

FES-Mitteilungen

Ausgabe 4/2021

Oktober 2021



Besichtigung der S21-Baustelle

Herbsttreffen in Bremen

Virtueller Jahresrückblick VT21 am 4. Dezember

Stammtische

Liebe Fes'ler,

langsam scheinen sich die Verhältnisse zu normalisieren, auch wenn wir nicht nachlassen sollten, uns verantwortungsbewusst gegenüber unseren Mitmenschen zu verhalten. So konnten wir doch schon wieder gemeinsame Ausflüge machen und uns zu den Stammtischen in München und Nürnberg treffen. Und schließlich ist es sogar gelungen, das Herbsttreffen erfolgreich durchzuführen, auch wenn beim Planungsbeginn noch viel Skepsis im Spiel war. Was wird wohl gehen oder nicht, melden sich auch genügend Teilnehmer an? Tatsächlich ist alles gut gegangen und mit 40 Teilnehmern hat niemand gerechnet. Daher waren alle Beteiligten froh, dass alles so gut über die Bühne gegangen ist. Das spürt man auch aus dem Bericht von Patrick. Darum gebührt dem Orga-Team mit Andreas und Uli der besondere Dank des Vorstandes. Auch unserem Kassierer Roland sei an dieser Stelle für seine zuverlässige Buchhaltung gedankt.

Für den Rest des Jahres haben wir wieder die Möglichkeit, die Weissenburg zu nutzen und wollen das im November mit Videos aus dem Fundus von Roland machen und wenn alles gut geht, wird es wieder eine Weihnachtsfeier im bisherigen Rahmen geben können, zu der sich unser Heiko aus Pirna etwas ganz Besonderes hat einfallen lassen. Es bleibt also spannend und es lohnt sich, bei uns reinzuschauen. Auf Eure zahlreiche Teilnahme freut sich schon heute

Euer Bernd

Der Vorstand hat beschlossen, die in diesem Jahr noch ausstehende Mitgliederversammlung ausfallen zu lassen. Die fälligen Vorstandswahlen werden bei der nächsten Mitgliederversammlung im Februar 2022 nachgeholt.

Titelbild

Der Dampfsonderzug der Museumsstrecke Bruchhausen-Vilsen–Asendorf fährt in Asendorf ein, im Schuppen wartet das „Schweineschnäuzchen“ auf seinen neuen Motor. Mehr im Bericht zum Herbsttreffen in Bremen ab Seite ??.

Impressum

Herausgeber: Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V., Stuttgart

Bankverbindung

PSD Bank RheinNeckarSaar

IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00

BIC GENODEF1P20

Redaktion: Bernd Zöllner

Layout und Satz: Patrick Fiala

Erscheinungsweise: vierteljährlich Anfang Januar, April, Juli, Oktober

Namentlich unterzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Kontakt:

1. Vorsitzender Bernd Zöllner: vorstand@fes-online.de

Redaktion FES-Mitteilungen: redaktion@fes-online.de

Veranstaltungsvorschläge: termine@fes-online.de

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

Ausflug nach Harburg (Schwaben)

Am 31. Juli fand sich eine recht beachtliche Anzahl von FES-lern aus München, Nürnberg, Ingolstadt und Stuttgart zusammen, um die kleine Stadt mit Burg Harburg in Bayerisch Schwaben zu besuchen. Die Münchener und Nürnberger trafen sich bereits auf der Anreise in Donauwörth.



Angekommen in Harburg empfing uns dann eine nette Stadtführerin, die erstmal zugab, dass das eine ihrer ersten Führungen sei. Sie hat das aber ganz gut hinbekommen.

So machten wir uns bei schönem Sommerwetter auf den Weg vom Bahnhof, der relativ weit vom Ort liegt, in das Zentrum des kleinen Städtchens, das an der Wörnitz liegt.

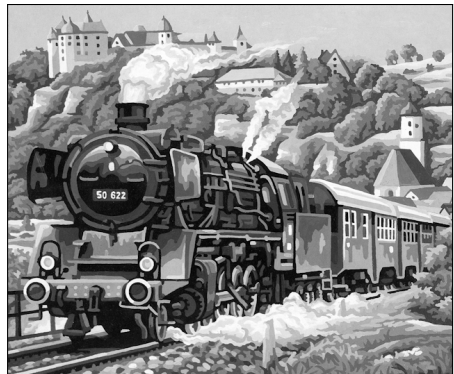
Der Weg führte zunächst über Nebenwege entlang der Bahnleiße über die B 25 und die Wörnitz in die Stadt. Mit etwa 5 500 Einwohnern ist Harburg eine eher kleine Stadt, über der die mächtige Burganlage Harburg thront. Der Rundgang zeigte uns eine recht liebenswürdige Kleinstadt mit vielen alten Häusern, an denen manchmal in Fußnähe die vergangenen Hochwassermarkierungen zu sehen waren. Sehr interessant war, dass es früher eine recht große jüdische Gemeinschaft ansässig war, die dann in der Nazizeit vertrieben wurde. In der ehemaligen Synagoge, heute ein Hotel mit Restaurant, konnten wir die ehemalige Mikwe, ein rituelles Frauenbad besichtigen.

