

FES-Mitteilungen ***Ausgabe 4/2011*** ***Oktober 2011***



Schmalspurwochenende in und um Dresden

Eisenbahn- und Modellbahn-Flohmarkt in Horb am 23.10.

Messe Modellbau Süd in Stuttgart am 19.11.

Veranstaltungen

Liebe Fes'ler,

und schon wieder neigt sich ein ereignisreiches Jahr dem Ende entgegen und wir schauen auch in dieser Ausgabe der FES-Mitteilungen wieder ein wenig zurück und wie immer auch auf unser Angebot für das nächste Quartal. Unser Mega-Event des letzten Quartals war mit Sicherheit die Tour zu den Schmalspurbahnen rund um Dresden, die allen Spaß gemacht hat und für die an dieser Stelle unserem Andreas noch einmal höchstes Lob gezollt werden muss. Diese Veranstaltung war auch der Anlass für unsere Münchener Freunde, die sächsische Schweiz im Vorfeld per pedes zu erkunden, den launigen Bericht von Peter solltet Ihr euch daher nicht entgehen lassen.

Im Oktober wollen wir uns die neue Fahrzeughalle der SVG in Horb ansehen, die – gerade erst im Mai eröffnet – noch auf einen Besuch des FES gewartet hat. Eine sehr interessante Fahrzeugsammlung in einer nagelneuen Halle, wer kann so etwas bei all den vielen notleidenden Museumsbahn-Vereinen schon sein Eigen nennen? Und im November steht angesichts der Vorweihnachtszeit wieder die Modellbahn im Vordergrund, diesmal in Form der Modellbau Süd, der wir schon lange keinen Besuch mehr abgestattet haben. Es sollte sich nach den Ankündigungen der Messe und unseres Insiders Wolfgang aber sicher für alle Modellbahner lohnen, auch wenn sie nicht der Baugröße N frönen.

Fast schon gute Tradition ist unsere Weihnachtsfeier, die sich eines immer größeren Zuspruchs erfreut, auch aus fernerer Gefilden. Dass wir (wie auch schon bei der Schmalspurbahn-Tour) bei dieser Gelegenheit auch Gäste von unseren Schwesternvereinen begrüßen dürfen freut uns ganz besonders. Zeigt es doch, dass die Bemühungen um die gemeinsame Sache immer mehr Früchte tragen. Dass das so bleibt und wir auch im kommenden Jahr wieder viel gemeinsam erleben und unternehmen werden wünscht sich

Euer Bernd

Titelbild

Impression von der sächsischen IVk 99 582 vor dem Bahnhofsgebäude von Moritzburg.

Impressum

Herausgeber: Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V.
Postfach 13 11 06
70069 Stuttgart

Bankverbindung

PSD Bank RheinNeckarSaar BLZ 600 909 00
Konto-Nr. 78 19 676 600
IBAN IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00
BIC GENODEF1P20

Redaktion: Patrick Fiala, Bernd Zöllner
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/>

Das FES-Sommerfest

Ein FES-Sommerfest gibt es bereits seit einigen Jahren. Zunächst trafen wir uns alljährlich in Stuttgart-Obertürkheim. Im dortigen Bahnhofsgebäude befindet sich ein Modellbahn-Fachgeschäft, in dem unser Mitglied Wolfgang gearbeitet hat. An der Rückseite des Bahnhofsgebäudes, zu den Gleisen hin gibt eine Freifläche, die mit einem Zaun von den Gleisen abgetrennt ist. Diese konnten wir für das FES-Sommerfest nutzen. So traf sich alljährlich im Sommer einige FES-Mitglieder dort. Achim, der Freund von Bernd war für das Kulinarische zuständig, brachte Salate mit und stand am Grill. Abgerundet wurde das Ganze durch einen Sondereinkauf (nur für Mitglieder) im Modellbahnfachgeschäft und durch die Züge, die Richtung Ulm oder Tübingen vorbeirauschten, vom Doppelstockzug bis ICE war einiges geboten. Aufgrund organisatorischer Veränderungen beim Modellbahngeschäft konnte die Fläche dann aber nicht mehr für das Sommerfest genutzt werden und heimlich still und leise verschwand es vom FES-Terminkalender. Unseren Vorsitzenden Bernd störte das sehr, denn es war ein fixer und sehr beliebter Termin beim FES. Mit der Zeit reifte in ihm die Idee, es bei sich zu Hause stattfinden zu lassen.



