

FES-Mitteilungen
Ausgabe 2/2026
April 2026



Vortrag zu Kolumbien am 11. April

Schwäbische Waldbahn am 21. Juni

London Railway Atlas

Termine

Liebe Fes'ler,

mit dem Erscheinen dieser Ausgabe ist die Anmeldung zum diesjährigen Funtreffen abgeschlossen und hat mit hohen Anmeldezahlen gezeigt, dass das wichtigste Veranstaltung des Jahres als gemeinsames Event aller schwulen Eisenbahnfreunde in Deutschland ungebrotchen ist. Auf dieses Ergebnis können wir besonders stolz sein, zeigt es doch, dass die Bemühungen um den Zusammenhalt von Erfolg gekrönt sind, der aber immer wieder neu erarbeitet werden muss.

Zunächst möchte uns im April unser Frank noch über seine Abenteuer-Reisen nach Kolumbien berichten. Da er auch immer den öffentlichen Personenverkehr im Blick hat, wird dieser Aspekt bei seinem Vortrag auch nicht zu kurz kommen.

Für den Juni ist ein Ausflug zur Schwäbischen Waldbahn geplant, die endlich nach schwierigen und kostspieligen Instandsetzungsarbeiten wieder in Betrieb gehen soll.

Bereits im Jahre 2010 haben wir die Schwäbische Waldbahn bei ersten Gehversuchen mit Museumszügen besucht, jetzt wollen wir mit unserem Ausflug einen kleinen Beitrag zur Unterstützung bei den Bemühungen um den Wiederaufbau leisten.

Wie auch bei der Schönbuchbahn, scheint der Start der Hermann-Hesse-Bahn etwas holperig zu sein, sodass wir die Entwicklung erst einmal beobachten.

So wird es in der nächsten Zeit im Ländle noch einiges zu erleben geben, meint

Euer Bernd

Titelbild

Bei der Ankunft unseres Mitglieds Jan in Odessa ist dieses Bild entstanden. Er wurde von der Inschrift auf dem Dach begrüßt, die noch aus sowjetischer Zeit stammt: *Willkommen in der Stadt der Helden von Odessa*. Den Titel „Heldenstadt“ erhielten Orte, die im Kampf gegen die Deutschen heldenhaft verteidigt wurden. So auch Odessa am 1. Mai 1945 für die Verteidigung bei der Schlacht von Odessa 5.-16.10.1941 gegen die Wehrmacht. Welch deprimierende Bedeutung für einen Deutschen in der aktuellen Situation der Ukraine...

Bernd

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/>

Hermann-Hesse-Bahn endlich in Betrieb, aber...

Tatsächlich ist die Hermann-Hesse-Bahn am 31. Januar mit großer Anteilnahme der Bevölkerung mit einem Bahnhofsfest in Calw eröffnet worden.



Der reguläre Betrieb startete dann am 1. Februar, allerdings mit Einschränkungen, wodurch sich ein Ende des zunächst noch eingeschränkten Betriebs nicht absehen lässt.

Klar war, dass die Strecke vorläufig nur zwischen Weil der Stadt und Calw in Betrieb genommen wird, weil die Verlängerung bis Renningen nur nach Anpassungen am dortigen Stellwerk möglich sein wird. Bis dahin muss beim Umsteigen in Weil der Stadt ein umständlicher Weg durch die Bahnsteigunterführung und vorbei am Empfangsgebäude zu einem extra neu errichteten Bahnsteig erfolgen, der genau auf die Fahrzeuglänge der eingesetzten Triebwagen und deren Einstiegshöhe abgestimmt ist.

Aktuell stehen für die ganze Strecke insgesamt drei zweiteilige Triebwagen des Typs Mireo Plus B zur Verfügung zur Verfügung, die zu einer Lieferung von 20 dieser mit Batteriehybridantrieb ausgerüsteten Fahrzeuge für das Ortenau-Netz gehören und in Offenburg gewartet werden. Sie werden als Baureihe 563 geführt, haben 120 Sitzplätze und sind 140 km/h schnell.

Seit der Inbetriebnahme verkehren die Züge vorläufig nur tagsüber und stündlich. Der erste Zug startet jeweils in Weil

der Stadt um 5:32 Uhr und in Calw um 6:04 Uhr, der jeweils letzte Zug fährt in Weil der Stadt um 17:32 Uhr und in Calw um 18:19 Uhr los. Um die Fledermäuse an den Bahnbetrieb zu gewöhnen, wurde vorerst auf nächtliche Fahrten verzichtet und in den Bestandstunneln nur mit max. 30 km/h gefahren, sodass der Betrieb in beiden Richtungen nur im Stundentakt möglich ist.