Nach Beendigung des interessanten Rundgangs kehrten wir dann in das Gasthaus Straussen am Marktplatz ein, wo wir gut und relativ preiswert speisen konnten. So gestärkt ging es dann leicht schwitzend hinauf auf den Burgberg, wo wir zur nächsten Führung erwartet wurden. Wir konnten über den Wehrgang in alle Gebäude und viele Räume schauen, u.a. in das ehemalige Gefängnis.



Die Harburg ist heute im Besitz und Eigentum der gemeinnützigen Fürst zu Oettingen-Wallerstein Kulturstiftung. Die Anfänge stammen aus dem 11./12. Jahrhundert. Die Burg ist so gut wie nie erobert worden, allerdings bei der Belagerung durch Napoleons Truppen hat man die Burg wegen der übermächtigen Truppen kampflos übergeben.

Nach der Führung und dem Rundgang ging es dann wieder nach unten in den Ort wo wir uns dann bei Kaffee, Kuchen und Eis noch mal stärken konnten bevor es wieder zurück zum Bahnhof ging, um die Heimreise anzutreten. Für uns Münchener ging es dann wie auch hin direkt ohne umsteigen.



In Harburg wird übrigens darüber nachgedacht den Bahnhof näher an den Ort zu verlegen. Der jetzige Bahnhof liegt ziemlich entfernt direkt neben einem gewaltigen Zementwerk.

Karl

Das Holzauge

Auf der Harburg gibt es eine Besonderheit, auf die uns unser Mitglied Ulrich aus Karlsruhe aufmerksam gemacht hat. Zur Verteidigung der Burg gab es hier neben den bekannten Schießscharten und Schüttlöchern für Brennkalk oder Pech auch Kugelschießscharten. Das sind Erfindungen aus der Zeit der ersten Büchsen (Vorläufer von Gewehren). Sie bestehen aus einer Kugel aus Holz, durch die ein Loch führt. Die Kugel ist eingefasst in einem entsprechenden Loch in der Wand. Die Konstruktion lässt sich in der Wand in alle Richtungen drehen und die darin steckende Waffe in alle Richtungen abschießen. Der Schütze konnte durch das kleine Loch jedoch nicht getroffen werden. Es wird vermutet, dass der Spruch „Holzauge sei wachsam“ hier entstanden ist, da die Kugelschießscharte einem überdimensionalen Holzauge gleicht.



Besichtigung S 21

NACH dem dritten Anlauf hat es mit der Besichtigung der Baustelle S21 in diesem Jahr endlich geklappt. Genauer gesagt haben wir uns den aktuellen Stand der Bauarbeiten rund um die neue unterirdische Bahnsteighalde angesehen.



Trotz des Streiks der Lokführer ist es am 4. September 11 Teilnehmern gelungen, sich pünktlich um 13:00 Uhr am „InfoTurmStuttgart“ einzufinden. Dort wurden wir von einem Architekten erwartet, der uns zunächst innerhalb des Turms in die Entstehungsgeschich-

te dieses Großprojekts einführte, um uns dann mit Hilfe von Bildern und Grafiken die Zusammenhänge zu erläutern. Dazu gehörten vor allem auch die Darstellung der Zulaufstrecken und deren Verknüpfung mit dem 8-gleisigen Bahnhof. Kritische Fragen aus unserer Runde ließen dabei nicht auf sich warten, denn noch wurde unser Führer nicht müde zu erklären, dass es beim Rosenstein im Bereich der Überwerfungsbauwerke ein Nadelöhr gibt, das der Kapazität des bisherigen Kopfbahnhofes gewisse Grenzen setzt. Zweifel an der Kapazität des neuen Bahnhofs wurden mit dem Hinweis pariert, dass von jeder Zulaufstrecke mehrere Bahnsteiggleise erreicht werden können und damit der Bahnhof keine Kapazitätsprobleme haben sollte. Zugestanden wurde allerdings, dass es im Bereich der Zulaufstrecken schon mal zu Stausituationen kommen könnte. Überraschend war für uns allerdings, dass die Anbindung der Gäubahn nach wie vor nicht zufriedenstellend gelöst wurde. Angesichts der wichtigen direkten Verbindung der Landeshauptstadt in Richtung Schweiz sehr erstaunlich. Von der obersten Plattform im Frei-

en bot sich schließlich ein guter Überblick, sowohl über die Baustelle als auch über die Gleisanlagen des Kopfbahnhofes.