Er bewohnt mit Achim zusammen ein Haus in Oberasbach bei Nürnberg, wo ein Garten und eine breite Einfahrt genügend Platz für einige Gäste, das Kuchen- und später das Salatbuffet bieten. Im Jahr 2005 war es dann soweit, es fand das erste Sommerfest bei Bernd

statt. Inzwischen hat es sich wieder im Terminkalender des FES etabliert, für viele schwule Eisenbahnfreunde ist es zum fixen Termin jedes Jahr im Juli geworden. Seit drei Jahren ist ein Teil der Einfahrt fest überdacht, so daß nun sogar Regen nur eine Einschränkung, aber kein Hindernis für ein Sommerfest mit vielen Gästen ist. Und viele Gäste sind es jedes Jahr, das Sommerfest hat sich zu einem regelrechten „Deutschlandtreffen“ entwickelt, es sind Gäste nicht nur aus Baden-Württemberg und Bayern zugegen sondern auch regelmäßig aus Köln, Berlin und Hamburg. Für's leibliche Wohl sorgt weiterhin in bewährter Art Achim, die Tatsache, daß das Fest jetzt im und am eigenen Haus stattfindet vereinfacht natürlich die Logistik. Ein obligatorischer Programmpunkt in jedem Jahr ist natürlich die Besichtigung der Modellbahnanlage, die Bernd in seinem Keller seit Jahren baut.



Der Baufortschritt von Jahr zu Jahr ist allerdings überschaubar, da Bernd aufgrund seiner vielen beruflichen und privaten Verpflichtungen nur selten Gelegenheit hat, an der Anlage weiterzubauen. Sie soll einen Teil der (schon vor dem Krieg elektrifizierten) Frankwaldbahn nachbilden, im Mittelpunkt soll dabei der Bahnhof Ludwigsstadt mit dem bekannten Trogenbachviadukt stehen.

Patrick

Das Schmalspurwochenendevorprogramm

NACHDEM auch in diesem Jahr von Peter keine Wanderwoche auf Rügen oder sonstwo angeboten wurde, entschloss sich Ernst zum Schmalspurwochenende ein Vorprogramm zu organisieren. Als Quartier wurde kurzerhand das von Andreas ausgesuchte Hotel in Heidenau gebucht. Einige Interessenten fielen aber wegen beruflicher oder gesundheitlicher Probleme aus, so waren wir anfänglich nur zu dritt.

Ernst hatte irgendwo einen Wanderführer „Elbsandsteingebirge“ aufgebabelt und das war nun unsere Bibel. Für den Sonntag hatten wir bewusst ein nicht so überlaufenes Ziel ausgewählt: Wir wollten auf den Großen ZschirNSTein, den höchsten Berg im deutschen Teil des Elbsandsteingebirges. So fuhren wir erst mal mit der S-Bahn nach Krippen. Der Ort liegt in einem engen Tal entlang eines relativ mickrigen Bachs. Dass der Bach nicht immer mickrig ist, kann man an diversen Hochwassermarken sehen, die bis weit über den 1. Stock reichen. Die alten Häuser haben ein offensichtlich nur als Lagerraum benutztes Erdgeschoß, die Wohnräume liegen mehrere Meter drüber. Die neuen Häuser sind ganz normale Wohnhäuser, wo man der Straße ins Wohnzimmer gucken kann. Ab und zu guckt der Bach dort auch mal rein... Am Ende des Orts sollten wir uns an die Wegmarkierung „roter Punkt“ halten. An der erstbesten Verzweigung liefen die roten Punkte in verschiedene Richtungen. Wegweiser waren zwar vorhanden, aber nicht wirklich hilfreich. Wir hatten noch ein GPS-Tracking-System mit hinterlegter topografischer Karte dabei, aber von der Gegend stand uns nur eine 100.000er-Karte zur Verfügung. So konnten wir zwar mit 10 Meter Genauigkeit unsere Position feststellen, aber irgendwelche Trampelpfade sind bei dem Maßstab nicht mehr auf der Karte. Und dass wir irgendwo mitten im Wald stehen, hätten wir ohne Hilfsmittel auch gesehen... Und so kam es wie es kommen musste, wir landeten in Papstdorf (mit einer evangelischen Kirche), obwohl wir da gar nicht hin

