

Fladungen Classics

Panoramabus-Rundfahrt mit Oldtimerbus und Dampflokfahrt

Die Ära der Wirtschaftswunderzeit wird bei den „Fladungen Classics“ wieder lebendig. Auf einer Panoramabus-Rundfahrt mit Oldtimerbussen Setra S6 und S10 durch die Rhön und einer Dampfzugfahrt mit einer Dampflok 94 1538 der Rennsteigbahn von Meiningen nach Fladungen lässt sich die „gute alte Zeit“ erleben. Ortskundige Führer begleiten die Rundfahrt. Genießen Sie die vorbeiziehende Rhöner Landschaft gepaart mit dem Reisegefühl früherer Zeit.

Termin: Samstag, 4. Juli 2009

Ablauf:*

ca. 09.30 Uhr Abfahrt der Busse in Fladungen. Fahrt durch die thüringische Rhön, das ehemalige Sperrgebiet der DDR nach Meiningen. In Meiningen (je nach Bestätigung des Fahrplanes durch die DB) besteht die Möglichkeit zu einer kleinen Stadtrundfahrt. Anschl. Fahrt zum Bahnhof, Umsteigen in den Sonderzug „Fladungen Classics“

ca. 11.15 Uhr geplante Abfahrt ab Meiningen nach Fladungen

ca. 13.00 Uhr geplante Ankunft in Fladungen

Preise: Erwachsene: Euro 23,--

Kinder 6 bis 12 Jahre: Euro 11,--

Kinder bis 5 Jahre frei, wenn kein eigener Sitz benötigt wird

Buchung/Reservierung: Verkehrsamt Fladungen, Bahnhofstr. 19
Tel. 09778-912325, email: info@fladungen-rhoen.de



Foto: Stefan Gross

Die Busse:

Ursprünglich wurden Omnibusse auf herkömmlichen Lkw-Fahrgestellen aufgebaut. 1950 entwickelten Otto Kässbohrer und Georg Wahl das erste selbsttragende Fahrzeug. So entstand der erste "SeTra"-Omnibus. Die Fahreigenschaften übertrafen alle Erwartungen. Im März 1955 folgte als das Modell SETRA S 6. Auch dieses Fahrzeug wies eine Reihe technischer Neuerungen auf. Daraus wurden alle nachfolgenden Baureihen entwickelt.

Die Lok:

Die „94 1538“ wurde als Steilstrecken-Länderbahnlokomotive mit Riggerbach-Gegendruckbremse von der Berliner Maschinenbau AG gebaut und als Lok der Gattung T 16¹ von der preußischen Staatsbahn im Jahr 1920 in Dienst gestellt. Von der T 16¹ mit der Achsfolge E h2 wurden zwischen 1914 bis 1924 ca. 1236 Stück beschafft. Die meisten Maschinen, zusammen mit T 16¹ anderer Länderbahnverwaltungen, wurden von der DRG als Baureihe 94⁵⁻¹⁷ übernommen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h waren die fünffach gekuppelten Loks in vielen Reichsbahndirektionen im schweren Verschubdienst und auf neigungsstarken Strecken im Einsatz. Nach dem 2. Weltkrieg kamen ca. 670 Maschinen zur DB und ca. 240 zur DR, wo sie bis 1973 (DB) bzw. 1974 (DR; zuletzt in Thüringen) eingesetzt wurden. Der Treibraddurchmesser beträgt 1,35 m, die Länge über Puffer 12,66 m, die Leistung der 84,9 t schweren dienstbereiten Lok beträgt 1070 PS bei einem Kesselüberdruck von 12 bar; die Kohlen- und Wasservorräte betragen 3,4 t bzw. 8 m³.

Die Wagen, sogen. „Donnerbüchsen“:

Ab 1921 kamen die ersten Wagen der sogenannten "Donnerbüchsen"-Bauarten auf. Diese hatten anfangs noch hölzerne Wagenkästen, die mit Blech verkleidet waren, sowie hölzerne Dächer (Hölzerne Bauart). Doch noch im gleichen Jahr stand fest, dass die Wagen künftig (bis auf die Dächer) komplett aus Eisen gebaut werden sollen (Eiserne Bauart). Dies hatte einen Anstieg der Fahrgeräusche im Vergleich zur hölzernen Bauart zur Folge. 1926 kam dann schließlich die Ganzstahlbauart auf, nun wurden auch die Dächer aus Stahlblechen gefertigt. Die Fahrgeräusche nahmen noch mehr zu, und der gesamte Wagen dröhnte stark, weil zwischen Rad/Schiene und dem Dach keinerlei Dämmung mehr vorhanden war. Man nannte dies "Donnern", und so kam es zum Spitzname "Donnerwagen", später dann "Donnerbüchse", unter dem diese Wagenfamilie bis heute jedem Eisenbahnfreund geläufig ist.

Das Platzangebot für diese Fahrt ist begrenzt. Deshalb ist eine Vorbestellung notwendig. Karten nur solange Vorrat reicht. Als besonderes „Schmankerl“ gibt es original „Fladungen-Classics-Fahrkarten“ nach historischer Vorlage.

* Die Fahrtzeiten sind ca.-Fahrtzeiten vorbehaltlich der Bestätigung des Fahrplanes durch die DB-AG.