Dann ging es ausgestattet mit Gummistiefeln und Schutzhelm auf die Baustelle. Deren architektonisches Highlight sind die markanten Kelchstützen, die neben einer aufwändigen und komplizierten Armierung auch eine hochkomplizierte Verschalung erforderlich machen. Da sie erst nach der Verbindung mit der Deckenkonstruktion die nötige Eigenstabilität erreichen, muss ihr „Kelch“ bis dahin mit zusätzlichen Stützen stabilisiert werden.



Bevor mit dem Bau der insgesamt 28 Kelchstützen begonnen wurde, wurden zunächst an einem Muster die einzelnen Arbeitsschritte erprobt. An dieser Stelle begann unsere Führung, denn hier konnte der Aufbau und die Baumethode der Kelchstützen gut erklärt werden. Deren Besonderheit ist das integrierte „Auge“,

durch das – mit passenden Lichtkuppeln verschlossen – Tageslicht in die Bahnsteighalle gelangen soll. In diesem Zusammenhang erfuhren wir auch, dass für die Herstellung ein besonderer weißer Beton vorgesehen war, der einen Anstrich der Hallendecke und der Kelchstützen erübrigen sollte. Als wir uns anschließend in Richtung Westen an der im Bau befindlichen Bahnsteighalle vorbei bewegten war unübersehbar und von unserem Führer auch bestätigt, dass dies leider nicht gelungen ist. Da wir an einem Samstag auf der Baustelle waren, durften wir die eigentliche Baustelle leider nicht betreten. Zuvor konnten wir aber noch einen Blick in den Teil der Baustelle werfen, in dessen Bereich der Düker für den Nesenbach unter der Bahnsteighalle hindurchgeführt wird. Hier wurde noch an der Bodenplatte für den Teil der Bahnsteighalle gearbeitet, der den Filbertunnel mit der schon fertig gestellten Bahnsteighalle verbindet.

Am westlichen Ende der Bahnhofshalle konnten wir dann noch sehen, wie sie als Brücke völlig entkoppelt und mit deutlichem Abstand über den bestehenden S-Bahn-Tunnel der Stammstrecke geführt wird.

Damit waren wir am Ende der Führung angelangt, die uns bei bestem Wetter einen sehr informativen Einblick in das Baugeschehen ermöglichte.

Bernd

Einladung zur Weihnachtsfeier

WENN sich die Corona-Situation nicht wieder verschlimmert, kann in diesem Jahr auch wieder unsere beliebte Weihnachtsfeier stattfinden. Daher laden wir wieder alle Mitglieder und Freunde des FES ein, am 4. Adventssonntag, den 19.12.2021 gemeinsam in weihnachtlicher Atmosphäre in der Weissenburg den Nachmittag zu verbringen. Unser Heiko aus Pirna will keine Kosten und Mühen scheuen, um dabei zu sein und uns mit dem weltweit ersten schwu-

len Eisenbahn-Kursbuch-Erotik-Theaterstück zu erfreuen. Wenn das nicht ein besonderer Anreiz ist, dabei zu sein. Wie immer wird es auch für jeden Besucher auch eine kleine Überraschung geben.

Im Interesse aller Teilnehmer setzen wir voraus, dass die 3-G-Regel Grundlage für eine Teilnahme ist.

Wir treffen uns im großen Konferenzraum im 1. Obergeschoss. Beginn ist um 15:30 Uhr.

Bernd

Herbsttreffen 2021 in Bremen

NACH anderthalb Jahren ohne größere Veranstaltungen hat sich die Lage so entwickelt, daß wieder Veranstaltungen mit größeren Gruppen machbar erscheinen. Die ersten waren Sommerfeste, diesmal etwas später und etwas kurzfristiger als sonst, da sich die Lage im Moment ja fast täglich ändert. Diese haben sehr gut funktioniert und sehr viel (wiedersehens-)Freude gebracht. Teilweise hatte man sich zwei Jahre nicht mehr gesehen. Nun also die erste größere Gruppenveranstaltung, das traditionelle, alle zwei Jahre stattfindende Herbsttreffen. Nach Stettin vor zwei Jahren sollte es auch dieses Jahr wieder in den hohen Norden gehen, diesmal wieder in Deutschland und Richtung Nordsee (auch wenn wir diese nicht erreichten), nach Bremen, den bei weitem kleinsten Stadtstaat unter den 16 Bundesländern.