Ab dem 12.4. soll es dann besser werden, die Züge sollen ab Weil der Stadt bereits um 5:06 Uhr und ab Calw um 6:04 Uhr starten. Der vorgesehene Halbstundentakt ist voraussichtlich erst ab Juni möglich. Hintergrund sind die anhaltenden Schwierigkeiten mit den von Fledermäusen bewohnten beiden Bestandstunneln. Die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll so lange bestehen bleiben, bis die ausreichende Wirksamkeit der Maßnahmen zum Fledermausschutz nachgewiesen ist. Es heißt, dass bei den „Vergrämuungsmaßnahmen“ mittels Ultraschall noch Nachbesserungsbedarf besteht, da sie noch nicht bei allen 18 dort vorkommenden Fledermausarten ausreichende Wirksamkeit zeigen. Bis dies der Fall ist, sollen die Langsamfahrstellen bestehen bleiben und somit auch der Stundentakt. Spötter bezeichnen die Strecke daher schon als „Fledermausbahn“.

Allerdings ist am 5. Juni schon wieder Schluss, denn vom 6. bis 13. Juni ist eine Vollsperrung der Strecke zwischen Renningen und Weil der Stadt geplant, um das konventionelle Stellwerk in Renningen mit dem digitalen Stellwerk in Weil der Stadt zu verbinden, zu dem die Verantwortlichen der DB AG bisher offenbar nicht in der Lage waren.

Daher werden in dieser Zeit auf der Gesamtstrecke von Renningen bis Calw Busse fahren. Und zwar getrennt als S-

Bahn-Ersatz und für die Hermann-Hesse-Bahn.

Ein Trauerspiel auf der ganzen Linie, das insbesondere ein schlechtes Bild auf die DB AG wirft.

Daher bleibt uns nur, die Situation weiter zu beobachten und einen Ausflug nach Calw über die schwäbische Schwarzwaldbahn für den Herbst ins Auge zu fassen.

Bernd



Schwäbische Waldbahn am 21. Juni

Nach der planmäßigen Aufnahme eines Museumsbetriebs zwischen Schorndorf und Welzheim hat der FES bereits im Jahr 2010 der Schwäbischen Waldbahn einen Besuch abgestattet.

Ein Unwetter im Juni 2024 verursachte indes so massive Schäden an den Bahnanlagen, dass kein Fahrbetrieb mehr möglich war und die Zukunft der Strecke ernsthaft in Gefahr war. Seitdem ruhte der Betrieb auf der „Schwäbischen Waldbahn“.

Dank der intensiven Bemühungen des Vereins DBK Historische Bahn e.V. und der Schwäbische Waldbahn GmbH konnte der Wiederaufbau angegangen werden. Im Dezember 2025 haben schließlich die Bauarbeiten zur Instandsetzung der Bergstrecke zwischen Rudersberg und Welzheim begonnen. Wenn alles planmäßig verläuft, wird die Schwäbische Waldbahn ab Mai 2026 wieder dampfen.

Da wollen wir nach 16 Jahren dieser interessanten Strecke wieder einen Besuch abstaten und haben ihn für den **21. Juni**

fest eingeplant, denn an diesem Tag werden die Züge mit der Dampflok 50 3606 (BMAG 1942) bespannt.

Der Fahrplan sieht vor, dass zweimal am Tag die Strecke in beiden Fahrtrichtungen zurück gelegt wird.

1. Fahrt

| | | |
|------------|----|-----------|
| Schorndorf | ab | 10:30 Uhr |
| Welzheim | an | 11:30 Uhr |
| Welzheim | ab | 12:00 Uhr |
| Schorndorf | an | 13:00 Uhr |

2. Fahrt

| | | |
|------------|----|-----------|
| Schorndorf | ab | 14:00 Uhr |
| Welzheim | an | 15:00 Uhr |
| Welzheim | ab | 16:30 Uhr |
| Schorndorf | an | 17:30 Uhr |

Es würde sich anbieten, dass wir den ersten Zug für die Hinfahrt nutzen würden und den zweiten Zug für die Rückfahrt. Dann hätten wir in Welzheim ausreichend Zeit zur Mittagszeit einzukehren.

Der Fahrpreis beträgt für Hin- und Rückfahrt € 24,-.





150 Jahre Tram in München



Auch in München begann 1876 alles mit einer Pferdebahn, die schon im ersten Betriebsjahr 390 000 Fahrgäste beförderte, so viele wie die Tram heute an einem Tag.

