FES-Mitteilungen
Ausgabe 4/2026
Oktober 2026



Innotrans in Berlin

Ausflug über die Hermann-Hesse-Bahn nach Calw

Feier *150 Jahre Tram* in München mit Korso am 17. Oktober

Termine

Liebe Fes'ler,

Im letzten Quartal konnten wir endlich die neue Hermann-Hesse-Bahn bereisen und bei dieser Gelegenheit auch das Eisenbahn-Museum rund um ein erhaltenes Stellwerk im alten Bahnhof von Calw besichtigen.
In Berlin gab es wieder das Großereignis InnoTrans, dazu findet Ihr nachfolgend meinen ausführlichen Bericht. Die Innotrans bot auch die Gelegenheit, mit unseren Berliner Freunden einen Abend zu verbringen.
Das Jahr neigt sich langsam dem Ende zu und wir wollen auch die verbliebene Zeit für gemeinsame Aktivitäten nutzen.
Nicht nur für unsere Münchener Freunde wird der Tram-Korso am 17. Oktober eine reizvolle Angelegenheit sein.
Im November wollen wir uns das Museum für Fernmeldetechnik in Stuttgart ansehen, das in den Katakomben des Bahnhofs Schwabstraße scheinbar ein Schattendasein führt. Da sein Schwerpunkt vor allem bei den Kommunikations- und Informationstechniken der Eisenbahn liegt und auch von ehemaligen DB-Mitarbeitern aufgebaut und betreut wird, hat es für uns einen ganz besonderen Reiz.
Und wie in jedem Jahr soll es im Dezember wieder unsere immer gut besuchte Weihnachtsfeier geben, zu der wie gewohnt alle Mitglieder und Freunde des FES herzlich eingeladen.
In diesem Sinne hoffe ich auf einen ereignisreichen Herbst und viele interessante Begegnungen.

Euer Bernd

Titelbild
Ein Hingucker war das Erscheinungsbild des chinesischen „VELLINK“. Eine Design-Studie für einen intelligenten „Metro/Regional Train“. Er soll ökologischen Standards verbunden mit Leichtbau, Energieeffizienz entsprechen und wartet gleichzeitig mit KI-unterstützten Steuerungs- und Fahrgastinformationssystemen auf.
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/

Ein Ausflug nach Calw

Am 14. Juni war es endlich so weit, dass die Hermann-Hesse-Bahn nach der Anbindung von Renningen ihren regulären fahrplanmäßigen Betrieb aufnehmen konnte.

Diesen Teil der württembergischen Schwarzwaldbahn zu befahren war seit der endgültigen Stilllegung im Jahre 1988 endlich wieder möglich. Enorme Anstrengungen auf politischer Ebene, aber auch hohe finanzielle Aufwendungen durch den Bau eines neuen Tunnels und die Bewältigung der Fledermausproblematik machten es schließlich möglich, diese Direktverbindung von Stuttgart nach Calw zu reaktivieren.

Daher trafen wir uns am 15. August in Renningen, um uns von dort mit der Hermann-Hesse-Bahn auf den Weg nach Calw zu machen. Für die 12 Teilnehmer war die Fahrt mit dem Akku-Triebwagen der Baureihe 563 aus der „Mireo“-Plattform von Siemens sehr angenehm und wir erreichten zur Mittagszeit Calw.



Dort hatten wir im „Rössle“ einen Tisch reserviert und wurden bestens bedient. Sowohl das Essen als auch der Service waren hervorragend.

Anschließend machten wir uns zu Fuß auf den Weg in Richtung des ursprünglichen Bahnhofs, der nach der Errichtung des heutigen Haltepunkts seine Funktion verloren hat. Aber in einem der ehemaligen Stellwerke hat sich das „Eisenbahnmuseum Stellwerk 1“ etabliert, das von unerschrockenen Eisenbahnfreunden betrieben wird und samstags besichtigt werden kann. Dank der persönlichen Kontakte von Wolfgang bekamen wir eine intensive Führung innerhalb des Stellwerks. Es stammt aus dem Jahr 1889 und ist das älteste erhaltene Weichen- und Signalstellwerk der ehemaligen Königlich Württembergischen Staatsbahnen mit originaler Technikeinrichtung.