Los ging es am

Freitag, 1. Oktober



Bei schönstem Sonnenschein trafen sich die 39 Teilnehmer nach teils etwas spannender Anreise (auf die DB ist halt Verlass...) im Hotel direkt am Bremer Hauptbahnhof. Wir marschierten dann zum „Martinianleger“ an der Weser. Dort lagen neben einem Pfannkuchenschiff namens „Lord Nelson“ und der „Alexander von Humboldt II“, mit dem vor Jahren mit grünen Segeln im Fernsehen für „Becks Bier“ gemacht wurde das Schiff, mit dem wir eine Runde nach Norden drehten. Dabei kamen wir auch an Hafenanlagen und diversen ansässigen Industriebetrieben (wie die kürzlich geschlossene Fabrik von Kellogg's) vorbei. Der Kapitän

gab über (mehr oder weniger) Lautsprecher einige Erklärungen und Hintergrundinformationen zu den Arealen und Anlagen, an denen wir vorbeifuhren. Am Martinianleger wurden wir schon von zwei Stadtführern erwartet, die uns in zwei Gruppen durch die Stadt führten. Mit launischen Worten wurde uns Stadt und Geschichte nähergebracht, nicht ohne immer wieder die Besonderheit Bremens in verschiedener Hinsicht zu betonen (so gibt es hier die älteste (Industrie- und) Handelskammer und die älteste Landwirtschaftskammer in Deutschland). Sehr bemerkenswert ist die Tatsache, daß Wein eine sehr wichtige Rolle für Bremen spielte und spielt. Im Bereich Rathaus/Bürgerschaft im Zentrum gibt es großflächige unterirdische Gewölbe, in denen tausende Liter von Wein lagern, teilweise bereits einige hundert Jahre alt. Schließlich endete die Führung an der „Comturi“, einem Lokal, in einem alten Gewölbekeller über dem sich heute ein eher unscheinbares Gebäude aus neuerer Zeit befindet. Dort klang der Tag bei einem gemütlichen Beisammensein aus.

Samstag, 2. Oktober



Der Samstag brachte uns an die Elbe, es ging nach Stade. Dabei war allerdings hauptsächlich der Weg das Ziel. Die Strecke Bremen-Bremervörde-Stade wird nämlich nur im touristischen Betrieb mit historischen Fahrzeugen zweier Generationen betrieben. Die „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH“ (evb) bedienen die Verbindung an Samstagen und Sonntagen von Juli bis An-

fang Oktober mit drei Zugpaaren. Zum Einsatz kommen unter dem Namen „Moorexpress“ zwei Garnituren, zum einen ein klassischer Schienenbus der Baureihe VT 98 zum anderen sein (wenig erfolgreicher) Nachfolger Baureihe 628. Von Bremen nach Stade fuhren wir in einer Garnitur bestehend aus drei VT 98. Die Fahrt führt über eine flache Moor- und Landschaft unter anderem an dem bekannten Künstlerdorf Worpswede vorbei. Am Bahnhof Deinste, wenige Kilometer vor Stade liegt das deutsche „Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum“. Als wir dort vorbeikamen waren ein paar dort werkende Vereinsmitglieder zu sehen sowie ein unter Dampf stehende Dampflok. Das sollte später noch von Bedeutung sein... Bei der Einfahrt in Stade kamen wir an ein paar dort abgestellten Triebwagen der Baureihe 490 vorbei. Die Besonderheit der in Stade endenden Linie S3 der Hamburger S-Bahn liegt darin begründet, daß die bei der S-Bahn Hamburg verwendete Stromschiene nur bis Neugraben reicht, dort wird dann der bei diesen Fahrzeugen eigens dafür eingebaute Stromabnehmer gehoben und die Fahrzeuge fahren dann unter Oberleitung mit 15 kV, 16,7 Hz weiter bis Stade. In Stade waren rund 4 1/2 Stunden Aufenthalt zur freien Verfügung vorgesehen. Einen Teilnehmer ließ jedoch das Feld- und Kleinbahnmuseum mit der angeheizten Dampflok keine Ruhe. Es gelang ihm dort jemanden telefonisch zu erreichen. Das Ergebnis war, daß wer wollte mit dem nächsten Moorexpress bis Deinste zurückfahren konnte, dort würden wir eine exklusive Sonderfahrt mit einem von einer Diesellok gezogenen Feldbahnzug bekommen. So gab es erst eine etwas kleinere Runde von 1 1/2 Stunden in Stade. Der Großteil der Gruppe fand sich dann am Bahnhof Stade ein und fuhr bis Deinste. Dort wurden wir wie vereinbart erwartet. Nachdem noch ein zweiter Wagen an den Zug angehängen worden war (bisher hing hinter der Lok nur der so genannte „Knastwagen“. Dieser wurde so genannt, weil mit ihm in früheren Zeiten Häftlinge in's Moor zur Arbeit gefahren worden waren. Es fand sich noch eine Familie ein, die beim Museum vorbeige-