Knapp 20 Jahre später wurde die Tram elektrisch und im Jahr 1900 war das Zeitalter der Pferdebahn vorbei. Die Zukunft gehörte der elektrischen Tram, daran konnte auch der Versuch mit einer Dampfstraßenbahn zwischen 1883 und 1900 nichts ändern. Danach wuchs das Münchner Trambahnnetz unaufhaltsam und erreichte schließlich 1964 mit 134 km Streckenlänge seine größte Ausdehnung mit insgesamt 20 Linien.



In der Nachkriegszeit machte der zunehmende Individualverkehr, verbunden mit einem starken Wachstum der Stadt, die 1957 zur Millionenstadt wurde, das Leben der Tram schwer und die U-Bahn-Planungen aus der Vorkriegszeit nahmen konkrete Formen an, nicht zuletzt befördert durch die Bewerbung von München für die olympischen Spiele von 1972. Auch in München gab es schließlich Überlegungen, auf die Tram langfristig

zu verzichten. Dies wurde teilweise ziemlich rigoros versucht durchzusetzen, wodurch der Widerstand aus der Bevölkerung immer größer wurde. Schließlich wurde 1986 vom Stadtrat beschlossen, die Tram als Teil des Gesamtsystems Nahverkehr zu erhalten. Danach setzten dann auch eine Modernisierung des überalterten und reparaturanfälligen Fahrzeugparks ein.

Parallel dazu gab es auch wieder Erweiterungen des Trambahnnetzes, die größte ist wohl aktuell die lange umstrittene 8 km lange Westtangente, die vom Romanplatz im Norden über Laim bis zur Aidenbachstraße im Süden gehen soll. Der erste Abschnitt Fürstenrieder Straße–Ammerseestraße (1,5 km) mit den Zwischenhaltestellen Laimer Platz (→ U5) und Aindorfer Straße wurde am 28. Februar diesen Jahres in Betrieb genommen. Sie wird von der neuen Linie 14 Bf Pasing–Gondrellplatz befahren. Sie soll bis Ende 2028 auf voller Länge vom Romanplatz bis zur Haltestelle Aidenbachstraße (→ U3) auf der vollen Länge von 8,3 km mit 17 Haltestellen (davon 14 neue Straßenbahnhaltestellen) in Betrieb gehen (→ westtangente.mvg.de).



Betrieben wurde die Tram mit den verschiedensten Fahrzeugtypen, die dem Alphabet folgend mit Großbuchstaben bezeichnet wurden. Angefangen hat es mit dem Typ A, der auch im Museum der MVG (Münchner Verkehrs Gesellschaft) besichtigt werden kann. Die Nachkriegszeit wurde von den M-Wagen bestimmt, die überwiegend von der Münchner Firma Rathgeber geliefert wurden. Diese Ära endet mit den P-Wagen.



Die nachfolgende Generation R kam von MAN/Siemens, der Typ S von Stadler (Variobahn) und der Typ T ist ein Produkt von Siemens Wien (Avenio). Heute sind ca. 40 % der Züge unter 18 Jahre alt

Die Farbgebung der Münchner Tram war traditionell von Weiß und Blau geprägt, dessen Erscheinungsbild sich im Laufe der Zeit immer wieder leicht verändert hat. Aus diesem Grund wurden im Jubiläumsjahr zwei vierteilige T-Wagen mit einer besonderen Jubiläumsoptik ausgestattet, die bereits im regulären Betrieb zu sehen sind.

So sind die Fahrzeuge gestaltet: der erste Wagenteil zum Einsteigen erinnert an den historischen A-Wagen von 1898 - inklusive angedeuteter Fenster-Vorhänge.: Der zweite Wagenteil greift die Farbwelt der Nachkriegsjahre auf, die Münchens Straßenbild mit den ersten Neufahrzeugen nach dem Zweiten Weltkrieg prägte. Die frisch ausgelieferten M-Wagen kamen so auf die Schiene - und auch die äl-

teren Wagen erhielten das neue Kleid in Form einer frischen Lackierung.



Teil drei erstrahlt im weiß-blauen Design der niederflurigen R-Wagen ab 1990: stufenlos, besser zugänglich und komfortabler für alle.

Festlicher Schlusspunkt: Das Heck präsentiert die aktuellen MVG-Farben - und eine große „150“ zum Jubiläumsjahr 2026.

Das Ereignis wird mit vielen Veranstaltungen im MVG-Museum begangen und als Höhepunkt wird es am Samstag, den 17. Oktober eine große Fahrzeugparade geben.

Zum Mitfahren wird es an diesem Tag auch eine Jubiläumslinie geben.

Am Tag darauf (18.10.) öffnet der Trambetriebshof in der Einsteinstraße 148 zu einem Tag der offenen Tür.

Es gibt bereits eine Jubiläumsbroschüre mit vielen interessanten Einblicken in die Geschichte der Münchner Tram. Die kann hier heruntergeladen werden: <https://t1p.de/01e10>.