wollten. Immerhin waren nun die Symbole auf dem GPS-System wieder mit der Realität zu synchronisieren und wir konnten - mit ein paar Kilometern Umweg - unsere Tour fortsetzen. Bei Affenhitze erreichten wir am Ende unserer Kräfte das Wirtshaus in Kleingießhübel. Nach der Einkehr war die Zeit schon so weit fortgeschritten, dass wir den ZschirNSTein rechts liegen ließen und auf Fahrwegen direkt nach Schöna wanderten. Unterwegs wunderten wir uns noch über einen Findling mitten im Wald, in den ein Zylinderschloss eingebaut war. Am Ortsrand von Schöna bestiegen wir noch die „Kaiserkrone“ ein zerklüfteter, völlig freistehender Berg, der ca. 100 m über die Umgebung hinausragt. Immerhin hatten wir jetzt noch eine tolle Aussicht. Von dort ging es die steile Kopfsteinpflaster-Straße zum Bahnhof hinunter.

Am Montag war eine längere Wanderung zur Festung Königstein vorgesehen. Mit der S-Bahn nach Rathen, dann zu Fuß kontinuierlich bergauf und am Schluss eine Treppe mit 500 Stufen auf den Rauenstein. Dort oben ist ein Wirtshaus und weil keiner wusste, wann man wieder was kriegt, gab es ein vorgezogenes Mittagessen. Ein uralter Mann, der jeden Tag hier herauf steigt, erklärte uns die Berge: Auf dem ZschirNSTein hätten wir sowie so nichts gesehen und der Berg, der aussieht wie eine Brustwarze ist der Zirkelstein. Der war uns schon am Tag vorher aufgefallen. Gestärkt ging es die Treppe wieder runter und über Weißig und Thürmsdorf zum Königstein. Unten gab es noch eine kurze Stärkung in einem Café, dann erklimmen wir den Festungsberg. Vom oberen Parkplatz bis zur eigentlichen Festungs-Ebene gibt es einen gläsernen Aufzug, mit dessen Hilfe wir die Festung leichter erobern konnten. Das Gelände ist riesig, allein für die Umrundung entlang der Festungsmauer brauchten wir eine ganze Stunde. Spannend war dann noch der über 150 m tiefe Brunnen. Die beiden 150-Liter-Fässer, mit denen das Wasser gefördert wird, wurden ur-

sprünglich mit einem Göpel, dann 250 Jahre lang mit einem Laufrad und seit über 100 Jahren mit einem Straßenbahn-Motor mit entsprechendem Schaltwerk betrieben. Weil die Zeit schon recht fortgeschritten war konnten wir nicht viel mehr anschauen. Der gläserne Aufzug war auch schon abgeschaltet, nur im Inneren der Festung gibt es noch einen Lastenaufzug, mit dem wir wieder auf die obere Parkplatz-Ebene hinunter fahren konnten. Der Abstieg zum Bahnhof im Ort Königstein war zunächst ein schöner Waldweg, dann eine schier endlose Treppe mit völlig unterschiedlich hohen Stufen und einem wackeligen Geländer, mit dessen Hilfe man sich an den besonders hohen Stufen hinunter lassen konnte. Und wenn man an den schwierigen Stellen auch noch fest die Zähne zusammenbiss, waren bis unten hauptsächlich die Knie, aber auch alle(!) anderen Gelenke spürbar durchtrainiert. . .

