ausstellung großer Spuren in den Königsbau-Passagen, die wir uns im Oktober anschauen wollen, und im November besichtigen wir wieder traditionell eine Modellbahnanlage, diesmal die der BSW-Gruppe „Modellbahn '65“.

Und nicht zu vergessen unsere wirklich schon traditionelle Weihnachtsfeier im Dezember, zu der alle Mitglieder und Freunde des FES wieder herzlich eingeladen sind.

Euer Bernd

Titelbild

Bombardier hatte anlässlich des Tags der offenen Tür im Werk Hennigsdorf einige Elloks „organisiert“, die dort im Laufe seiner Geschichte gebaut wurden.

Impressum

Herausgeber:	Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V. Postfach 13 11 06 70069 Stuttgart
Bankverbindung	
PSD Bank RheinNeckarSaar	BLZ 600 909 00
Konto-Nr.	78 19 676 600
IBAN	IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00
BIC	GENODEF1P20
Redaktion:	Patrick Fiala, Bernd Zöllner
Erscheinungsweise:	vierteljährlich Anfang Januar, April, Juli, Oktober
Namentlich unterzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.	
Kontakt:	
1. Vorsitzender Bernd Zöllner:	vorstand@fes-online.de
Redaktion FES-Mitteilungen:	redaktion@fes-online.de
Veranstaltungsvorschläge:	termine@fes-online.de
Internet:	http://www.fes-online.de/

Der FES besucht die Schwäbische Waldbahn

Am 19. September 2010 trafen sich um 12:40 Uhr elf FES'ler und ein Interessent am Schorndorfer Bahnhof, um von hier um 13:00 Uhr mit einem Zug der Schwäbischen Waldbahn nach Welzheim zu fahren.

Der Zug bestand aus der Diesellok 212 084, einem Behelfsgepäckwagen, mehreren vierachsigen Umbauwagen und einem D-Zug-Abteilwagen.



Nach rund 600 Metern verließ der Zug die Hauptstrecke, überquerte auf einer 35 Meter langen Stahlfachwerkbrücke die Rems, um in das Wieslaufstal zu kommen und dann weiter nach Rudersberg, dem Betriebsmittelpunkt der modernen Wieslaufstal zu gelangen.

Nun ging es auf den am 8. Mai diesen Jahres neu eröffneten und interessantesten Streckenabschnitt. Als erstes kam nach dem Dorf Klaffenbach der 51 m lange Igelsbachviadukt, weiter ging es über den 121 m langen und 25 m hohen Strümpfelbachviadukt (einer der Höhepunkte der Bahn), um durch dichten Wald den Bahnhof Laufenmühle zu erreichen. Jetzt zweigt die Bahn in ein Seitental ab, um über dem 168 m langen und 25 m hohen Laufenmühle-Viadukt den Bahnhof Breitenfürst zu erreichen. Weiter geht es durch den Tannwald zur Endstation Welzheim.

Dort wären wir nach dem Umsetzen der Lok um 14:30 Uhr wieder nach Schorndorf zurück gefahren. Leider hatte der Lok- oder Zugführer den Schlüssel für die Weiche zum Umsetzen unserer Lok nicht dabei, so dass ein Bediensteter mit dem Auto nach Rudersberg fahren musste um den Schlüssel zu holen.

Diese gewonnene Zeit nutzten wir um den Bereich um den Bahnhof zu erkunden. Knud-Axel nutzte die Gelegenheit, um die Oldtimerbusse in Augenschein zu nehmen, welche auf einer Sonderlinie eingesetzt waren. Wobei ein Schweizer Postbus mit Esslinger Zulassungsnummer sein besonderes Interesse weckte.



Mit etwa einer halben Stunde Verspätung ging es dann wieder nach Schorndorf zurück.

Dort angekommen suchten und fanden wir ein Café mit einem ansprechen Kuchenbuffet und ausreichend Platz für unsere Gruppe. Hier fanden unsere angeregten Gespräche ihre Fortsetzung. Irgendwann sind wir dann wieder in unsere Dörfer und Städte gefahren, ich hab da nicht mehr auf die Uhr geschaut. Ich glaube allen hat es gefallen.

Knud-Axel

100 Jahre Hennigsdorf

FÜR jeden Ellok-Fan ist das ehemalige AEG-Werk in Hennigsdorf im Norden von Berlin ein Begriff. Hier wurden so bekannte Loks wie die E 18, die E 19 und die E 94 gebaut. Vor 100 Jahren hat sich die AEG entschieden weit draußen vor den Toren der Stadt Berlin ein Gelände zu erwerben, auf dem eine neue Lokomotivfabrik errichtet werden konnte, die den gewachsenen Anforderungen an die Leistungen und Stückzahlen der zu bauenden Lokomotiven gerecht werden konnte.

Nach dem Krieg wurde dieses Werk zum „volkseigenen Betrieb“ „VEB elektrotechnische Werke Hans Beimler“, der alle bei der DR der DDR eingesetzten Elloks gebaut hat. Angefangen hat es 1961 mit den Reihen E 11/E 42, weiter ging es mit der BR 250 für den schweren Güterzugdienst und der BR 243, die das Erfolgsmodell schlechthin war.



Die noch heute bei der DB AG eingesetzten Loks der heutigen Reihen 155 und 143 zeigen deutlich, dass es sich um sehr solide und zuverlässige Produkte gehandelt hat. Letzte Neuentwicklung und der Schritt in die Drehstromantriebstechnik war die anfangs als 12X bezeichnete Universalloks, die später die Baureihenbezeichnung 128 erhielt und Grundlage für die Entwicklung der BR 145 war.



Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums veranstaltete die Fa. Bombardier, zu der das Werk heute gehört, am Wochenende vor der Innotrans (18./19. September) ein Tag der offenen Tür. Insgesamt fünf Freunde aus Berlin, Buxtehude, Mannheim und Nürnberg haben sich im Bombardier-Werk in Hennigsdorf umgesehen.



Mit großen Schautafeln gab es einen guten historischen Überblick über die Geschichte des Werkes. Darüber hinaus konnten die Werkshallen mit der Motoren- und Fahrzeugfertigung besichtigt werden konnten. Heute werden hier ausschließlich Triebwagen hergestellt, die Produktion von Lokomotiven hat das ehemalige Henschel-Werk in Kassel übernommen. Im Moment läuft in großem Stil die Produktion des Talent 2, der in ganz unterschiedlichen Konfigurationen bei mehreren Netzen zum Einsatz kommen soll, unter anderem bei der S-Bahn in Nürnberg, dem E-Netz

Franken, bei der Moseltalbahn, auf der Strecke Cottbus–Leipzig und als „Mittelhessen-Express“ auf der Frankfurt (Main)–Gießen–Treysa/Dillenburg und Hanau–Friedberg–Gießen zum Einsatz kommen.



Mit 211 001, 155 001, 143 002 waren die typischen Nachkriegsentwicklungen vertreten. Dazu gehörte auch die 251 012 als Vertreterin der 50-Hz-Technik auf der berühmten Rübelandbahn im Harz.



In einer groß angelegten Fahrzeugschau hatte man keine Kosten und Mühen gescheut, alle Baureihen, die Hennigsdorf gebaut worden sind durch Loks, die noch vorhanden und fahrbar waren zu belegen. Dazu zählten: E 71 28 und E 95 02 als älteste Exemplare, E 44 507 als bewährte Sonderbauart der E 44 und E 04 11, E 18 47 und E 19 01 als Vertreter der Vorkriegs-schnellzugloks.



Insgesamt war es ein beeindruckender Einblick in ein Werk, das mit modernsten Fertigungsmethoden unter Beweis stellt, dass eine Quasi-Serienfertigung auch bei Schienenfahrzeugen möglich ist.



Bernd

Innotrans 2010

IM Zweijahres-Rhythmus findet in Berlin die Innotrans statt. Die Leitmesse der Schienenfahrzeugindustrie mit insgesamt 2242 Ausstellern aus 45 Ländern hat in diesem Jahr erstmals nicht nur das gesamte Messegelände unter dem Funkturm belegt, sondern mit 106 612 Fachbesuchern wurden ebenfalls alle bisherigen Rekorde gebrochen. Das waren 20% mehr als vor zwei Jahren und es war insbesondere auf dem Freigelände deutlich zu spüren. Hier waren auf 3500 m Gleis insgesamt 121 Fahrzeuge ausgestellt, darunter wieder die neuesten Entwicklungen der Schienenfahrzeugbranche, die teilweise auch von innen besichtigt werden konnten.



Dazu gehörte an erster Stelle die von Siemens präsentierte neueste ICE-Generation, die als Baureihe 407 mit einem End- und zwei Mittelwagen vertreten war. Die Fa. Bombardier stellte als Konkurrenz-Modell ein „Mockup“ vom Endwagen ihres Konzeptes eines Hochgeschwindigkeitszuges vom Typ V300 „Zefiro“ vor, der bereits von der chinesischen und italienischen Staatsbahn bestellt wurde. Für die Schweiz liefert Bombardier die neue Generation des Hochgeschwindigkeits-Pendolinos. Siemens stellte eine neue Lokomotivplattform mit der Bezeichnung „Vectron“ vor, in die alle bisherigen Erfahrungen mit der Drehstrom-Antriebstechnik eingeflossen sind. Dieser Lokotyp mit einem recht ansprechenden Design kann als reine Einsystemlok für alle Wechselstromsysteme, für alle Gleichstromsysteme

aber auch als Mehrsystemlok geliefert werden. Darüber hinaus ist auch eine Diesel-Variante möglich.



Von Alstom war der französische Gegenentwurf einer modular aufgebauten universellen Drehstromlok unter der Bezeichnung Prima II zu sehen. Auch für den Nahverkehr war einiges zu sehen. So der bekannte 440 für das Agilis-Netz in Regensburg, ein belgischer und ein polnischer Nahverkehrs-Elektrotriebzug waren ebenso vertreten wie der Schweizer Doppelstock-Flirt von Stadler und sogar ein kompletter U-Bahnzug der Londoner U-Bahn, der von Bombardier hergestellt wurde. Die Hamburger Hochbahn war ebenfalls mit der neuesten Generation eines U-Bahnzuges vertreten, wie die Stadt Rom mit einem Fahrzeug der dortigen fahrerlosen U-Bahn. Selbstverständlich waren auch die Straßenbahn mit aktuellen Entwicklungen vertreten.

Auch das Thema Instandhaltung und Renovierung von Eisenbahnfahrzeugen war vertreten. Als Beispiele waren eine renovierter Schweizer Aussichts-IC-Wagen und französische Corail-Wagen vertreten. Auf großes Interesse stieß immer wieder der Schweizer Infrastrukturdiagnose-Fahrzeug der SBB, mit dem bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h eine umfassende Streckeninspektion durchgeführt werden kann (Gleiszustand und -lage, Tunnel, Oberleitung).



Als Kontrast waren auch einige Oldtimer zu sehen. So war der voll funktionsfähige Nachbau der sächsischen I K Nr. 54 ausgestellt und auf dem Zuführgleis des Freigländes pendelte eine 2-achsige Tenderlok die einer T 2 ähnelte und die dem Inhaber der Fa. Wiebe gehört. Mit der blauen E 94 von der Mittelweserbahn war auch eine AEG-Lok vertreten, offensichtlich im Zusammenhang mit dem 100-jährigen Jubiläum der AEG-Lokfabrik in Hennigsdorf.



Bei den Dieselloks dominiert immer wieder die Fa. Vossloh mit ihrem breiten Spektrum an dieselektrischen Lokomotiv-Typen, die bei vielen Privatbahnen zu finden sind und ihre Partnerfirma Voith, die sich auf dieselhydraulischen Loks spezialisiert hat und die markante Maxima in zwei Varianten präsentierte und mit der Gravita einen Auftrag bei DB Schenker platzieren konnte, die demnächst als neue Baureihe 260 zu sehen sein wird.

Daneben gab es eine Reihe von interessanten Spezialgüterwagen, wobei die Sonderausführungen zum Transport von Trailern mit ihren spektakulären Methoden zum Be- und Entladen besondere Aufmerksamkeit erregten. Auch das Spektrum von Zweibegefahrzeugen für die Instandhaltung der Infrastruktur wird immer größer, insbesondere die mögliche Ausstattungsvielfalt.

Auf der Innotrans des Jahres 2010 war wieder einmal das gesamte Spektrum der Industrie vertreten, die für die Eisenbahn arbeitet, Ob Gleisbau, OberleitungsbauTunnelbau, Signaltechnik, Fahrzeugbau mit allen Zulieferern, alles war vertreten. Es zeigt sich auch daran, dass die Eisenbahn weltweit eine große Zukunft hat und ein wichtiges Wirtschaftspotential darstellt.



Schon eine Tradition sind die Publikumstage am Wochenende nach der Innotrans, die wir mit unseren Berliner Freunden genutzt haben, um einen Überblick über die aktuellen Fahrzeugentwicklungen zu bekommen. Sieben Untwegte waren trotz des nicht mehr so guten Wetters erschienen waren von dem Gebotenen sehr beeindruckt. Am Abend haben wir uns dann in Lichterfelde Ost in einem ehemaligen Stellwerk der Anhalter Bahn getroffen, in dem sich heute ein nettes Lokal befindet. Mit einem guten Essen haben wir in der Gruppe, die inzwischen auf 10 Personen angewachsen war den Tag auf eine sehr angenehme Weise ausklingen lassen.

Bernd

***Lokschau „Adler, Rocket & Co.“ im DB Museum Nürnberg
In einer Ausstellung vom 6. August bis 31. Oktober 2010 zeigen
neun Pionierlokomotiven aus sechs Ländern die Anfänge der
Eisenbahn in Europa.***

VERPACKT in 19 Kisten kam vor 175 Jahren der Adler aus Newcastle in Nürnberg an. Am 7. Dezember 1835 fuhr er als erste Dampflok in Deutschland von Nürnberg nach Fürth. Zusammen mit acht Weggefährten aus den Anfangsjahren der Eisenbahn in Europa ist der Adler nun Teil der Fahrzeugschau „Adler, Rocket & Co.“. Sie ist noch bis zum 31. Oktober 2010 im DB Museum Nürnberg zu sehen.

Ulrich Homburg, DB-Vorstand Personenverkehr sagte dazu: „Erstmals sind Europas älteste Dampfloks in einer Ausstellung zu sehen. Die Loks zeigen eindrucksvoll den Pioniergeist von Ingenieuren und Unternehmern. Sie waren Auslöser einer rasanten Entwicklung, die unser Leben maßgeblich geprägt hat.“

Folgende Loks sind in der Fahrzeugschau vertreten:

Rocket, 1829, England: Die Rocket siegte im „Rennen von Rainhill“ und setzte in der Eisenbahntechnik neue Maßstäbe für Dampflokomotiven.

Novelty, 1829, Schweden: Die Novelty galt als fortschrittlichste Dampflok ihrer Zeit. Auch sie nahm am „Rennen von Rainhill“ teil.

Sans Pareil, 1829, England: Die Sans Pareil war ein Klassiker ihrer Zeit. Im „Rennen von Rainhill“ unterlag sie dennoch der innovativen Rocket.

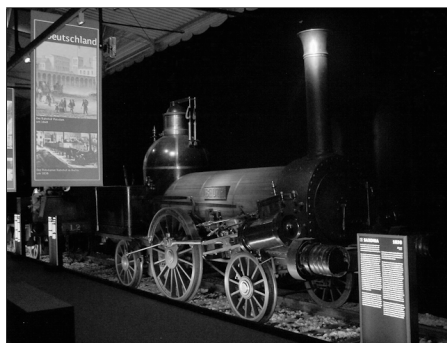
Marc Seguin, 1829, Frankreich: Der französische Ingenieur Marc Seguin baute als einer der ersten eine Lok mit einem Kessel aus mehreren Heizrohren.

Adler, Baujahr 1835, Deutschland: Der Adler bestritt am 7. Dezember 1835 die erste Fahrt einer Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth.

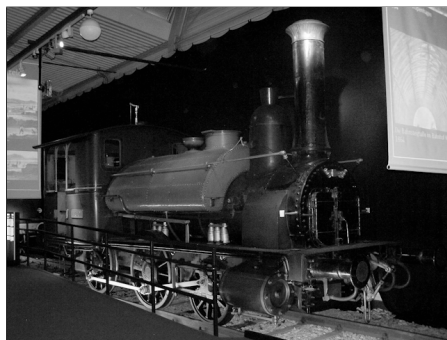
Saxonia, 1838, Deutschland: Das englische Modell, nachgebaut vom Industriepionier Schubert, pendelte bis 1845 zwischen Dresden

und Leipzig.

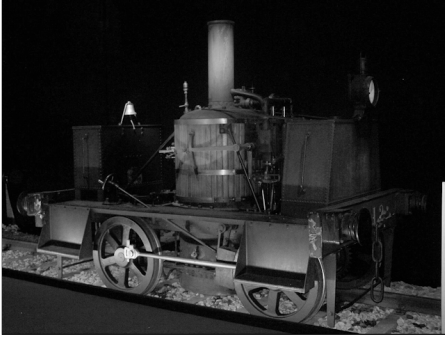
Beuth, 1844, Deutschland: August Borsig entwarf und baute mit der Beuth die erste komplett in Deutschland entstandene Dampflok.



Licaon, 1851, Österreich: Die Licaon ist eine der ältesten Dampflokomotiven Österreichs und mit 86 Betriebsjahren ein Beispiel für Robustheit.



Gamle Ole, 1869, Dänemark: Als eine der ersten Dampfloks in Dänemark wurde die Gamle Ole 1869 für den Rangierbetrieb im Hafen Aarhus angeschafft.



Gekrönt wird das Ganze durch die beiden Höhepunkte des deutschen Dampflokbbaus, der 05 001 und der 10 001, die normalerweise im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg zu finden ist.

Wer sich diese einmalige und gut inszenierte Schau in der vollkommen verdunkelten neuen Fahrzeughalle nicht entgehen lassen will, muss sich beeilen, denn sie endet schon am 31. Oktober. Für den Eintritt ist zum Normalpreis ein Extra-Obolus von 3,-€ zu entrichten

Bernd

Bahn frei!

Eine musikalische Revue zum Eisenbahnjubiläum in Fürth

ZUM Jubiläum der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg vor 175 Jahren haben Ewald Arenz und Thilo Wolf für das Stadttheater Fürth eine neue musikalische Revue geschrieben.

„Bahn frei!“ behandelt das Ende der ersten deutschen Eisenbahnstrecke, als die sogenannte Ludwigsbahn in der Kriegs- und Revolutionszeit ihren Glanz bereits verloren hat. Zwischen 1917 und 1922 erzählt der Direktor dieser Eisenbahn einer seiner Schaffnerinnen Geschichten aus dem Leben des deutschen Eisenbahnpioniers Friedrich List und dessen Tochter Elise.

List musste teilweise im amerikanischen Exil leben, als amerikanischer Konsul kam er nach Deutschland zurück und beriet den französischen und bayerischen König. Seine Tochter Elise - zu ihrer Zeit eine berühmte Sängerin, die mit Mendelssohn Bartholdy und Liszt befreundet war - unterstützt List bei seinem ehrgeizigen Vorhaben, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein europäisches Eisenbahnnetz zu bauen.

80 Jahre später toben in Deutschland re-

volutionäre Umwälzungen. Das Ende der Ludwigsbahn markiert den Untergang der monarchistisch-patriotischen Epoche und den Beginn einer demokratischen Zivilgesellschaft. Begleitet von den Kompositionen von Thilo Wolf spiegeln sich auch in der Musik der Revue die „Goldenen Zwanziger“ wider. Das Repertoire reicht hier vom Ludwigsbahn-Samba über Protest- und Revolutionsongs bis hin zum Lampenfieber-Blues.

Ewald Arenz' Theaterstück präsentiert auf ganz eigene Weise das Geschehen um den Aufstieg und Niedergang der ersten Eisenbahn und veranschaulicht die Aufregung über die damit verbundene neue Mobilität.

Diese Revue wird nur im Monat Oktober aufgeführt. Premiere ist am Freitag, den 15.10.2010, weitere Vorstellungen gibt es am 16. und 17.10, am 19., 20., 21. und 22.10. sowie am 27., 28., 29. und 30. Oktober. Wer daran Interesse hat, das Aufblühen des Eisenbahnwesens in Deutschland in musikalischer Form zu erleben, kann sich gern mit mir in Verbindung setzen. Ergänzende Informationen gibt es hier: www.stadttheater.fuerth.de

Bernd



SIEIT Dezember 2009 gibt es im 3. Stock der Königstorpassage in Stuttgart ein privat betriebenes Modellbahnmuseum, das auf einer Fläche von 888 m² eine Ausstellung von Fahrzeugsammlungen und Anlagen in den Baugrößen 1, 2, und 5 zeigt. In der Baugröße 2 ist es dabei die größte Sammlung der Welt.

Das Museum war zuvor Sipplingen und später in Hechingen beheimatet und wurde dort von 25 000 bzw. 50 000 Gästen pro Jahr besucht. In Stuttgart konnte man Mitte Januar bereits den 5000sten Besucher begrüßen und man hofft, dass es im Jahr 50 000–70 000 werden.

Die Stuttgarter Modellbahnschau beherbergt drei Schauanlagen im Maßstab 1:22,5, bei denen alle Einzelteile – Gleise, Fahrzeuge und Gebäude – in aufwändiger Handarbeit angefertigt wurden.

Die Gebirgsanlage umfasst eine Fläche von 22 x 7 Metern. 220 Meter Gleis in Normal- und Meterspur wurden auf 10 000 Stück Eichenholz-Schwellen verlegt. Gebäude und teilweise Figuren wurden in Handarbeit hergestellt. Allein das Bahnhofsgebäude ist mit 8000 Holzschindeln gedeckt. Mittels Drucktaster kann jeder Besucher einen Teil der Züge selbst steuern.

Das Bahnbetriebswerk 1 hat eine Fläche von 8 x 1,4 m und zeigt den Arbeitsablauf, der zum Aufrüsten einer Dampflok notwendig war. Hier ergänzten die Lokomotiven ihre Betriebsstoffe wie Kohle, Wasser und Sand. Mit Lokschuppen, Drehscheibe, Wasserkränen, Schlackegrube, Wiegebunker und Besandungsanlage zeigt die Schauanlage eine typische, längst vergangene Szenerie der Dampflokära.

Das Bahnbetriebswerk 2 befindet sich noch im Aufbau und hat eine Fläche von 12,7 x 3 m.

Darüber hinaus gibt es noch eine Märklin-Spur-1-Tin-Plate-Ausstellung mit Modellen

von 1895–1938 und eine betriebsfähige Spur-0-Anlage von 1935.

Zahlreiche Vitrinen mit Fahrzeugmodellen und Dioramen ergänzen die Anlagen zu einer Gesamtschau in der Baugröße 2 (Maßstab 1:22,5). Im Eingangsbereich sind Handarbeitsmodelle in 64-mm-Regelspur und 45-mm-Schmalspur zu sehen. In der gleichen Baugröße gibt es ein Diorama, das die Rollwagenverladung im Maßstab 1:22,5 zeigt. Schmalspurfahrzeuge der Baugröße 2 m mit 45 mm Spurweite werden auf Fahrzeuge der Baugröße 2 mit 64-mm-Regelspur verladen.

Ein weiteres Diorama zeigt eine Schmalspur-Grubenbahn im Maßstab 1:22,5 mit 32 mm Spurweite.

Auf einem Amerika-Diorama gibt es in der Nenngröße 2 auf 45 mm Spurweite Handarbeitsmodelle amerikanischer Schmalspurloks zu sehen.

In zwei Vitrinen werden Regelspur-Modelle in der Nenngröße I (Maßstab 1:32, 45 mm Spurweite) aus Serienproduktion gezeigt, dazwischen befindet sich eine Vitrine mit Handarbeitsmodellen der Nenngröße 2.

In der Nenngröße 5 (Maßstab 1:8, 127 mm Spurweite) ist ein Handarbeitsmodell der BR 24 ausgestellt.

Wir wollen uns diese einmalige Schau großspuriger Modellbahnfahrzeuge und Anlagen am **Sonntag, den 17. Oktober** gemeinsam ansehen. Anschließend gehen wir noch gemeinsam in ein nettes Café.

Zeitpunkt: 14:30 Uhr

Treffpunkt: Pavillon vor dem Königsbau am Schlossplatz

Eintrittspreise:

Erwachsene: 6,-€

Ermäßigt: 3,-€

Bernd

Modellbahn '65 Stuttgart am 21. November

BEREITS seit 1965 gibt es in Stuttgart die Freizeitgruppe Modellbahn '65 innerhalb der Stiftung-Bahn-Sozialwerk (BSW), die eine große H0-Anlage unter dem Motto „EPOCHEN III, die 60er Jahre“ betreibt. Sie wurde von Bundesbahn-Mitarbeitern ins Leben gerufen. Als Clubraum stand zunächst ein Raum im Hauptbahnhof Stuttgart am Gleis 16, Eingang 13 im Untergeschoss (ehemals „Volksbad“) zur Verfügung. Nach zähem Ringen wurde vom Bau einer Märklin-Anlage abgesehen und entschied sich für das Zweileiter-Gleichstrom-System. Die Ausstattung der Räume und deren Unterteilung erledigten Hochbaubahnmeisterei (Hbm) und Fahrleitungsmeisterei (Flm). Den Anlagenunterbau und die Holz-/ Hartfaserplatten wurden von der Hbm geliefert, Werkzeug kam u.a. aus dem damals aufgelösten Ausbesserungswerk (AW) Esslingen und gebrauchte Schränke von der BD.

1984 konnte die Gruppe in die Räume auf Ebene -2 unter der Kronenpassage umziehen mit der Folge, dass eine neue Anlage in Angriff genommen wurde.

Ein Wettbewerb unter den Vereinsmitgliedern führte zu einem Entwurf mit dem Anspruch, eine Landschaft ins Modell umzusetzen. Eine Anlage, die sowohl den funktionellen als auch modelltechnisch hohen Ansprüchen genüge.

Ziel der „Modellbahn '65“ ist die Darstellung des Eisenbahnbetriebs der 60er Jahre. Ohne konkretes Vorbild sollten die typischen Landschaftsformen im südwestdeutschen Raum möglichst naturgetreu und großzügig dargestellt werden. In Verbindung mit den vorbildorientierten Gleisanlagen und dem Einsatz maßstäblicher Fahrzeugmodelle ist eine harmonische Gesamtwirkung entstanden. Ausgangsgedanke war die große Kreisstadt Ulmenburg mit den umliegenden Städten und Gemeinden. Wie in den sechziger Jahren üblich war der öffentliche Nahverkehr gut entwickelt und die Infrastruktur Bahn noch voll intakt. Sie besteht aus einer Dampf-/Dieselstrecke, einem

Bw, einem elektrifizierten Teil sowie einer Nebenbahnstrecke und einer Schmalspurbahn.

Der alle Strecken verbindende Hauptbahnhof befindet sich in einem Nebenraum. Ulmenburg ist eine Kreisstadt irgendwo im südwestdeutschen Raum. Malerisch an dem Flüsschen Hauber gelegen liegt sie in der Senke eines urzeitlichen Bachlaufes. Im Süden ragen die Überreste eines Umlaufberges auf, dessen höchster Punkt der Feltenstein bildet.

Auf der eingleisigen Nebenbahn mit dem Endbahnhof „Enzingen“ wird ein fahrplanmäßiger Betrieb mit zahlreichen Rangierbewegungen durchgeführt. Viele authentisch nachgebildete Zuggarnituren zeigen einen abwechslungsreichen Betrieb auf den Hauptstrecken.

Eine Besonderheit ist die Gestaltung des Aufbaus in verschiedene Betrachterbereiche. Durch einen speziellen Aufbautyp und gekonnter Landschaftsgestaltung sieht der Betrachter immer nur einen „kleinen“ Ausschnitt der gesamten Anlage. So kann man, ohne Ablenkung durch Geschehnisse links und rechts des aktuell betrachteten Schauplatzes, alles in Ruhe anschauen und erhält dadurch einen sehr realitätsnahen Eindruck.

Der Eingang zur „Modellbahn '65“ befindet sich in der Unterführung Kronen- / Lautenschlagerstraße. Am einfachsten zu erreichen vom S-Bahnsteig Stuttgart-Hauptbahnhof (tief) über den letzten Treppenaufgang Richtung Innenstadt bzw. Kronenstraße. Der gleiche Weg (über den S-Bahnsteig) sollte auch genommen werden, wenn man vom Hauptbahnhof (Fernbahn), vom Arnulf-Klett-Platz (Bus) bzw. von der Klett-Passage (U-Bahn/Straßenbahn) kommt. Während der Vorführtage ist der Weg im Bereich der S-Bahn ausgeschildert und unsere Türe weit geöffnet.

Wir wollen uns diese Anlage im November ansehen. Der Einlass ist immer zur vollen Stunde, daher treffen wir uns um 14:45 Uhr vor dem Eingang zu den Clubräumen.

Bernd

FES-Veranstaltungstermine

Stammtische

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

- **17.10.2010 – Sonntag**

Besuch der „Stuttgarter Modellbahnschau“. Details sind im Artikel auf Seite 10 zu finden
Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail bernd@fes-online.de

- **21.11.2010 – Sonntag**

Besuch der Modellbahnanlage „Stuttgart '65“. Details sind im Artikel auf Seite 11 zu finden

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

- **19.12.2010 – 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 – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail bernd@fes-online.de

München:

29.10. + 26.11. – im Dezember kein Stammtisch (jeweils letzter Freitag im Monat)

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Gaststätte „Beim Franz“, Holzstraße 41, München.

Info: Peter – Tel (089) 2023 97 03 / E-Mail peter@fes-online.de

Nürnberg:

10.10. + 14.11. + 12.12. (jeweils zweiter Sonntag im Monat)

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

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

17. Oktober 2010 – Sonntag, ab München

Wanderung über den Kramerplateauweg zur Ruine Werdenfels

zusammen mit dem „Gay Outdoor Club“ (GOC) – 300 Höhenmeter, 15 km

Treff: München Hbf (vor Gleis 30), Abfahrt 09:32 Uhr mit RB 30371 nach Garmisch-Partenkirchen

Info: Peter – Tel (089) 2023 97 03 / E-Mail peter@fes-online.de

28. November 2010 – Sonntag, ab München

Stadt-Exkursion München, wo es keiner kennt

zusammen mit dem „Gay Outdoor Club“ (GOC)

Treff: Kiosk an der Reichenbachbrücke, 14:00 Uhr

Info: Peter – Tel (089) 2023 97 03 / E-Mail peter@fes-online.de

12. Dezember 2010 – Sonntag, ab München

Fahrt zum Christkindlmarkt in Innsbruck

Fahrt über Garmisch-Partenkirchen

Da diese Fahrt nach dem Fahrplanwechsel stattfindet können noch keine genauen Zeiten genannt werden. Sobald bekannt abrufbar über http://www.fes-muenchen.de/muc_prog.htm oder:

Info: Peter – Tel (089) 2023 97 03 / E-Mail peter@fes-online.de