Das alles wollen wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Näheres wird es dazu im nächsten Rundschreiben geben.

Bernd

Kolumbien - eine audio-visuelle Reise in ein fremdes Land

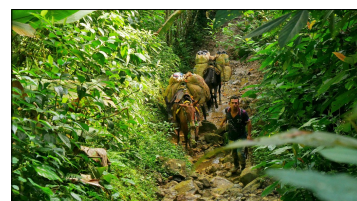


Unser Frank hat in den Jahren 2022 und 2025 Studienreisen nach Kolumbien unternommen. Echte Abenteuerreisen mit Trecking- und Fahrrad-Touren sowie Flussekskursionen durch den Regenwald lassen einen aufregenden Reisebericht erwarten. **Am kommenden Samstag, den 11. April** zeigt er uns **in der Weissenburg** von seiner ersten Reise ein Video, anschließend schildert er live und mit Fotos seine Eindrücke von der zweiten Reise, die durch einen Überblick zum öffentlichen Personennahverkehr in Bogota ergänzt werden. Dazu lädt er Euch alle mit den folgenden Worten ein:



Bienvenido a los pasajeros de FES,

dieses Mal möchte ich mit Euch in unterschiedlichen Transportmitteln durch Kolumbien reisen. Neben den transportmäßigen Fundstücken erwarten Euch von diesem wunderschönen - aber aus zurückliegender Zeit noch immer mental berücksichtigtem - Land einige Impressionen von Land und Leuten.



*Muchos Saludos,
Frank*



Mitten im Krieg - Gruß aus Odessa

Unser Mitglied Jan hat sich entschieden, seinen persönlichen Beitrag zur Unterstützung der überfallenden Ukraine zu leisten. Er ist mit dem Zug nach Odessa gefahren, um dort den Menschen bis Ende Mai ehrenamtlich zu helfen, ihre schwierige Lage zu bewältigen.

Unter der Woche arbeitet er mit anderen Freiwilligen in einen Küchenprojekt. Zu seinen Tätigkeiten gehören u.a. vormittags Eier kochen und mittags das Essen an zwei Punkten in der Stadt an Binnenflüchtlinge, alte Menschen und Obdachlose auszugeben.

Seine Eindrücke vom Leben unter der ständigen russischen Bedrohung ist nüchtern:

„Man gewöhnt sich an die ständigen Luftalarme, sie werden Teil des Alltags und man steht deswegen schon gar nicht mehr im Café auf. Ansonsten sind die Menschen nach vier Jahren Krieg müde.

Supermärkte und Einkaufszentren gibt es wie bei uns, jedoch viel Reichtum und Armut nebeneinander.

Odessa ist zwar eine Millionenstadt, aber wegen des schwierigen Untergrunds gibt es nur die Straßenbahn. Ihr Betrieb war seit Dezember nicht mehr möglich, weil die Strominfrastruktur zerschossen wurde. Seit dem 15.3.2026 waren zum ersten Mal zur technischen Erprobung wieder Straßenbahnen in der Stadt unterwegs. Seit 26.3. fahren sie wieder planmäßig.“

Soweit ein kurzer atmosphärischer Eindruck von Jan, dem wir bei seinem weiteren Aufenthalt viel Glück und Erfolg bei seiner ehrenwerten Tätigkeit wünschen.

Bernd



Der London Railway Atlas und Joe Brown

Im Sommer 2024 bin ich im Internet auf den „Railway Atlas London“ gestoßen. Auch „vorbelastet“ durch die hervorragenden Schweers+Wall-Eisenbahnatlanten und interessiert am geschichtsträchtigen Londoner Schienennetz habe ich mir den Atlas gleich bei der Buchhandlung meines Vertrauens bestellt. Als ich den Atlas das erste Mal in Händen hielt und ich ihn das erste Mal durchblättern war ich überwältigt. Zum einen wegen des Umfangs (74 Kartenseiten im Maßstab ~1:27 000) zum anderen wegen der Detaillierung. Da findet sich tatsächlich für jedes einzelne Gleis eine Linie. Alle Strecken/Gleise sind mit dem Kürzel der Bahngesellschaft gekennzeichnet und es ist das Datum der Inbetriebnahme angegeben. So zum Beispiel die Strecke Farringdon Street-Paddington (Bishop’s Road), eröffnet am 10.1.1863 von der Metropolitan Railway (die erste U-Bahnstrecke der Welt). Oder die Eurostar-Strecke vom Kanaltunnel zum Bahnhof St. Pancras International, eröffnet am 14.11.2007 von der London & Continental Railway. Zu jedem Bahnhof/jeder Station sind alle früheren Namen, die sie im Verlauf ihrer Geschichte hatte angegeben, eventuelle Zeiten der Stilllegung und gegebenenfalls weitere Pläne/Vorhaben mit der entsprechenden Station und Strecke. Bei den Strecken der heutigen „London Underground“ sind die Linien mit der Farbe/den Farben der Linie(n) gezeichnet, die diese heute befahren. Spätestens hier benötigt man dann allerdings eine Lupe, um diese zu identifizieren. Im Kartenteil sind auch viele Infoblöcke mit weitergehenden Informationen zur Entwicklung der Strecke/des Bereichs und seine Zukunftsperspektive enthalten. Für viele besondere Bereiche wie Bahnhöfe, Abzweige, Betriebswerke gibt es vergrößerte Ausschnitte, oft auch