schaute hatte weil der mit anwesende Großvater einige Jahre bei dem Verein tätig gewesen war. So kamen sie durch uns auch in den Genuß einer überraschenden Fahrt auf der Strecke. Wir zuckelten an einem Weg, später an (Mais-)Feldern entlang die rund zwei Kilometer lange Strecke bis zu ihrem Endpunkt Rehnkamp entlang. Uns war ein Arbeitszug gefolgt, die zwei Vereinsmitglieder wurden nach unserer Abfahrt von der Endstelle dort tätig.



Auf der Rückfahrt machten wir Station am Haltepunkt Lütjenkamp wo es ein kleines Museum mit Bewirtungsmöglichkeit gibt. Eine Bewirtung gab es selbstverständlich nicht, aber das kleine Museum mit dem kleinen Züglein bestehend aus verschiedenen Feldbahnlokomotiven war sehr interessant. Es ging wieder zurück nach Deinste, wo wir den bereits eingefahrenen Moorexpress, diesmal bestehend aus einem Triebwagen der Baureihe 628 gerade noch erreichten. In Stade gab es die Möglichkeit zu einer zweiten Stadtrunde, bei der es sich anbot, das schöne Wetter zu nutzen, um im Außenbereich Kaffee zu trinken und Eis oder Kuchen zu essen. Dann hieß es auch schon wieder Richtung Bahnhof aufzubrechen, wo wir wieder den 628 bestiegen, der uns wieder zurück nach Bremen brachte. Dort konnte jeder den Tag nach seiner Wahl ausklingen lassen.

Sonntag, 3. Oktober



Am Sonntag wurde es schmalspurig und sogar dreischienig. Wir besuchten die erste Museumsseisenbahn Deutschlands, die meterspurige Strecke Bruchhausen-Vilsen–Heiligenberg–Asendorf (gestartet am 2. Juli 1966). Zuerst brachte uns ein RE nach Syke (sprich „Sieke“). Dort erwartete uns bereits der „Kaffkieker“. Dabei handelt es sich um einen 1959 von der „Maschinenbau Kiel“ (MaK) für die „Osthannoversche Eisenbahnen AG“ (OHE) gebauten vierachsigen Triebwagen mit zwei Dieselmotoren (je 220 PS). Dieser verkehrte nach 23 Jahren in Italien (1977–2000) und einigen weiteren Zwischenstationen in Deutschland seit 2007 betrieben von der „Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya“ (VGH) in der Sommersaison an bestimmten Tagen an bestimmten Tagen im Tourismusverkehr zwischen Syke und Eysstrup.



Dieser brachte uns zunächst nach Bruchhausen-Vilsen, wo wir den auf einem Dreischienengleis am Bahnsteig stehenden Triebwagen verließen. Dort gab es zunächst

Gelegenheit die kleine Ausstellung und den Buchladen im Bahnhofsgebäude zu besuchen sowie die im Freigelände ausgestellten Fahrzeuge zu inspizieren. Dann wurde die Gruppe in zwei Teile geteilt, die eine Hälfte durfte sich im wenige Meter vom Bahnhof entfernten „Gartenbahn-Café Volldampf“, in dem die Getränke mit einem kleinen Züglein serviert werden, mit Kaffee und Kuchen stärken. Die andere Hälfte wurde von unserem Teilnehmer Michael K., der schon seit Jahren bei der Museumsbahn aktiv ist, durch den Fahrzeugschuppen geführt. Nachdem beide Gruppen durch den Schuppen geführt waren bestiegen wir den eigens für uns an den Dampf-Museumszug (auf der Strecke war auch ein Zug mit einem Dieseltriebwagen im Wechsel unterwegs) angehängten Wagen. Dann zuckelten wir in gemächlicher Geschwindigkeit gezogen von Dampflok „Hermann“ (C n2t, 200 PS, gebaut 1911 von Hohenzollern für die Kreis-Altenaer-Eisenbahn) nach Süden Richtung Asendorf. Am Ende dieselte die kleine Diesellok V3 (gebaut 1954 von Klöckner-Humboldt-Deutz). Das sollte am Streckenende relevant werden, da wurde durch die beiden Lokomotiven mit den beiden mitgeführten Güterwagen und unserem Sonderwagen rangiert, daß es eine Freude war.



Als Außenstehender verlor man mit der Zeit den Überblick, welche(r) Wagen von welcher Lok warum wohin rangiert wurde... Am Ende stand unser Sonderwagen und die beiden Güterwagen auf den beiden Gleisstümpfen, die Dampflok stand vorne und die Diesellok am Ende des abfahrenden Zugs. Wir wurden in Asendorf von Elke erwartet. Es gab gegrill-

te Steaks und Würstchen mit einer großen Auswahl selbstgemachter Salate. Wir waren dazu eingeladen und mussten lediglich unsere Getränke selbst bezahlen. Nachdem alle gestärkt waren erhielten wir Gelegenheit das im dortigen Schuppen abgestellte „Schweineschnäuzchen“ zu besichtigen. Dabei handelt es sich um den 1932 von der „Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar“ gebauten Triebwagen T 41, der von zwei unter schmalen Vorbauten (daher „Schweineschnäuzchen“) eingebauten Ford-Otto-Motoren („BB“) mit einer Leistung von je 50 PS angetrieben wird. Außer den Motoren wurden in diesen Fahrzeugen weitere Teile aus dem LKW-Bau verbaut. *Eigentlich* ist das Fahrzeug betriebsfähig, aufgrund eines Motorschadens fehlt im Moment aber ein Motor.



Interessierte konnten sich an einem kleinen Stand auch über posthistorische Themen informieren sowie Postkarten mit einem Sonderstempel verschicken, der sogar in den Briefschlitz des im Dampfzug mitgeführten Postwagens eingeworfen werden konnte. Nachdem der Dampfzug wieder angekommen war und durch ausführende Rangiertätigkeit wieder zur Abfahrt nach Bruchhausen-Vilsen bereit war (Dampflok vorne, direkt dahinter unser Sonderwagen, Güterwagen im Zug, die Diesellok am Ende) zuckelten wir wieder in Richtung Norden los. In Bruchhausen-Vilsen angekommen blieb noch etwas Zeit, bevor der „Kaffieker“ einfuhr, der uns nach Eystrup brachte. Von dort fuhren wir mit einem RE wieder nach Bremen wo im renommierten „Ratskeller“ der Tag ausklang.

Montag, 4. Oktober



Der letzte (Halb)Tag war der Bremer Straßenbahn gewidmet. Am Hauptbahnhof bestiegen wir den historischen „Hansa“-Zug bestehend aus Tw 446 und Bw 1448 (beide Bj. 1967, beides sogenannte „Kurzgelenk“-Wagen, bestehend aus je zwei auf einem zweiachsigen Fahrgestell laufenden Wagenteilen verbunden durch ein schwebendes Gelenk). Wir drehten eine große Runde über Innenstadtstrecken des Bremer Straßenbahnnetzes, mit Erläuterungen und Geschichten begleitet von einem bereits lange Jahre für die „Freunde der Bremer Straßenbahn“ tätigen und sehr engagierten Straßenbahnfreunds. Der Höhepunkt der Sonderfahrt war ein Besuch im Betriebshof Sebaldsbrück. Dort gibt es einen kleinen Ausstellungsraum und einige historische Fahrzeuge in der Halle zu sehen. Wir wurden in zwei Gruppen geteilt und bekamen sehr detaillierte Erläuterungen zu den historischen Fahrzeugen, die sich bis auf wenige Ausnahmen in hervorragendem Zustand befinden und überwiegend fahrfähig sind (inklusive eines sehr liebevoll restaurierten Fahrzeugs der Pfedebahn, Baujahr 1888). Nun hieß es schon wieder, unseren historischen Straßebahnzug zu besteigen, der uns zum Hauptbahnhof brachte. Dort gab es wie üblich den tränenreichen Abschied, verbunden mit der Vorfreude auf das (mit ziemlicher Sicherheit stattfinden werdende) Fundtreffen 2022 in Salzburg. Vorbei war ein wieder sehr gut organisiertes, abwechslungsreiches und sehr schönes Herbsttreffen, bei dem das Wetter weitestgehend mitspielte und das sich glücklicherweise schon wieder recht normal anfühlte.

Warum eine neue Haltestelle Staatsgalerie

DIE neue Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie ist am 12. September in den planmäßigen Linienbetrieb gegangen. Sie liegt um drei Meter höher und 30 Meter westlicher als die bisherige Station, die sie ersetzt. Für den Umbau flossen rund 100 Millionen Euro aus dem Stuttgart-21-Finanzierungstopf.

Der Umbau war nötig, damit Baufreiheit (in der Höhe) für die Bahn in den Tunnel Richtung Ulm herrscht. Die SSB baut seit 2014 an dieser Folgemaßnahme aus Stuttgart 21. Jetzt fehlen noch die rund 370 Meter Stadtbahntunnel zwischen der verlegten Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof. Dann steht den Stuttgarterinnen und Stuttgartern das Stadtbahnnetz wieder in voller Funktion zur Verfügung. Das wird nach jetzigem Stand Ende 2023 so sein.

Die neue Haltestelle strahlt Transparenz aus, sie ist offen und einladend.



Der Architekt Christoph Ingenhoven hat die Haltestelle Staatsgalerie im Zuge der Gestaltung des neuen Tiefbahnhofs in Stuttgart entworfen.

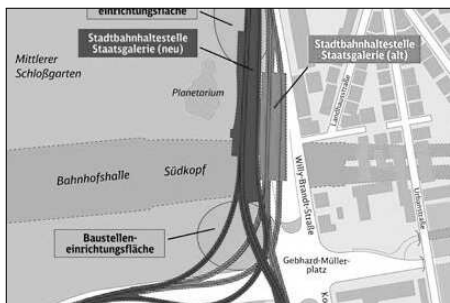
Die verlegte Haltestelle liegt vorerst weiterhin mitten im S-21-Baufeld. Die Zugänge sind daher provisorisch angelegt. Über den Wullesteg, zwei neue ebenerdige Fußgängerüberwege am Gebhard-Müller-Platz über die Schillerstraße sowie Willy-Brandt-Straße und eine barrierefreie Rampe aus dem mittleren Schlossgarten kann die Haltestelle gut erreicht werden. Wenn die Aufzüge in Betrieb gegangen sind, sind beide Bahnsteige barrierefrei zugänglich.

Die alte Haltestelle Staatsgalerie war am

9. Mai 1972 im Zuge des zweiten Bauabschnitts des unterirdischen Schienennetzes eröffnet worden. Es umfasst die Strecke Charlottenplatz–Rampe Stöckach. Im Herbst 2014 erfolgten die ersten Leitungsverlegungsmaßnahmen für den Bau der neuen Haltestelle. Dann mussten die ehemalige Gaststätte und erste SSB-Betriebsräume abgerissen werden, bevor flächendeckend mit den Gründungsarbeiten für die neuen Tunnel und die Haltestelle begonnen werden konnte. Zur Schaffung der jeweiligen Baufelder mussten in der Bundesstraße B 14 (Willy-Brandt-Straße) und am Gebhard-Müller-Platz mehrere Verkehrszustände hergestellt und eingerichtet werden.

Eine Besonderheit war die Inselbaustelle in der Bundesstraße B 14 auf Höhe des Innenministeriums und des Hotels, in deren Baugrube der Anschluss des neuen Tunnels an den bestehenden Stadtbahntunnel in Richtung Neckartor hergestellt werden musste. Das Aufsägen und Entfernen einer Tunnelwand bei laufendem Stadtbahnbetrieb war eine der besonderen Herausforderungen im Rahmen dieser Folgemaßnahme, die erfolgreich bewältigt wurde.

Das gesamtheitliche Gestaltungskonzept vom Architekturbüro Ingenhoven sah vor, dass die neue Haltestelle Staatsgalerie und der Fernbahnhof in Material, Oberfläche und Farbe identisch sind. Die neue Haltestelle ist über eine Länge von circa 120 Metern und eine Breite von circa 30 Metern als massiver Baukörper ausgebildet, wobei jeder Betonierabschnitt und jede Schaltaufuge exakt über ein 3-D-Modell vorgegeben waren. Die Herstellung der gekrümmten Wandflächen war besonders anspruchsvoll, denn diese erforderten Sonderanfertigungen der Schalungen und den Einbau vorgebogener, mehrlagiger Bewehrungs-eisen. Neben dem aufwendigen Rohbau waren aber auch noch zahlreiche Gewerke für den Haltestellenausbau, Gleisbau, Elektrotechnik, technische Gebäudeausstattung, Fahrtreppen, Aufzüge und vieles mehr notwendig.



Quelle: SSB

Die Überschneidung der bestehenden SSB- und der neuen DB-Strecke um circa drei Meter ist der Auslöser für die Errichtung der neuen Haltestelle Staatsgalerie. Jetzt, wo die neue, verlagerte Haltestelle fertig ist, hat die alte Haltestelle ausgedient. Sie kann für den Bauabschnitt 23 der DB weichen, der wiederum erst einen gewissen Baufortschritt erreichen muss, bevor die letzten Stadtbahntunnelblöcke für die Verbindung Staatsgalerie - Hauptbahnhof in

diesem Bereich hergestellt werden können. In den kommenden Monaten wird folglich weitergearbeitet und zunächst in der alten Haltestelle auch sehr viel rückgebaut und abgebrochen.

Derzeit fährt die SSB noch das sogenannte „Netz 2018“ mit Umleitungen und geänderten Linienführungen im Stadtbahnverkehr. Grund dafür ist, dass die Stadtbahntunnel zwischen der Haltestelle Staatsgalerie und dem Hauptbahnhof noch nicht gebaut sind. Die ehemals vorhandenen Tunnel mussten ebenfalls für den Bau von Stuttgart 21 weichen. Bis die neuen Tunnel gebaut sind und das Stadtbahnnetz der SSB wieder ergänzt ist, dauert es voraussichtlich bis Ende des Jahres 2023. Die neuen Tunnel für die Verbindung der neuen Haltestelle Staatsgalerie und Charlottenplatz sind bereits erstellt worden, während die SSB das „Netz 2016“ mit gekappter Verbindung zum Charlottenplatz bediente.

Knud-Axel

Jahresrückblick VT 21

NACHDEM die beiden virtuellen Treffen (VT20) im letzten Jahr sehr guten Anklang fanden, ergab sich die Idee, ein solches Treffen zum Jahresende unabhängig der besonderen Situation in Pandemiezeiten grundsätzlich als virtuellen Jahresabschluss zu etablieren.

Nun hat uns Corona immer noch, wenn auch nicht mehr ganz so fest, im Griff aber das TechnikTeam steckt mitten in den Vorbereitungen auf eben dieses neue virtuelle Treffen.

Wie bereits im Pfingst-VT angekündigt, soll es am 4. Dezember um 19:30 Uhr losgehen. Weitere Infos zum Termin und der Technik für den Zugriff erhaltet ihr wie gewohnt in den nächsten Wochen per Mail und über die Signal Gruppe FUNTREFFEN.EU.

Den Termin könnt ihr euch aber sicher vormerken!

Wir wollen in bunter Reihenfolge über die Aktivitäten der schwullesbischen Eisenbahn-

freunde im abgelaufenen Jahr berichten, angereichert durch interessante, witzige und kuriose Beiträge rund um den Schienenverkehr.

Wie gewohnt gestalten wir das in interaktiver Weise und auch die geschätzten und unterhaltsamen Showeinlagen finden wieder ihren Platz. Das ganze werden wir in einem der Jahreszeit entsprechenden Rahmen präsentieren.

Darüber hinaus wird aber auch der Ausblick auf das anstehende REALE (juchuuuu!) Treffen in Salzburg nicht zu kurz kommen.

Wir haben einzelne Gruppen nach ihren Aktivitäten gefragt und werden die Rückmeldungen entsprechend berücksichtigen. Aber wir nehmen gern noch weitere Beiträge auf.

Bitte kontaktiert uns dazu kurzfristig per Mail über funtreffen@funtreffen.eu oder über die Signal-Gruppe!

Für das TechnikTeam
Jochen aus Gladbeck

FES-Veranstaltungstermine

Alle Terminangaben auf dieser Seite stehen unter dem Vorbehalt der Entwicklung der Corona-Krise und der damit einhergehenden staatlichen Beschränkungen. Sollte es sich kurzfristig ergeben, daß eine Veranstaltung stattfinden kann wird das über den Newsletter bekanntgegeben. Zum Newsletter kann man sich über <https://fes-online.de/newsletter.php> anmelden. Aktuelle Informationen finden sich auch jederzeit im Internet:

- *Terminkalender-Seite: <http://www.fes-online.de/kalender>*
- *Facebookseite: <https://www.facebook.com/gayeisenbahn>*

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

- **17.10.2021 – Sonntag**
Fällt aus.
- **21.11.2021 – Sonntag**
Roland zeigt Videos aus der österreichischen Eisenbahngeschichte mit dem Schwerpunkt Alpenquerung
Ab 15:30 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart
Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail vorstand@fes-online.de
- **19.12.2021 – 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 vorstand@fes-online.de

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische: 29.10. + 26.11.2021 (der Stammtisch im Dezember entfällt)

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, „Wirtshaus im Braunauer Hof“, Frauenstraße 42, München (direkt am Isartor)

Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:

Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail ernst@fes-online.de

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische: 10.10. + 14.11. + 12.12.2021

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

Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:

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