Am Dienstag ließen wir es etwas geruhiger angehen. Zunächst war eine Besichtigung des Barockgartens Großsedlitz vorgesehen. Wir fuhren eine Station mit der S-Bahn. Für den Aufstieg mussten wir zwischen dem Weg „für alte Ehepaare“ oder dem „für Liebespaare“ wählen. Wir entschieden uns für die „alten Ehepaare“. Im Schlossgarten wunderten wir uns über Wiesen, die scheinbar als Bassins mit Wasserspielen angelegt wurden. Mancher schimpfte über die DDR, die das alles verkommen ließen, so dass jetzt als „letzte rettende Maßnahme“ nur noch das Aussäen von Gras übrig bleibt. Beim Verlassen des Parks erfuhren wir dann, dass Schloss und Park nur zur Hälfte realisiert wurde und das Gelände nie anders ausgesehen hat. Für den Rückweg wählten wir diesmal die Variante „für Liebespaare“. Allerdings stellten wir fest, dass Länge und Schwierigkeitsgrad der beiden Wege sich kaum unterschieden, allerdings gibt es für die Liebespaare Äpfel, während sich die alten Ehepaare mit Kastanien begnügen müssen. Nächstes Ziel war das Schloss Pillnitz. Unser Hotelwirt hatte uns zu einer Wanderung entlang der Elbe geraten. Während wir schattige Au-

wälder erwarteten, bekamen wir zunächst eine geteerte Radlpiste entlang der Hauptstraße geboten. Wegen einer kaputten Brücke mussten wir noch einen riesigen Umweg durch Industrieviertel laufen, in Sichtweite an unserem Hotel vorbei, dann entlang staubiger Wege über staubige Felder. Die „idyllische Flusswanderung“ hätten wir auch weg lassen können, aber danach ist man immer schlauer. . . An der Pillnitzer Fähre gibt es ein schlossähnliches Gebäude, das ursprünglich als Wohnheim für die Fährleute erbaut wurde und jetzt eine Gaststätte beherbergt. Da wir uns unterwegs in einer Bäckerei versorgt hatten, diente uns das Lokal nur noch als Flüssigkeitslieferant. Mit der Fähre setzten wir über und verweilten noch geraume Zeit im Schlosspark von Pillnitz.



Mit dem Bus fuhren wir zum Körnerplatz in Dresden-Loschwitz. Von dort gibt es eine Standseilbahn zum „Weißen Hirsch“. Immerhin hat die 547 m lange etwas gewundene Strecke zwei Tunnels und einen Gerüstviadukt zu bieten und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 95 m. Das ist nicht viel, aber für ein Stadtverkehrsmittel eine praktische Aufstiegshilfe. Auf der anderen Seite des Körnerplatzes gibt es die sog. „Schwebebahn“ nach Oberloschwitz. Das Ganze ist nach Wuppertaler Vorbild konzipiert, hat aber keinen eigenen Antrieb, sondern wird wie jede andere Bergbahn an Seilen gezogen. Sie ist damit die einzige „Bergschienenhängebahn“ der Welt.

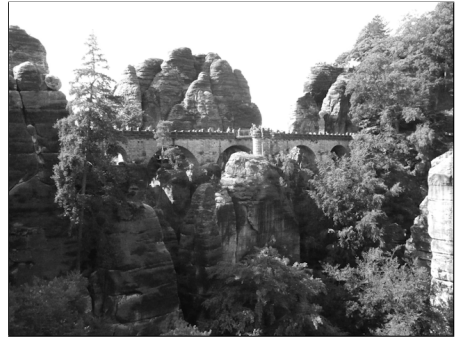


Die Streckenlänge beträgt 274 m bei einem Höhenunterschied von 84 m. Gegen Eintritt konnten wir oben noch das Maschinenhaus besichtigen, wobei uns der Maschinenwärter genau erläuterte, warum die Seile so kompliziert durch das Haus laufen müssen. Nach einer Fahrt mit der Trambahn und einem Spaziergang durch die Neustadt wurden wir noch mit einem Besuch im Coselpalais neben der Frauenkirche belohnt. Das von mir wegen eines Missverständnisses fortan nur als „Gruselpalais“ bezeichnete Gebäude beherbergt ein hervorragendes Cafe. Bisher hatten wir abends immer in Heidenau in der „Drogenmühle“ zu Abend gegessen. Die haben einen schönen Innenhof zum draußen sitzen. Diesmal waren wir in einem Lokal in der Dresdner Neustadt.