verbunden mit der Darstellung spezieller historischer Zustände, so dass man die Entwicklung der entsprechenden Gleisanlage gut nachvollziehen kann. Am Ende ist ein Index vorhanden, der zu jedem Bahnhof/jeder Station ausführliche Informationen wie alle Namen im Lauf der Geschichte, Eröffnungs- und Schließungsdaten und weitergehende Informationen dazu übersichtlich darstellt. Der Atlas überwältigt mit einer Fülle von Informationen insbesondere im Kartenteil aber auch im Index.

Der Autor, Joe Brown, ist in London geboren und aufgewachsen. Er lebte dort auch den größten Teil seines Lebens. Er hat sich von klein auf für Eisenbahnen interessiert und so war es nicht überraschend, dass er 1997 nach dem Ende der Schulzeit bei London Underground eingetreten ist. Dort hat er verschiedene Positionen durchlaufen wie



Fahrdienstleiter in der Station Elephant & Castle an der Bakerloo-Line. Seit 2021 ist er dort in einer mehr strategischen Manager-Position tätig. Zur Erstellung von Eisenbahnatlanten als Hobby kam er, weil er sich von klein auf für Kartografie interessiert und weil er 2004 nach einem guten, umfänglichen und präzisen Eisenbahnatlas sucht und keinen fand. Kurzerhand begann er selbst so einen Atlas zu erstellen. Was als kleines Hobby begann hat sich über die Auflagen zunehmend professionalisiert, die Kartografie wurde verfeinert, es kamen immer mehr Informationen hinzu, zusätzlich musste ja Schritt gehalten werden mit der ja recht dynamischen Entwicklung der Gleisnetze in London. Der Schritt von der fünften zur aktuellen sechsten Auflage war nach

eigener Aussage eine Mammutaufgabe, da er die Software zur Erstellung des Atlas gewechselt hat zu einer neuen die in Sachen Farbdarstellung deutlich besser ist, als die vorherige Software. Es gibt von ihm auch die Eisenbahnatlanten Birmingham & the West Midlands sowie Liverpool & Manchester. Im vergangenen Jahr hat er den in Großbritannien bekannten und bewährten *Atlas of Great Britain & Ireland* von Stuart K. Baker übernommen, der gesundheitliche Probleme hatte und im November 2020 gestorben ist. 2025 erschien dann die, von Joe Brown bearbeitete, 16. Auflage von diesem Atlas.

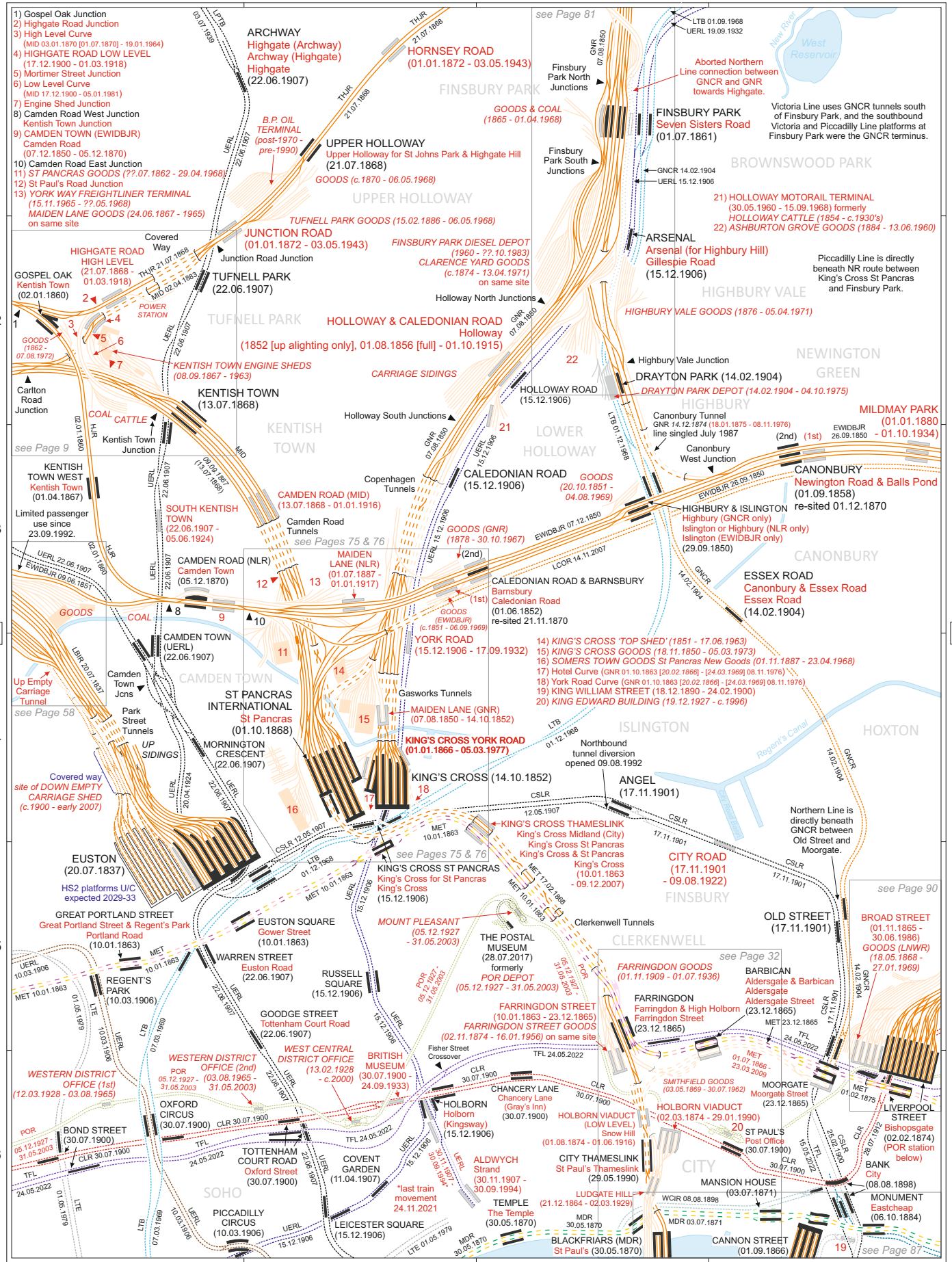
Was natürlich sofort mein Auge gefangen hat beim Lesen des Vorworts der aktuellen Auflage, war ein großes Dankeschön an seinen Mann Gary für seinen unendlichen Geduld und Unterstützung während der (zu diesem Zeitpunkt) fast 20 Jahre seit Joe dieses Projekt gestartet hat. Damit öffnete sich die Tür zu einer weiteren Facette von Joe Brown. Er ist nämlich ein führender Aktivist im Bereich der schwulen Eisenbahnmitarbeiter und schwulen Eisenbahnfreunde in Großbritannien. Er war von 2021 bis 2023 Vorsitzender von „Transport for London LGBTQ+ network OUTbound“. Das ist eine Vereinigung von LGBTQ+-Mitarbeitern von „Transport for London“, unter der der ÖPNV in London betrieben wird, die 2020 gegründet wurde und über 900 Mitglieder hat. 2023 war er Mitbegründer von „Journey“ („Reise“), einer Vereinigung von LGBTQ+-Gruppen in Unternehmen im Transportsektor in Großbritannien. Mitglieder sind aktuell über 50 Unternehmen und Organisationen, darunter Airbus, Alstom, British Airways, die Britische „Transportpolizei“ und das London Transport Museum. Ein Höhepunkt für die Vereinigung war die welterste Pride-Parade in einem Zug. Im Rahmen der

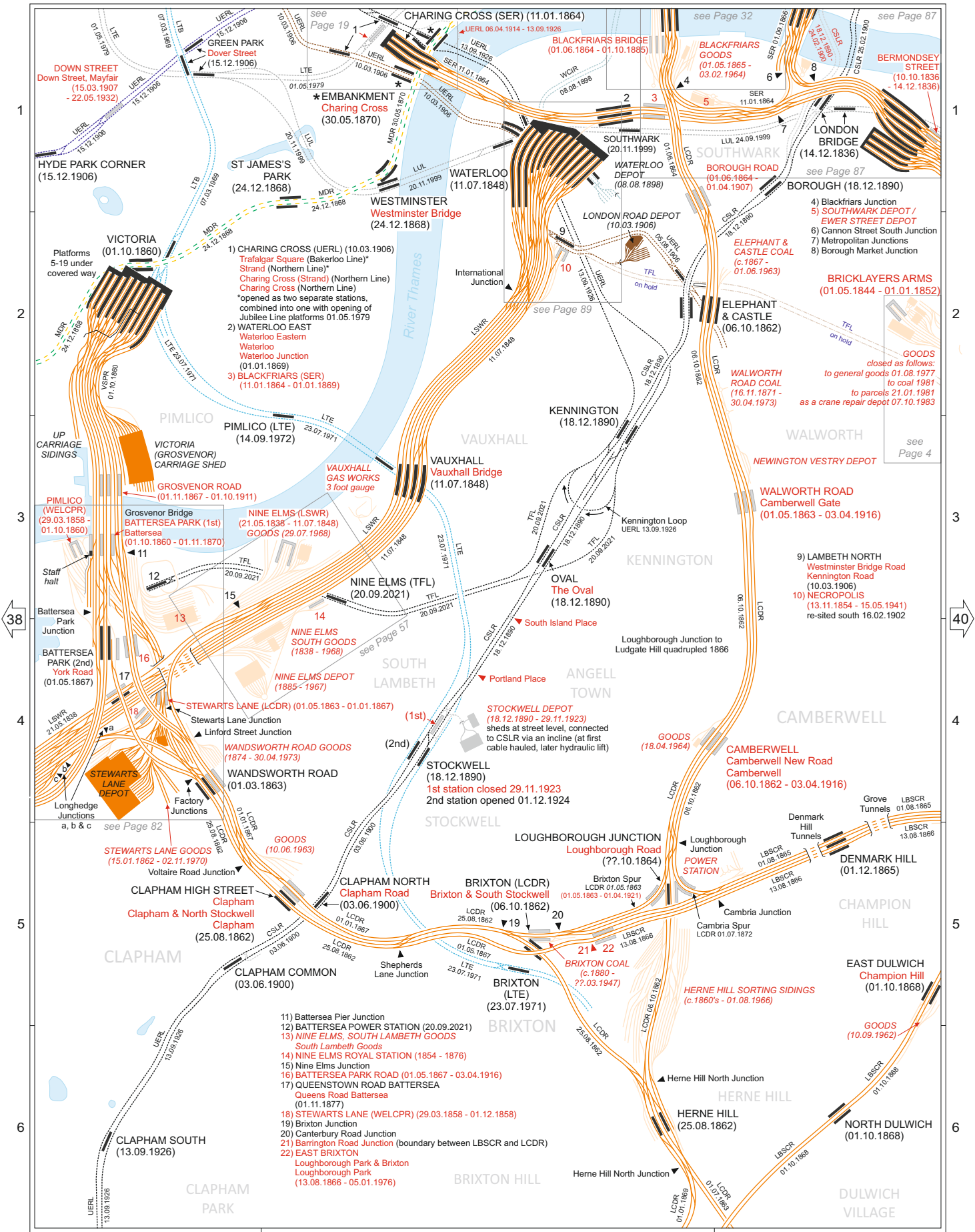
Veranstaltungen zu „200 Jahre Eisenbahn in Großbritannien“ fand vom 1. bis 3. August vergangenen Jahres auf dem Werksgelände von Alstom in Derby „The Greatest Gathering“ („Das größte Treffen) statt. Diese Veranstaltung bot über 140 Eisenbahnfahrzeuge und zog rund 40000 Besucher an. Derby wurde von der Regierung als zentraler Ort der Veranstaltungen zu dem Jubiläum bestimmt. In Derby werden seit 1839 durchgängig Eisenbahnfahrzeuge gebaut, das heutige Alstom-Werk wurde 1876 von den Midland Railways gegründet. Am Nachmittag des 2. August gab es zunächst eine Parade über das 36 ha große Werksgelände. Dann begab sich die Parade zum 1,6 km langen Testring und bestieg dort den Class 345 Aventra-Triebzug, der normalerweise auf der Elizabeth Line in London eingesetzt wird und der seit 2023 in einem „trainbow“-Design unterwegs ist (die Fahrzeugbetreiber, die die zur Verfügung gestellten Fahrzeuge betreiben wurden explizit gebeten, Fahrzeuge zu entsenden, die ein „Pride-Design“ erhalten hatten). In diesem Fahrzeug fand dann auf dem Testring die welterste Pride-Parade in einem Zug statt.

Der Londoner Geoff Marshall, der in seinem YouTube-Kanal viele Videos zum Eisenbahnverkehr in Großbritannien im Allgemeinen und zum Schienenverkehr in London im Besonderen veröffentlicht hat anlässlich der Erscheinens des London Railway Atlas ein längeres Interview mit Joe Brown veröffentlicht: <https://t1p.de/5bih9>.

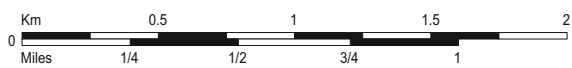
Wer sich tiefergehend mit der Geschichte und dem aktuellen Stand zum Schienenverkehr in (und um) London beschäftigen will, ist beim Robert Schwandl-Verlag richtig: <https://www.robert-schwandl.de/london/>

Patrick

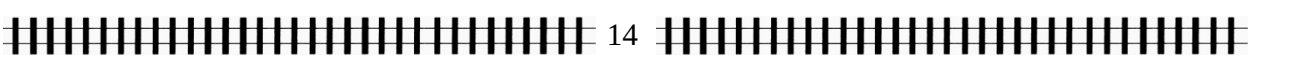




- 1) CHARING CROSS (UERL) (10.03.1906)
Trafalgar Square (Bakerloo Line)*
Strand (Northern Line)*
Charing Cross (Strand) (Northern Line)
Charing Cross (Northern Line)
*opened as two separate stations, combined into one with opening of Jubilee Line platforms 01.05.1979
- 2) WATERLOO EAST
Waterloo Eastern
Waterloo Junction
(01.01.1869)
- 3) BLACKFRIARS (SER)
(11.01.1864 - 01.01.1869)
- 4) Blackfriars Junction
- 5) SOUTHWARK DEPOT / EWER STREET DEPOT
- 6) Cannon Street South Junction
- 7) Metropolitan Junctions
- 8) Borough Market Junction
- 9) LAMBETH NORTH
Westminster Bridge Road
Kennington Road
(10.03.1906)
- 10) NECROPOLIS
(13.11.1854 - 15.05.1941)
re-sited south 16.02.1902
- 11) Battersea Pier Junction
- 12) BATTERSEA POWER STATION (20.09.2021)
- 13) NINE ELMS, SOUTH LAMBETH GOODS
South Lambeth Goods
- 14) NINE ELMS ROYAL STATION (1854 - 1876)
- 15) Nine Elms Junction
- 16) BATTERSEA PARK ROAD (01.05.1867 - 03.04.1916)
- 17) QUEENSTOWN ROAD BATTERSEA
Queens Road Battersea
(01.11.1877)
- 18) STEWARTS LANE (WELCPR) (29.03.1858 - 01.12.1858)
- 19) Brixton Junction
- 20) Canterbury Road Junction
- 21) Barrington Road Junction (boundary between LBSCR and LCDR)
- 22) EAST BRIXTON
Loughborough Park & Brixton
Loughborough Park
(13.08.1866 - 05.01.1976)



© Joe Brown



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 3. Dienstag im Monat)

Termine: 21. April + 19. Mai + 16. Juni

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

Info: Wolfgang – E-Mail wolfgang@fes-online.de

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Termine: 24. April + 29. Mai + 26. Juni

Jeweils ab ca. 18:00 Uhr, Restaurant „Zum Brunnstein“, Elsässer Straße 36

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

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

Termine: 12. April + 10. Mai + 14. Juni

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, „La Bas“, Hallplatz 31, Nürnberg

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

Veranstaltungen

11. April - Samstag

Kolumbien - eine audio-visuelle Reise in ein fremdes Land - in Stuttgart

Ab 15:00 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart

Frank schildert Eindrücke seiner in den Jahren 2022 und 2025 unternommenen Studienreisen nach Kolumbien. Weitere Informationen im Artikel auf Seite 8.

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

25. April - Samstag

Spargelessen in Schrobenhausen - ab München

Treff: München Hbf (vor Gleis 16), Fahrt ab 9:58 Uhr mit RB 86 nach Dinkelscherben.

Unser schon seit Jahren traditionelles Spargelessen in Schrobenhausen.

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

14. Mai - Donnerstag - *Christi Himmelfahrt*

Dampfsonderfahrt Augsburg-Aichach - ab München

Treff: München Hbf (vor Gleis 15), Fahrt ab 8:57 Uhr mit RB 87 nach Augsburg.

Dampfsonderzug Augsburg-Aichach mit 70 083 und historischen Wagen.

Mittagspause in Schrobenhausen und Rückfahrt mit Dampfzug nach Augsburg.

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

16.-24. Mai

Funtreffen in Erfurt

Das geplante Programm kann hier heruntergeladen werden: <https://t1p.de/dklae>

Die Anmeldefrist ist abgelaufen.

21. Juni - Sonntag

Mit Dampf auf der schwäbischen Waldbahn

Wir fahren mit der Dampflok 50 3606 von Schorndorf nach Welzheim und zurück.

Weitere Informationen im Artikel auf Seite 5

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