Bei der Führung bekamen wir nicht nur einen Einblick in die solide Technik des Stellwerks sondern auch in die Arbeitsweise im Eisenbahnbetrieb. Hier wurden alle sicherheitstechnischen Aspekte beleuchtet, die vor allem einen großen Respekt vor der Leistungsfähigkeit dieser Technik erzeugten. Daher waren die Erklärungen sehr ausführlich, angefeuert durch gezielte Fragen aus unserer Truppe.



Anschließend konnten wir in einer alten „Donnerbüchse“ noch eine kleine H0-Schauanlage besichtigen, um vom ganzen Ausmaß der Bahnhofsanlage von

Calw einen Eindruck zu bekommen. Insbesondere beeindruckte das mächtige und maßstäblich ausgeführte Empfangsgebäude, das mit dem etwas arg klein geratenen Modell von Kibri direkt verglichen werden konnte.

Den wirklich interessanten Tag haben wir dann noch in einem Eis-Café beschlossen, bevor es mit der Hermann-Hesse-Bahn wieder zurück nach Renningen ging.



Bernd



Im Vorgriff auf den Artikel auf Seite 10 ein Rückgriff auf das Jahr 2009, in dem alle diese Fahrzeuge noch im Planeinsatz waren. Bis auf eines sind das alles Fahrzeuge der HSB, waren also in Heidelberg eingesetzt.

Innotrans 2026

Seit 30 Jahren gibt es nun die größte Eisenbahnfachmesse der Welt, die ganz harmlos 1993 als Waggon 93 in Leipzig beim Bayrischen Bahnhof ihren Anfang nahm und 1996 in Berlin zur ersten Innotrans mutierte. Die eindrucksvolle Entwicklung dieser Fachmesse machen drei Kenngrößen besonders deutlich:

	1996	2026
Aussteller	172 (21 Länder)	3190 (59 Länder)
Besucher	6400	175 000 (120 Länder)
Ausstellungsfläche	4524 m²	200 000 m²

1996 reichte das Hallen-Karree unter dem Funkturm für alle Aussteller von Eisenbahnausrüstung aus, als Freigelände wurde der Güterbahnhof in Wilmersdorf genutzt. Mit dem Doppelstock-Schienenbus 670 006 der Deutschen Waggonbau AG (DWA) bestand eine Shuttle-Verbindung zu einem provisorischen Bahnsteig am Westkreuz.

Dort zeigte Siemens im Hallenbereich ein Anschauungsmodell vom Kopf des zukünftigen ICE 3, das einen deutlich eleganteren Eindruck machte als der Ur-ICE 1 bzw. ICE 2.



Auf dem Freigelände war der mit elektrischer Neigetechnik ausgestattete 611 zu sehen.



Außerdem der Talent von Talbot, und der der Regioshuttle von Adtranz, die sich als erfolgreiche Entwicklungen erwiesen.

Weniger erfolgreich war dagegen der „Cargo-Sprinter“, der mit der Mittelpufferkupplung „Z-AK“ ausgestattet war, die auch über eine integrierte Druckluftkupplung verfügte.



Eindruck machte auch ein vollständiger S-Bahn-Zug aus Kopenhagen.

Während vor 30 Jahren der Besucherandrang sehr übersichtlich war, machte sich heuer ein enormer Fachbesucheransturm bereits am Morgen des ersten Tages mit überfüllten Bahnsteigen in Charlottenburg und am Westkreuz bemerkbar, weil die vollen S-Bahnzüge kaum noch Fahrgäste aufnehmen konnten.

Das Messegelände war auch in diesem Jahr wie komplett ausgebucht. Alle 42

Hallen waren voll belegt, natürlich mit den Großen der Branche, vor allem aber mit den unzähligen Zulieferern der Fahrzeugindustrie aus dem In- und Ausland.

Hauptanziehungspunkt war natürlich wieder das Freigelände, auf dem ein breites Spektrum an modernen Fahrzeugen besichtigt werden konnte.



Groß war das Interesse wieder an den schnellen Zügen, die sich nur noch in Form von Triebzügen präsentieren. Deutlich wird dies an der neuen Generation des österreichischen „railjet“, dessen ursprüngliches Konzept aus festen Garnituren lokbespannter Züge mit Steuerwagen bestand. Auf der Innotrans wurden nun von zwei Herstellern sehr unterschiedliche Triebzüge vorgestellt. Siemens zeigte sein aus der Plattform „Mireo“ entwickeltes Konzept, während Stadler eine doppelstöckige KISS-Variante zeigte.





Der deutliche Unterschied bei der Zahl der regulären Sitzplätze (Siemens 215, Stadler 431) verdeutlicht den Bedarf für höhere Kapazitäten.



Die Highlights der Hochgeschwindigkeitszüge waren aber der italienische ETR 1000 Frecciarossa von Hitachi (Vmax. 360 km/h) und der koreanische EMU 320 von Hyundai Rotem (Vmax. 320 km/h), für dessen Transport offenbar keine Kosten und Mühen gescheut wurden. Besonders Merkmal von dessen Inneneinrichtung waren die drehbaren Sitze und Handyhalterungen in Augenhöhe mit integrierter drahtloser Ladestation.

Für den komfortablen Fernverkehr konnte der im Betrieb achtteilige norwegische FLIRT Nordic Express von Stadler beeindrucken. Allein schon durch seine größere Breite von 3200 mm und der daraus resultierende Komfort im Fahrgastraum.



In Deutschland will Flixtrain mit seiner Variante des ICE L auf einem völlig neuen Niveau und mit der 1. Klasse mitmischen. Ein Mittelwagen der bereits beauftragten 30 Zuggarnituren konnte schon besichtigt werden.

Aber auch der Regionalverkehr war mit passenden Triebwagen vertreten. Etwa der italienische „intercity“ von Alstom, der batterieelektrische „Regiopanter“ von Škoda oder der FLIRT AKKU von Stadler für die ÖBB sowie der kroatische Elektro-Diesel-Triebwagen von KONČAR, der sich als Hybrid-Fahrzeug besonders gut für nicht elektrifizierte Anschlussstrecken eignet.



Trotz all der Triebzüge gab es auch noch Lokomotiven zu entdecken. Allen voran die „Euro DuFour-Lokomotive von Stadler für die SBB Cargo, die wieder im vertrauten Rot mit dem Signet der SBB daherkommt. Von den 36 bestellten Loks erhalten 22 für das Rangieren auf nicht elektrifizierten Gleisen eine Batterie, mit der die Lok 2000 kW Leistung erreichen kann. Für diesen Zweck könnte alternativ auch ein 1000-kW-Diesel verbaut werden. Siemens stellte weitere Varianten des



Vectron X vor, die unter dem Schlagwort „Xcelerator“ verschiedene digitale Funktionen für ein vernetztes, softwaredefiniertes Bahnsystem aufweisen.



Alstom zeigte mit drei Varianten der BR 188 als Nachfolgerin der BR 186 eine Weiterentwicklung aus der TRAXX-Plattform mit 6000 kW Dauerleistung im Wechselstrombetrieb und 4000 kW im Gleichstrombetrieb.

Die polnische Firma Pesa zeigte mit der 304Eb ihre Gleichstrom-Variante mit einem Batterie-Last-Mile-Modul.



Vossloh stellte mit der MODULA EDD eine Hybridlokomotive für den Schienengüterverkehr vor, die in unterschiedlichen Antriebsvarianten lieferbar ist:
Batteriemodul + 2 Dieselmotoren
E-Antrieb + 2 Dieselmotoren
E-Antrieb + 2 Batteriemodule
Damit ist sie sowohl als Strecken- als auch als Rangierlok einsetzbar.



Ein richtiger Brocken war die 6-achsige, 138 t schwere VELFORCE der chinesischen Staatsbahn CRRC mit Brennstoffzellen-Antrieb, die über eine Leistung von 2000 kW verfügt. Zusätzlich hat sie eine Traktionsbatterie mit einer Kapazität von 1260 kWh.



Auch der Nahverkehr in Ballungsräumen war vertreten. Für den S-Bahn-Betrieb zeigte Alstom ein Mockup des für den Kölner Raum bestellten Fahrzeuges.
Für die S-Bahn in Mitteldeutschland ist die zweiteilige Variante des Mireo von Siemens bestimmt.

Wie bereits bei der U-Bahn ist auch bei der S-Bahn ein autonomer Betrieb vorstellbar. Ein entsprechender Technologieträger in Gestalt des 430 236 wurde von dem Gemeinschaftsprojekt "Automated-Train" dem interessierten Publikum vorgestellt.



Wegen der Dominanz von Triebzügen dominieren, gibt es kaum noch neue Reisezugwagen gezeigt. Ein Ausnahme bildete das neue Konzept des Start-ups „Nox Mobility“ für Schlafwagen. Dazu wurde ein Baumuster mit ausschließlich privaten Abteilen gezeigt, das aus einem ausgedienten Interregio-Wagen entstanden ist.
Ein ausgefallenes U-Bahn-Fahrzeug zeigte Siemens mit einer Londoner „Tube“, für die Piccadilly Line. Deren kleines Profil wird in der Gesellschaft von Vollbahnfahrzeugen erst richtig deutlich.



Völlig konträr dazu war das ziemlich futuristische Erscheinungsbild des autono-

men chinesischen U-Bahn-Zuges VELLINK in ganz anderen Dimensionen.



Für die Stuttgarter Stadtbahn wird es auch eine neue Fahrzeug-Generation geben. Das erste Baumuster der zweiteiligen Baureihe S-DT8.16 wurde auf der Innotrans offiziell von Stadler an den Tech-



nischen Vorstand der SSB, Thomas Moser übergeben.
Auf einer Länge von rund 40 Metern bietet sie durchgehend stufenlose Zugänge und Platz für bis zu 250 Fahrgäste. Die 2,65 Meter breiten und komfortablen Wagen weisen einen großzügigen und hellen Fahrgastbereich auf. Insgesamt wurden von der SSB 70 Fahrzeuge dieses Typs zur Erweiterung der Flotte auf insgesamt 100 Fahrzeuge bei Stadler bestellt.

Auch verschiedene Straßenbahnhersteller waren mit ihren aktuellen Entwicklungen vertreten. HeiterBlick mit einem Niederflurfahrzeug für Würzburg, Škoda mit einer Tram für Prag, Stadler mit der TINA-Tram für Rostock.



Desweiteren zeigte der türkische Hersteller Bozankaya die fünfteilige Niederflur-Tram für Neapel.

Einen großen Bereich des Freigeländes wurde auch vom Gleisbau bestimmt. Hier stellten die bekannten Firmen wie Plasser & Theurer zukunftsweisende Konzepte und Geräte zur vernetzten Instandhaltung des Oberbaus vor.



Der Güterverkehr war mit einigen Spezialwagen vertreten, die die Tendenz vom Einzelwagenverkehr zu Ganzzügen für Massengüter bestätigten.

Bernd

125 Jahre elektrische Straßenbahn in Heidelberg

Nachdem im vergangenen Jahr in Mannheim „125 Jahre elektrische Straßenbahn in Mannheim“ gefeiert wurde, war in diesem Jahr Heidelberg dran. In Mannheim wurde das Jubiläum in Verbindung mit dem Jubiläum „50 Jahre Fußgängerzone in Mannheim“ mit einer großen Parade historischer Fahrzeuge durch eben diese begangen. In Heidelberg wurde das Jubiläum am 27. September eine Nummer kleiner, aber auch schön begangen. Im Betriebshof in der Bergheimer Straße fand ein Fest statt und mit sechs Garnituren wurden im 20-Minuten-Takt „große Stadtrundfahrten“ vom Betriebshof durch über den Bismarckplatz, Neuenheim und Handschuhsheim wieder zum Betriebshof angeboten. Im Betriebshof war eine kleine „Parade“ (mehr oder weniger…) historischer Fahrzeuge aufgestellt, dazu ein ganz besonderer Schatz, der „44“.



ZR Gt6 218, DÜWAG, 1966

ER Gt8 2156 (ex 156), DÜWAG 1971 (VBL, Ludwigshafen)

ER 6 MGT 5645 (ex 645), DUEWAG, 1995 (MVG, Mannheim)

ZR Variobahn 3277 (ex 277), Bombardier 2003

Der 4x-Maximum-Tw 44 ist Teil einer Serie von zehn Fahrzeugen, die 1925 von der Waggonfabrik Fuchs beschafft wurde (mit einem Nachbau 1929).
Es ist der einzige Vorkriegstriebwagen der HSB, der in Heidelberg noch vorhanden ist.



Seine betriebsfähige Aufarbeitung läuft seit Jahren, beeinträchtigt unter anderem durch die Insolvenz zweier beauftragter Werkstätten, die das Fahrzeug aufarbeiten sollten. Nun ist ein Ende abzusehen. Eigentlich hatte man gehofft, das Fahrzeug zum Jubiläum bereits fahrend präsentieren zu können, es gab allerdings eine Panne bei der Neuverkabelung des Wagens, so dass er nicht eingesetzt werden konnte. Aufgrund von Prioritätensetzung ist nun nicht vor 2028 damit zu rechnen, dass das Fahrzeug eingesetzt werden kann. Dann steht noch ein passender Beiwagen, 153, zur Aufarbeitung an. Das wird allerdings nicht zuletzt wegen seines desolaten Zustands dann nochmal ein paar Jahre dauern.



Tw 1122 (Bj. 1939) der RHB war auch in Heidelberg unterwegs.

Patrick

Tram-Korso München am 17. Oktober

Am 17.10.2026 steigt in München der Höhepunkt des Jubiläums *150 Jahre Tram*: Ein Fahrzeug-Korso mit historischen Fahrzeugen im Zuge von Münchens Pracht-Boulevards, der Maximilianstraße.

Ab 9:30 Uhr erfolgt die Aufstellung der Fahrzeuge im Bereich der Maffeistraße.

Nach den Ansprachen um 10:00 Uhr geht es dann los Richtung Maximilianstraße vorbei am Maxmonument, über die Maximilianbrücke geht es über den Max-Weber-Platz bis zu Einsteinstraße in den Betriebshof, voraussichtliche Ankunft gegen 10:45 Uhr.

Unsere Münchener Freunde treffen sich um 9:30 Uhr am Marienplatz beim Fischbrunnen, um sich dann von dort aus einen Platz zum Beobachten des Korsos zu suchen. Anschließend ist vorgesehen, noch mit der Jubiläumslinie zu fahren den Betriebshof zu besichtigen.

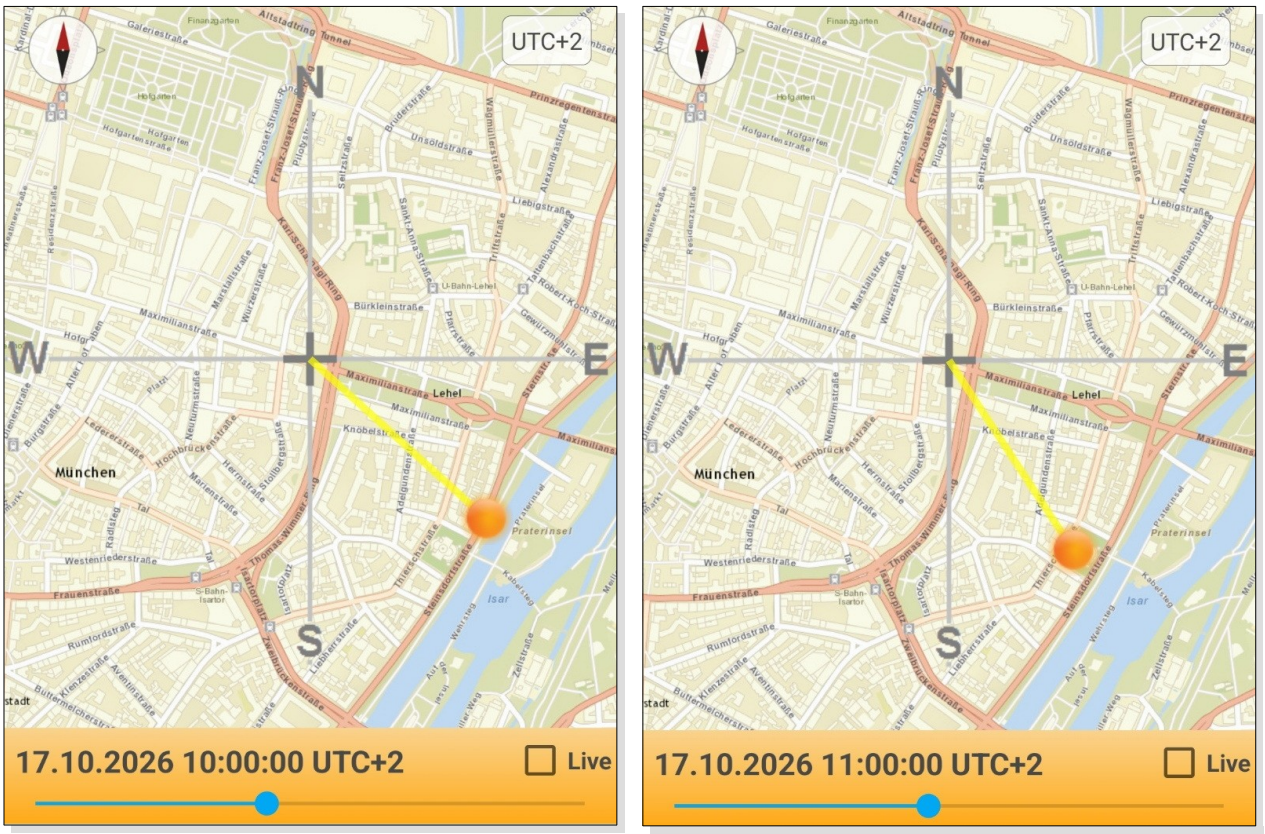
Für Fotografen wird es im Bereich der Maximilianstraße schwierig werden, denn sie liegt zu dieser herbstlichen Zeit wegen des niedrigen Sonnenstands vollständig im Schatten. Daher würde sich bei Sonnenschein die Maximilianbrücke als günstiger Fotostandort anbieten.

Bernd

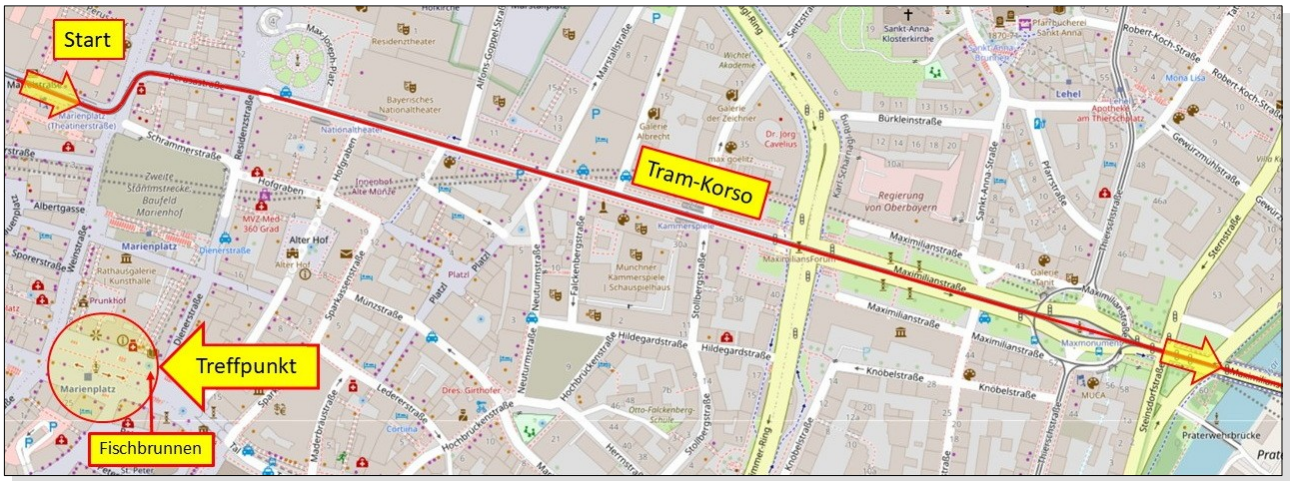
Alle Informationen zum Tram-Jubiläum gibt es hier:
https://www.mvg.de/news/150-jahre-tram.html

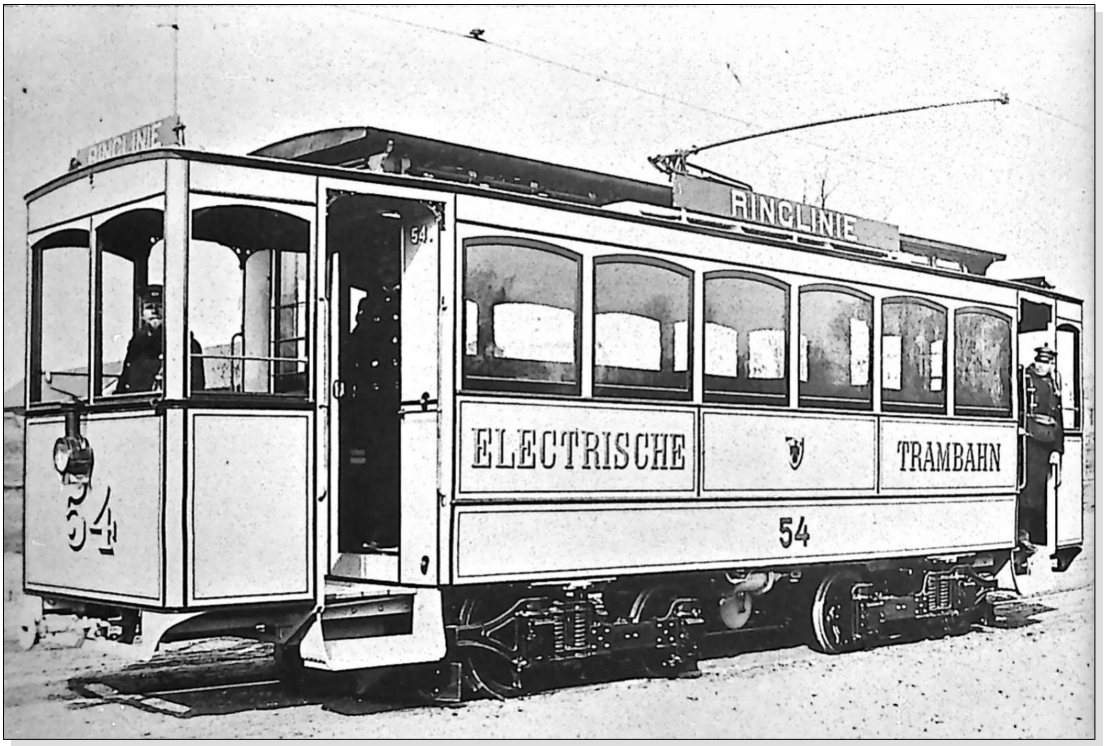
Die Jubiläumsbroschüre kann man hier herunterladen: https://t1p.de/e9fp9

Der Sonnenstand um zehn und um elf Uhr



Die Strecke des Tram-Korso





Der Maximum-Tw 54, Typ A1.1, gebaut 1898 bei Rathgeber in München.

Besuch des Museums für Fernmeldetechnik in Stuttgart am 14. November

Ein gewissen Dornröschenschlaf führt in Stuttgart das Museum für Fernmeldetechnik, bei dessen Namen man eher an die früheren Aktivitäten der Post denkt, denn an die Eisenbahn. Aber weit gefehlt, die interne Kommunikation sowie die Kundeninformation waren bei der Bahn immer ein wichtiger Bestandteil des Betriebsgeschehens. Einer rührigen BSW-Gruppe in Stuttgart ist es zu verdanken, dass diesem Aspekt mit einer umfangreichen Sammlung ein Denkmal gesetzt wurde, das alle Aspekte der internen und externen Kommunikation anhand von konkreten Beispielen zeigt. Das Spektrum reicht von der klassischen Fernmeldetechnik, deren typische Telegrafenleitungen parallel zur Strecke handelt (wer kann sich daran noch erinnern??) über die Läutwerke an den Bahnübergängen bis zu den Uhren, die auf allen Bahnhöfen auf die Sekunde genau gleichlaufen müssen.



Zur Sammlung gehören darüber hinaus Zugzielanzeiger aus allen Epochen, Fahrkartenautomaten, aber auch Bauteile des heute selbstverständliche Zugbahnfunks.Zu den ausgestellten Exponaten gehören u.a. Fahrkartendrucker, Fernschreiber, Fernsprecher, Rechenmaschinen, Signalanlagen, Rohrpost und Zugzielanzeiger.



Und das Schöne ist, dass die Sammlung für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Meist im Rahmen eines Tags der offenen Tür, wie er für den 14.11.2026 wieder geplant ist. Diese Gelegenheit wollen wir zu einem FES-Ausflug nutzen und dem hochinteressanten Museum einen Besuch abzustatten, das sich in den Katakomben des S-Bahnhofs Schwabstraße befindet.



Dazu treffen wir uns um 13:00 Uhr auf dem Bahnsteig des S-Bahnhofs Schwabstraße vor der Gehtreppe, die sich vom Hauptbahnhof kommend in Fahrtrichtung vorn befindet.

Wer sich vorab schon mal einen Eindruck vom Gebotenen machen möchte, kann sich hier umschauen: https://www.fernmeldemuseum-stuttgart.de/

Oder ein Youtube-Video ansehen: https://t1p.de/u643c

Bernd

Die Vorweihnachtszeit mit dem FES

Im Dezember bereiten wir uns wieder auf das schönste Fest des Jahres vor. Das soll regional wieder auf unterschiedliche Weise geschehen.



München, 28.11.2026

Besuch des Christkindlmarktes auf der Fraueninsel. Ein ganz besonderer Weihnachtsmarkt im Herzen des Chiemsees. Eine kleine Insel, mit dem ganz besonderen Christkindlmarkt. Pures Insel-Flair, leckere, regionale Spezialitäten von den Inselgastronomen und über 90 Aussteller, welche ihre mit sehr viel Liebe, in Handarbeit gefertigten Unikate anbieten. Anmeldung bei Ernst unter ernst@fes-online.de



Nürnberg, 13.12.2026

Vor unserem Stammtisch im Cartoon treffen wir uns um 17:00 Uhr an der „DB Information“ im Hauptbahnhof und gehen gemeinsam zum Nürnberger Christkindlesmarkt. Anschließend sind wir dann im „La Bas“, in dem wir uns wie immer ab 19:00 Uhr treffen.



Stuttgart, 19.12.2026

Das **traditionelle Weihnachts-Treffen des FES** findet wieder in der Weissenburg in Stuttgart statt. Wir treffen uns ab 15:30 Uhr, um uns bei Stollen, Lebkuchen und einer Weihnachtsgeschichte in besinnlicher Weise auf Weihnachten einzustimmen. Wie immer wird es auch in diesem Jahr ein kleines Geschenk für jeden Besucher geben.



Zu allen drei Veranstaltungen sind nicht nur alle Mitglieder des FES eingeladen, sondern auch Partner, Ehemänner, Freunde des FES und alle Mitglieder unserer Schwestervereine.

Bernd

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

Stammtische

Stuttgart (in der Regel jeden **3**. Dienstag im Monat)

Termine: 20. Oktober + 17. November + 15. Dezember
Jeweils ab 19:00 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart

Info: Wolfgang – wolfgang@fes-online.de

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Termine: 30. Oktober + 27. November + **18**. Dezember
Jeweils ab ca. 18:00 Uhr, Restaurant „Zum Brünnstein“, Elsässer Straße 36

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

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

Termine: 11. Oktober + 8. November + 13. Dezember
Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, „La Bas“, Hallplatz 31, Nürnberg

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

Veranstaltungen

17. Oktober – Samstag
150 Jahre Tram in München – in München
München feiert 150 Jahre Tram und begeht das Jubiläum mit einem großen Tram-Korso.
Genauere Informationen auf Seite 11 f.
Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • ernst@fes-online.de

31. Oktober – Samstag
Eisenärzt/Ruhpolding – ab München
Treff: München Hbf (vor Gleis 9), Fahrt ab 08:43 mit RE 5 nach Salzburg.
Wir wandern entlang der Traun von Eisenärzt nach Ruhpolding.
Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • ernst@fes-online.de

28. November – Samstag
Christkindlmarkt auf der Fraueninsel – ab München
Genauere Informationen folgen noch.
Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • ernst@fes-online.de

19. Dezember – *Samstag*
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

Hinweise auf weitere Bahn-Veranstaltungen

Freitag, 30. Oktober bis Sonntag, 1. November
Faszination Modellbau Friedrichshafen
Genauere Informationen gibt es hier: https://www.faszination-modellbau.de/

14. November – Samstag
Stäffelesrutscher – ab Stuttgart Hbf
Rundfahrt um Stuttgart mit historischen Reisezugwagen der 30er und 60er Jahre, abwechselnd gezogen von 58 311 und E 94 088. Es wird auch „Gäubahn“, die „bald“ (für eine geeignete Definition von „bald“ → Stuttgart 21…) nicht mehr befahren werden kann.
Genauere Informationen gibt es hier: https://t1p.de/5vhsq
Tickets gibt es hier: https://t1p.de/jsz91

PS
An dieser Ausgabe haben mitgewirkt:

Bernd • Patrick