Ab Mittwoch bekam unsere Mannschaft Verstärkung aus der Schweiz. Da muss man freilich in die „Sächsische Schweiz“ fahren und die Unterschiede zur richtigen Schweiz herausstellen. Hier sind die Berge zwar nicht so hoch aber mindestens genauso steil. Hier gibt es keine schrägen Hänge (womöglich grasbewachsen und mit lilafarbenen bimmelnden Kühen drauf), sondern senkrechte Felswände und waagrechte Flächen. Die verschiedenen Ebenen sind durch Treppen in ganz engen Felsspalten miteinander verbunden. Also fuhren wir erst mal wieder nach Rathen, dann mit einer Gierseilfähre über die Elbe. Ein steiler Weg mit vielen Treppen führt an verschiedenen Aussichtsfelsen hinauf zur Bastei. Unterwegs wunderten wir uns mitten im Wald

über einen Sänger, der lautstark, aber durchaus professionell sein Können vorführte. Seine Position hatte er so gewählt, dass sein Gesang in dem engen Felsenkessel über eine lange Strecke zu hören war.

Oben gibt's die Reste der ehem. Felsenburg zu besichtigen, kurz danach kommt die sog. „Basteibrücke“, eine viadukt-ähnliche Steinbogenbrücke, die mehrere spitze Felsen miteinander verbindet.



Im naheliegenden Biergarten gab es eine kleine Stärkung, danach ging es durch die „Schwedenlöcher“ wieder hinunter. Schlappe 800 Stufen geht es durch enge Spalten, deren moosbewachsene nasse Felsen nie die Sonne sehen, hinunter auf den Weg zwischen Amselsee und Amselfälle. Zu diesen Wasserfällen geht es wieder ein Stück hinauf. Dort gibt es ein Wirtshaus und wenn man ein paar Zehnerl in die Sparbüchse gibt, dann wird der Wasserfall, der ansonsten nur mäßig vor sich hin plätschert, aktiviert. Dann rauscht es für ein paar Sekunden gewaltig. Entlang des Amselsees (die Enten dort sind dann wahrscheinlich Amselenten) gingen wir wieder hinunter nach Kurort Rathen, denn wir wollten das letzte Schiff, das von hier bis Dresden durchfährt, erreichen. So eine Schifffahrt hat immer was Beruhigendes und von der Dampfmaschine kann man sich endgültig hypnotisieren lassen.

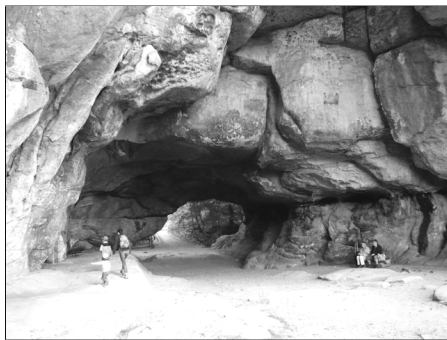
Für Donnerstag hatten wir uns ein etwas verkürztes Programm ausgedacht, denn abends war ja bereits das Begrüßungstreffen des Schmalspurwochenendes. Aber mit der

Kirnitzschalbahn wollten wir schon mal gefahren sein. Also erst mal mit der S-Bahn nach Bad Schandau. Der Bahnhof liegt aber auf dem falschen Ufer und auch noch fast einen Kilometer unterhalb der Stadt. Um zur Kirnitzschalbahn zu gelangen muss man also erst mal von der S-Bahn zur Fähre, dann 20 Minuten warten, dann mit der Motorfähre (was eigentlich ein ganz normales Flussschiff ist) zur Stadt fahren, und dort noch mal eine Viertelstunde zur Haltestelle laufen. Wer da nicht ganz schnell ist, dem fährt die Bahn auch noch davon.



Wir waren aber schnell genug. Wegen Hochwasserschaden fuhr die historische Trambahn aber nur bis Beuthenfall (7,5 km). Die letzten 800 m bis zum Lichtenhainer Wasserfall mussten wir zu Fuß gehen. Die Gleise waren in Ordnung, aber die Fundamente der Oberleitungsmasten waren teilweise unterspült. Weil das Umsetzgleis an der Endstation nicht erreicht werden kann, fährt ab der letzten Ausweiche ein leerer Triebwagen hinter jedem Zug her, der dann für die Rückfahrt genutzt wird. Dann fährt der bisherige Triebwagen leer hinter dem Zug her. Immerhin braucht man dafür den ganzen Tag einen Triebwagen samt Fahrer mehr als im Normalbetrieb. Es sollte sich also lohnen, die Fundamente bald zu richten. . . Der Lichtenhainer Wasserfall wird auch nur im Takt der Trambahn für eine Minute betrieben. Weil sich das Sammelbecken oberhalb des Wasserfalls nur langsam wieder füllt, hat

das auch schon mal jemand mit einer Klospülung verglichen. Für die heutige Bewegungstherapie war ein Ausflug zum „Kuhstall“ vorgesehen.



Der Kuhstall ist ein gigantisches Felsentor, das im 30jährigen Krieg den Bauern und Tieren der Umgebung als Schutz diente. Daher der Name. Freilich gibt es hier auch ein Wirtshaus mit schönem Garten. Und auf der anderen Seite des Felsentors gibt es die „Himmelsleiter“ eine besonders enge Felspalte, in der eine Treppe aus gebogenen Blechen auf den Felsen über dem Kuhstall führt. In der Spalte ist es ziemlich finster, wenn man nach oben blickt, sieht man einen ganz schmalen hellen Streifen. Das ist der Himmel. Weil die Treppe nur in einer Richtung benutzt werden kann, führt der Abstieg (vergleichbar mit dem Treppenhaus eines Hochhauses) auf der anderen Seite wieder hinunter. Unterwegs gibt es noch das „Schneiderloch“, eine zweistöckige Höhle, wo man unten reinkrabbeln und oben rausgucken kann. Zunächst über endlose Treppen entlang völlig glatter Felswände (Vorlage für Plattenbau), später entlang relativ flacher Fahrwege, ging es wieder hinunter zur Straßenbahn. Die Rückfahrt ist dann ganz spannend, weil die eingleisige Strecke nun auf der „falschen“ Seite liegt und die Autofahrer mit völlig unerwartetem Linksverkehr konfrontiert werden. Nach einem kurzen Caféhausbesuch in Bad Schandau ging es nun zurück. Leider hatten wir keine Zeit mehr, den tollen Aufzug nach Ostrau auszuprobieren. Denn bald sollte ja das Begrüßungstreffen sein.

Peter

Schmalspurwochenende in Dresden

INZWISCHEN auch schon Tradition sind die von Andreas rund alle zwei Jahre organisierten *Schmalspurwochenenden* auf verschiedenen Schmalspurnetzen in den *neuen fünf Bundesländern*. Bisher wurden dreimal die Harzer Schmalspurbahnen auf verschiedenen Teilnetzen bereits, vor zwei Jahren war das Erzgebirge dran und dieses Jahr die Heimat von Andreas, Dresden. 38 Männer aus Deutschland und der Schweiz hatten sich angemeldet, man kann also durchaus von einem *kleinen Funtreffen* sprechen.

Im Laufe des Donnerstag nachmittags trafen die Teilnehmer ein im familiär geführten Hotel Mühlentof am kleinen Städtchen Heidenau, direkt im Osten an Dresden angrenzend. Am der Begrüßungsabend fand in der Gaststätte *Alter Bahnhof*, im Zentrum von Heidenau gelegen statt. der *Alte Bahnhof* ist eine bodenständige Speisegaststätte mit lokalne Gerichten zu Preisen, von denen die meisten nur träumen können. Das teuerste Gericht auf der Karte ist eine Forelle mit Kartoffeln zu 6,50 €! Bei der Anmeldung unserer Gruppe durch das Hotel in der Gaststätte war etwas schiefgelaufen, man erwartete uns erst einen Monat später. Wir hatten aber Glück, es war genügend Platz und dafür, daß wir unangekündigt auftauchten schaffte es der eine Koch doch recht flott unser Essen zuzubereiten. Was nicht selbstverständlich ist, wie wir am folgenden Abend feststellen sollten. . . