



VERKEHRSFREUNDE STUTT GART E.V.

Postfach 10 50 31 • 70044 Stuttgart • 0711 / 615 71 82 (Bernd Katz)

RUNDSCHREIBEN 07-08/2010

23. August 2010

Liebe Verkehrsfreundinnen, liebe Verkehrsfreunde,

der Sommer ist noch in vollem Gange, auch wenn er in Teilen Deutschlands für teilweise chaotische Zustände sorgt.

Ganz friedlich ging es dagegen bei unserer Studienfahrt „Von der Zugspitze in den Bayerischen Wald“ zu, auch wenn der Wettergott hier nicht mit sich reden lies. Aber zumindest bei unserem Besuch auf der Zugspitze zeigte sich Petrus von seiner freundlichen Seite. Dieses Rundschreiben trotz von Rückblicken der Veranstaltungen der letzten Monate – und auch bereits von unserer diesjährigen Studienfahrt. Aber auch der Blick nach vorne sei erlaubt: Mit einem Vortrag zur heimischen Verkehrsgeschichte und einer Studienfahrt zum nördlichsten Zipfel Baden-Württembergs starten wir in den Verkehrsfreunde-Herbst.

Unsere nächsten Veranstaltungen:

18.09.2010 Die obere Neckarbahn

Vortrag von Dieter Reichhold

Saal der AV Alania, Wächterstr. 11, Stuttgart-Mitte,
SSB-Haltestelle „Dobelstraße“ (Linien **U5 U6 U7**)

Beginn: 16.00 Uhr, Saalöffnung gegen 15.30 Uhr (nach 16.00 Uhr bitte klingeln)

Mit der oberen Neckarbahn wird die zwischen 1861 und 1866 eröffnete Bahnstrecke von Tübingen nach Horb bezeichnet. Historisch umfasst der Begriff der Oberen Neckarbahn neben der heutigen Strecke auch den heute als Neckar-Alb-Bahn bezeichneten Abschnitt von Plochingen nach Tübingen. Der exzellente Kenner dieser Strecke, Dieter Reichhold, erzählt uns in Wort und Bild von der Geschichte dieser eindrucksvollen Eisenbahnstrecke.

02.10.2010 Studienfahrt Mannheim - Ludwigshafen – Bad Dürkheim

Die Fahrtausschreibung zu dieser Studienfahrt liegt dem heutigen Rundschreiben bei.

Rückblick:

29.05.2010 Die französische Revolution: die Entwicklung der Straßenbahn in Frankreich

Rückblick von Rainer Vogler

„Vive la révolution!“ („Es lebe die Revolution!“) markierte die politische Wende 1789, der Beginn des Niedergangs der Monarchie in Frankreich. Der Vortrag von unserem Straßenbahnxperten Ulrich Theurer behandelte eine andere Art der Revolution: Es ist die Wiedererstehung von Straßenbahnbetrieben in zahlreichen Städten unseres westlichen Nachbarlandes. Nach dem Niedergang der Straßenbahn, die ihren Tiefpunkt mit gerade einmal nur noch 3 Betrieben in den 1970er Jahren erreichte, erfreut sich die Wieder- und Neueinführung von Straßenbahnsystemen in französischen Innenstädten größter Beliebtheit.

Ulrich Theurer stellte zu Beginn seiner Ausführungen beeindruckende Zahlen vor: 1910 weist die Statistik über 100 Straßenbahnbetriebe in Frankreich auf, 1972 existierten nur noch drei und heute sind es 19 Betriebe und innerhalb der nächsten vier Jahre sollen noch einmal sechs hinzukommen!

Besuchen Sie unser Internet-Angebot: www.vfsev.de • E-Mail-Adresse: vfsev@vfsev.de
Bankverbindung: Konto-Nr. 10 319 717 • Sparda-Bank Baden-Württemberg eG (BLZ 600 908 00)

Realisiert wurden nicht nur „klassische“ Straßenbahn- oder Stadtbahnssysteme. Von den ursprünglichen Antriebsarten durch Pferdekraft, Dampf, Druckluft, Akkumulatoren und elektrische Ober- und Unterleitungen setzte sich die Oberleitung als die am weitesten verbreitete Energieversorgung durch. Doch der Erfindergeist der Ingenieure brachte neue Lösungen und manche Stadt führte diese sehr speziellen Systeme bei sich ein. Am bekanntesten sind die VAL-Metros von Lille, Toulouse, Rennes und auf den Flughäfen Roissy und Orly. Die fahrerlosen Fahrzeuge sind gummibereift und verkehren völlig unabhängig von anderen Verkehrsmitteln. Eine Art gummibereifte Straßenbahn oder auch Spur-Obus verkehrt in Clermont-Ferrand: Die Zweirichtungsfahrzeuge benötigen eine Leitschiene in der Straße und besitzen normale Straßenbahn-Stromabnehmer. In Nancy verkehrt ein ähnliches System. Hier kann jedoch der Obus nicht nur spurgeführt, sondern auch frei im normalen Straßenbereich fahren. Die Stromzuführung erfolgt wie bei gewöhnlichen Obussen über zwei Stangenstromabnehmer.

Die vorgestellten neuen Straßenbahnsysteme in Frankreich wurden allesamt mit einer Spurweite von 1435 mm ausgestattet. Nur die Altbetriebe in Lille und St. Etienne behielten ihre Meterspur. Die Idee, die neuen innerstädtischen Strecken mit den regionalen Strecken der Staatsbahn SNCF zu verknüpfen, befindet sich derzeit in Umsetzung. Noch dieses Jahr wird der sogenannte „Tram-Train“ in Mulhouse in Betrieb genommen. Nach dem Vorbild des Karlsruher Modells verkehren dann die Bahnen nach Thann und später weiter nach Kruth.

Einen Überblick über die aktuell bestehenden Straßenbahnbetriebe erhielten wir in Form einer „Frankreich-Rundfahrt“. Eindrucksvoll wurde aus jeder Stadt die historische Straßenbahn vorgestellt und direkt vergleichend die moderne Ausführung. Diese „Tour de France“ begann in Nantes, wo das älteste der neuen Straßenbahnsysteme bereits 1985 in Betrieb genommen wurde (Hersteller: Alstom, teilweise Niederflur, und Adtranz/Bombardier, 100 % Niederflur). In Rouen verkehrt wieder seit 1994 eine Straßenbahn, deren Fahrzeuge mit denen aus Grenoble und Paris verwandt sind (Hersteller: Alstom, teilweise Niederflur). In Lille verkehrt seit 1874 eine Straßenbahn auf Meterspur. Die „Mongy“ erhielt Ende der 1990er Jahre Niederflurstraßenbahnen der Firma Breda. Valenciennes verfügt seit 2006, nach rund 40 Jahren Unterbrechung wieder über ein Straßenbahnsystem (Hersteller: Alstom, 100 % Niederflur). Realisiert wurde wie in den meisten anderen Städten auch hier ein sehr großer Anteil Rasenbahnkörper. Strasbourg führte 1994 in Normalspur ein sehr erfolgreiches Straßenbahnsystem ein, das stetig ausgebaut wird. Eines der Ziele ist die Anbindung von Kehl und die Verlängerung dieser Linie auf DB-Gleisen bis nach Offenburg. Bis 1960 existierte in Strasbourg ein Straßenbahn- und Überlandbahnnetz in Meterspur. Heute verkehren Fahrzeuge des Herstellers Socimi (Italien) mit einem bemerkenswerten Design und Citadis-Fahrzeuge von Alstom, die sich am Design der älteren Fahrzeuge orientieren. Mulhouse bietet eine wiederum abweichende Ausführung von Citadis-Fahrzeugen. Die Grundfarbe gelb wird durch rote und schwarze Elemente ergänzt, wobei jedes Fahrzeug unterschiedlich ausgeführt ist.

Am Beispiel Mulhouse sei auf die grundlegende Umgestaltung der Innenstädte und der Straßen hingewiesen, durch die die Straßenbahntrassen gebaut wurden. Absoluter Vorrang vor dem Individualverkehr, optisch ansprechende Gestaltung von Haltestellen und deren Umgebung bieten dem Betrachter ein sauberes und gepflegtes Umfeld. Und die Fahrgäste nehmen die Angebote an. Streckenverlängerungen und Netzergänzungen werden überall geplant und gebaut, Fahrzeugneubeschaffungen sind eingeleitet.

Verschiedene Medien wie Farb- und Schwarzweiß-Negative und historische Postkarten aus dem umfangreichen Archiv von Ulrich Theurer und Dias von Otto Blaschke und Bernd Katz konnten auf einen Nenner gebracht werden, das heißt: Es wurde alles digitalisiert; dadurch ist ein Vortrag aus einem Guss entstanden, der immer wieder ohne Vorbereitungsaufwand vorgeführt werden kann.

Allen, die an diesem Vortrag beteiligt waren, danken wir sehr herzlich, insbesondere Ulrich Theurer, der sich an dieses interessante Thema gewagt hat!

19.06.2010 Auf nach Welzheim zur Schwäbischen Waldbahn

Rückblick von Rainer Vogler

Seit 8. Mai 2010 ist die Stadt Welzheim – bekannt als Luftkurort und durch seine römischen Kastelle am Limes – wieder auf der Schiene erreichbar! Über den Sommer hinweg bis Oktober verkehren jeden Sonn- und Feiertag dampf- oder diesellokbespannte Züge von Schorndorf aus durch das Wieslauftal hinauf nach Welzheim.

Die Verkehrsfreunde Stuttgart e.V. boten eine Sonderfahrt mit NE81-Trieb- und Steuerwagen an, bei der die „neue“ Strecke ausgiebig erkundet werden sollte.

83 Personen konnten wir in Schorndorf begrüßen. Die Sonderzuggarnitur hatte zunächst noch eine offizielle Planzugleistung nach Oberndorf, dem aktuellen Endpunkt im Regelverkehr, zu bewältigen. In Oberndorf befindet sich die Schnittstelle zwischen „Talstrecke“ und „Bergstrecke“, zwischen Regelbetrieb und Ausflugsverkehr. Hier gab es für die zahlreichen Fotografen und Filmer die erste Gelegenheit, den Sonderzug im Bahnhofsbereich aufzunehmen. Beim nächsten Halt konnte der Zug mit der Ortschaft Klaffenbach im Hintergrund aufgenommen werden.

Nach dem Passieren des ehemaligen Bahnhofs Klaffenbach und des Strümpfelbach-Viadukts hielten wir im Bahnhof Laufenmühle. Es war eine Mischung aus Verpflegungshalt und Fotohalt. Im Bahnhof befindet sich ein Restaurant, in dem uns während unseres kurzen Aufenthalts gerne Getränke verkauft wurden. Am Haltepunkt Breitenfürst konnte unser Sonderzug bei schönstem Sonnenschein fotografiert werden. Leider fehlt an dieser Stelle das Bahnhofsgebäude, das als einziges der gesamten Strecke abgerissen wurde. Die Bahnhöfe von Klaffenbach und Laufenmühle präsentieren sich in schönem, gepflegtem Zustand.

Zu verschiedenen interessanten Stellen an der Strecke erfuhren die Fahrtteilnehmer von Albrecht Ebinger nähere Einzelheiten – und die eine oder andere Anekdote – über die Welzheimer Bahn. Er ist im Wieslaufftal aufgewachsen und kennt die Strecke und deren Geschichte bis ins letzte Detail, die er auch als Autor von inzwischen zwei Büchern über die Schwäbische Waldbahn verarbeitet hat.

Der neue Haltepunkt Tannwald, am Stadtrand von Welzheim gelegen, wurde von den Fahrtteilnehmern erkundet, bevor wir den Endbahnhof Welzheim erreichten. Das Bahnhofsgelände in Welzheim ist als nicht gerade fotogen bekannt, dennoch konnte mit dem Umsetzen des Sonderzuges auf Gleis 1 die klassische Aufnahme „Zug mit Bahnhof“ umgesetzt werden, während die kleine Kneipe spontan öffnete und uns mit essbaren und trinkbaren Kleinigkeiten versorgte.

Für die Rückfahrt war eine Fotoaktion auf dem Viadukt Laufenmühle angekündigt. Zu diesem Zweck begaben sich die Fotografen in den Linienbus Welzheim – Schorndorf und ließen sich direkt zum Viadukt bringen. Da die Straße bedeutend kürzer als der Schienenweg ist, konnten sich alle stressfrei einen Platz suchen, um die NE81-Garnitur auf dem Viadukt aufzunehmen. Dies war in der Tat eine Besonderheit, da hier sonst „nur“ Dampfzüge oder diesellokbespannte Ausflugszüge der Schwäbischen Waldbahn unterwegs sind. Im Bahnhof Laufenmühle wurden auch beim zweiten Halt Getränke verkauft – für ein Abendessen war hier am heutigen Tag keine Zeit eingeplant worden.

Der wohl bekanntesten Stelle der Wieslaufftalbahn wurde anschließend ausgiebig Zeit gewidmet: dem Strümpfelbach-Viadukt. In großer Steigung und im Bogen liegend entstanden hier einst Aufnahmen „aus der guten alten Zeit“ mit den unterschiedlichsten Zügen. Heute konnte man hier den zeitlosen NE81 ausgiebig fotografieren und filmen. Nach einem kurzen Zwischenstopp in Rudersberg wurde schließlich pünktlich Schorndorf erreicht, wo unsere Sonderfahrt endete.

Die Sonderfahrt wurde vom Betriebsleiter der Welzheimer Bahn, Dietmar Litterscheid, begleitet. In enger Abstimmung mit unserem Lokführer, Hans Spieß, und der Reiseleitung konnte ein anspruchsvolles Besichtigungs- und Fotoprogramm geboten werden. Wir danken ihnen herzlich für die Erfüllung unserer Wünsche und hoffen, dass die Welzheimer Bahn in nicht allzu ferner Zukunft wieder planmäßigen Verkehr erhalten wird.

24.07.2010 🚂 Studienfahrt bei der Ulmer Straßenbahn

Rückblick von Rainer Vogler

Bei unserem letzten Besuch im Oktober 2008 an der Linienverlängerung nach Böfingen gearbeitet; deshalb verkehrte baustellenbedingt nur die verkürzte Linie 1 der Stadtwerke Ulm (SWU). Jetzt, im Juli 2010, konnten sich die Verkehrsfreunde ein Bild des aktuellen Betriebes auf einer Streckenlänge von derzeit 10,2 km machen.

Anlass unserer kurzfristig ins Jahresprogramm aufgenommenen Fahrt nach Ulm war das Angebot, an einer Sonderfahrt teilzunehmen, die Ronny Quaß organisiert hat. Er hat für eine Gruppe Straßenbahnfreunde alle betriebsfähigen historischen Fahrzeuge auf die Strecke geschickt und Dank der regen Teilnahme seitens der Verkehrsfreunde konnte das Programm sogar noch erweitert werden. Insgesamt über 60 Teilnehmer nahmen die Möglichkeit wahr, in den historischen Fahrzeugen Tw 1 (T4), Tw 10 (GT4) und Tw 16 (T2) mitzufahren und diese trotz des sehr wechselhaften Wetters ausgiebig unterwegs zu fotografieren.

Die Besonderheit dieses Samstages war die Befahrung der Neubaustrecke, die von der Donauhalle hinauf nach Böfingen führt, mit allen drei historischen Triebwagen. Die Triebwagen fahren zwischen den planmäßig im Zehnminutentakt verkehrenden Combino. So wechselten sich moderne Fahrzeuge mit den

Oldtimern ab. Jeder Fahrteilnehmer hatte „Sichtkarten“ erhalten, die eine Mitfahrt in den Oldtimern erlaubte und so verteilten sich Fotografen, Filmer und mitfahrende Genießer entlang der Strecke zwischen Söflingen und Böfingen.

Als Höhepunkt des Tages war der kurze Ausflug des Schienenschleifwagens Tw 17 vom Depot aus nach Söflingen und wieder zurück ins Depot geplant. Dieser ursprünglich aus Freiburg stammende achtschichtige Gelenktriebwagen wurde bei den Stadtwerken Ulm zu einem Schienenschleifwagen umgebaut und ist nicht nur wegen seiner Funktion, sondern auch wegen seines Aussehens und seiner Länge ein Exote auf Ulm Straßenbahngleisen.

Viel zu schnell gingen die 3 ½ Stunden herum, während derer die vier Triebwagen unterwegs waren. Ronny Quaß danken wir für die hervorragende Vorbereitung der Fanaktion und den Verantwortlichen bei der SWU für das große Entgegenkommen bei der Durchführung der Sonderleistungen. Maßgeblich war hier Herr Jürgen Späth, der „Leiter Schienenfahrzeuge“ bei der SWU beteiligt. Außerdem geht unser Dank auch an die Nahverkehrsfreunde Ulm/Neu-Ulm.

31.07.2010 – Studienfahrt „Von der Zugspitze in den Bayerischen Wald“ 06.08.2010

Nach unserer weitesten Studienfahrt in der Geschichte unserer Vereinigung im vergangenen Jahr, haben wir dieses Jahr zwar auch den Weg nach Osten angetreten, Aber viel weiter wie Bayern und etwas Österreich sind wir nicht gekommen. Aber eines vorweg: Auch unsere Nachbarn haben eisenbahntechnisch mehr zu bieten, als man meinen mag.

Ein mulmiges Gefühl hat uns doch umschleicht, als wir am 31.07. bzw. 01.08. unsere Koffer am Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofes in einen bereitstehenden Transporter verladen haben. Ein großer Zaun umschließt den Nordflügel, gesäumt von zahlreichen Plakaten und Liebesbekundungen an den alten Bahnhof Stuttgarts. Wir wissen nicht, wenn wir aus Bayern wiederkommen, ob der Nordflügel noch steht, denn die Signale stehen auf Abriss.

In zwei Gruppen sind wir nach Garmisch-Partenkirchen angereist. Die eine Gruppe bereits am Samstag, und die andere Gruppe folgte am Sonntag. Und kaum war die zweite Gruppe angekommen ging es schon Richtung Gipfel. Mit Regelzügen der Bayerischen Zugspitzbahn machten wir uns auf den Weg zum höchsten Berg Deutschlands – „Top of Germany“ nennt sehr zutreffend dies die Zugspitzbahn. In Grainau teilte sich die Gruppe wieder: Während die „Bergleute“ sofort zum Gipfel fuhren, besichtigten die „Eisenbahner“ das historische Betriebswerk der Zugspitzbahn und nahmen die Erläuterungen des Betriebsleiters gerne entgegen, bevor es dann auch weiter Richtung Gipfel ging. Und hier wartete die nächste Besonderheit auf uns: Vom Schneefernerhaus führt eine Betriebs-Kabinen-Seilbahn zum alten Gipfel-Bahnhof. In Gruppen von maximal 6 Personen „schwebten“ wir über die Tiefe. Im Schneefernerhaus führte uns die Zugspitzbahn einen historischen Film vor, bevor es dann mit einer historischen Berg-Lok samt Wagen wieder hinab über Eibsee und Grainau ins Tal ging. Nicht jedoch ohne vorher ausgiebig das historische Wagenmaterial in eindrucksvoller Umgebung abzulichten. Unser gemeinsames Abendessen nahmen wir in Garmisch-Partenkirchen ein.

Roland Braun ist eigentlich ein friedliebender Mensch. Zu Menschen, aber auch zu Tieren. Aber bei unserer Studienfahrt kam ihm ein possierliches Wesen mehrfach in die Quere. Max Maulwurf wird er genannt und sorgt speziell in den Ferien dafür, dass bei der Bahn nichts mehr rund läuft. Und so hieß es auch bei unserer Studienfahrt ein um das andere Mal: improvisieren – denn Max Maulwurf gräbt eine Grube. So auch am Dienstag. Um dennoch einiges von Land und Leuten zu sehen, kamen deshalb wieder Foto-Busse zum Einsatz. Zum Beispiel auf der Strecke zwischen Mittenwald und Seefeld in Tirol, um eines dieser gelben Bauungetüme auf Schienen im Bild festzuhalten. Bei Innsbruck nutzen wir die Hauptstrecke, um Fern- und Regionalverkehr der ÖBB zu filmen und zu fotografieren. In Innsbruck selbst teilte sich wieder die Gruppe: Einige Teilnehmer bevorzugten eine Stadtbesichtigung der historischen Altstadt, während eine weitere Gruppe mit der Tram die Stubaitalbahn Richtung Fulpmes erkundete.

Wieder ins Innsbruck vereint, wollten wir unser nächstes Ziel Traunstein mit dem EC erreichen. Eine verspätete Übergabe aus dem Ausland und ein missglückter Lokwechsel bescherte uns eine Verspätung von 40 Minuten. Dank ausreichender Übergangszeiten in Rosenheim erreichten wir jedoch planmäßig unser nächstes Domizil in Traunstein.

Der Dienstag stand im Zeichen des Mühldorfer Stern. Das letzte große Dieselnetz sollte an diesem Tag auf dem Programm stehen. Zunächst besuchten wir jedoch die von Traunstein ausgehenden Linien nach Waging und Ruhpolding. Über Freilassung erreichten wir Mühldorf. Und auch dort mussten wir uns von dem

einen oder anderen Verkehrsfreund verabschieden: Gruppenbildung stand wieder auf dem Programm. Gruppe 3 und 4 besichtigten die Altstädte von Altötting und Burghausen während zwei weitere Gruppen die Strecken rund um Mühldorf ins Visier nahmen. Zu Gast bei der Südostbayernbahn hieß das Motto. In zwei Gruppen konnten wir das Betriebswerk Mühldorf, die abgestellten Lokomotiven und die Betriebszentrale dieses RegioNetzes besichtigen. Und für Streckenaufnahmen mit Diesel und alter Signaltechnik blieb an diesem Tag auch noch genug Zeit, bevor es dann wieder zurück nach Traunstein ging.

Am Mittwoch lautete unser Motto „Gestern und Heute“. Mit dem Regionalexpress Richtung Salzburg erreichten wir wieder Freilassing. Dort holte uns ein Sondertriebwagen der Berchtesgadener Land Bahn (BLB) ab, der uns in die Lokwelt Freilassing brachte. Bei einer geführten Besichtigung konnten wir alte Lokomotiven im Rundschuppen bestaunen und genossen eine Fahrt auf der historischen Drehscheibe. Zurück am Bahnhof ging es wieder steil berg auf. Mit modernen Flirt-Triebwagen hinauf über die Steilstrecke nach Berchtesgaden. Und nach ausgiebigen Fototouren in einem weißen Zug mit Bayern-Ticket zurück nach Freilassing. Wie geht denn das werden Sie sich nun fragen. In Bayern laufen die Uhren etwas anders: Und deshalb fährt dort eine Garnitur aus einer Lokomotive der BR 101 und IC-Wagen als Regionalbahn von Berchtesgaden nach Freilassing. Dies konnten wir uns natürlich nicht entgehen lassen. In Traunstein wieder angekommen, freuten wir uns über das gemeinsame Abendessen und auf den nächsten Tag.

Der Donnerstag stand wieder im Zeichen der Gruppeneinteilung: Während eine Gruppe Rosenheim besuchte, nutzte die zweite Gruppe den freien Vormittag für eigene Erkundungen. Die dritte Gruppe entschied sich für den Foto-Bus rund um Axdorf, Teisendorf und Waging. In Obing waren dann alle Gruppen wieder vereint, schließlich erwartet uns dort ein alter Bekannter. Den VT 103 der Maschinenfabrik Esslingen hat es nach Obing verschlagen und er ist der Star der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf – Obing. Das 1952 gebaute Gefährt „zeigte“ uns sein neues Domizil und präsentierte sich auch den zahlreichen Fotografen. Der Wettergott meinte es leider nicht besonders gut mit uns, so dass die eine oder andere Fotostelle in einem schlechten Licht stand. In Bad Endorf angekommen brachte uns der Regionalexpress dann wieder in unser Hotel nach Traunstein.

Der Blick aus dem Fenster verhieß auch am Freitag nichts Gutes. Regen, Regen, Regen. Schlechte Aussichtungen für Verkehrsfreunde. Und dies an unserem letzten Tag, und auch noch dann, wenn wir mit der Dampflok unterwegs sind. Auch Richtung Landshut wurde das Wetter nicht besser. In Landshut wartete dann die Dampflok 70 083 zu unserer Sonderfahrt nach Zwiesel auf uns. Es gab zahlreiche Möglichkeiten die kleine aber feine Vertreterin Ihrer Baureihe ins rechte Licht zu rücken. Sei es auf den Unterwegsbahnhöfen wie Plattling oder Deggendorf. In Deggendorf erwartet uns wieder die bewährte Bahnsteigbewirtung, bevor es dann wieder bergauf Richtung Zwiesel ging. In Gotteszell war für einige Teilnehmer die Dampflokfahrt aber bereits zu Ende. Eine gestörte Weiche brachte den Betrieb auf der eingleisigen Strecke derart durcheinander, so dass wir uns entschieden, bereits in Gotteszell auszusteigen, damit die fest gebuchten ICE-Züge von München zurück nach Stuttgart auf alle Fälle erreicht wurden.

In München nahmen wir unser Gepäck wieder entgegen und mit zwei Gruppen ging es dann mit ICE-Zügen zurück nach Stuttgart.

Das Resümee dieser Studienfahrt: Eine abwechslungsreiche Reise bei unseren Nachbarn, mit viel modernem aber auch historischem Einfluss. Mit Diesel-, Dampf- und Elektrotraktion. Mit kulinarischen und kulturellen Höhepunkten. Kurzum: Eine interessante Reise, die für jeden etwas geboten hat. Ein spezieller Dank geht an den Organisator dieser Reise. Roland Braun hat keine Mühen gescheut um bereits im Vorfeld die Lokalitäten zu erkunden, und dies bezieht sich nicht nur auf die Gastronomie. Bernd Katz und Otto Blaschke haben ihn dabei unterstützt. Konrad Müller hatte die Finanzen im Griff und Rainer Vogler sorgte für die passenden Informationen.

Rücktritt des Schriftführers zum 01.10.2010

Wenn Sie regelmäßig bei unseren Saalveranstaltungen zu Gast sind, werden Sie es schon bemerkt haben, dass der „Ghostwriter“ des Rundschreibens nur noch selten dort anzutreffen ist. Weder Desinteresse an Ihnen noch an den Themen sind hierfür ursächlich, berufliche und private Zwänge lassen mir kaum noch Zeit für derartige Veranstaltungen.

Da ein Schriftführer aber mitten im Vereinsleben stehen sollte, und mir es auch künftig aufgrund einem Studium noch weniger möglich sein wird, an unserem gemeinsamen Hobby teilzuhaben, werde ich mein Amt als Schriftführer zum Ende dieses Vereinsjahres niederlegen, damit ein Nachfolger Sie künftig wieder auf dem Laufenden halten kann.

Ich danke Ihnen für Ihre konstruktive Kritik und Anregungen in den vergangenen rund 5 Jahren und wünsche Ihnen und dem künftigen Schriftführer weiterhin viel Freude mit der Verkehrsfreunde-Postille. Über die Nachfolge wird der Vorstand zu gegebener Zeit entscheiden.

Zum Schluss dieses Rundschreibens haben wir wieder eine traurige Nachricht:

Am 17. Juli 2010 ist unser Mitglied

Gerhard Seibold

im Alter von 72 Jahren verstorben.

Er gehörte unserer Vereinigung seit dem 1. Mai 1987 an. Lange Jahre nahm er regelmäßig an unseren eintägigen Studienfahrten und den Saalveranstaltungen teil. Leider konnte er in den letzten Jahren aufgrund seiner Erkrankung nicht mehr am Vereinsleben teilnehmen, aber er verfolgte unsere Aktivitäten aufmerksam durch die Lektüre unserer Veröffentlichungen.

Wir werden Herrn Gerhard Seibold in guter Erinnerung behalten und sprechen allen Angehörigen unser aufrichtiges Beileid aus.

Herzliche Grüße senden Ihnen
Ihre VERKEHRSFREUNDE STUTTGART E.V.



Markus O. Robold, Schriftführer

PS: Bitte beachten Sie auch die Beilagen des Fördervereins Schienenbus e.V.
Verkehrsfreunde Stuttgart e.V.-Mitglieder erhalten 10 % Rabatt!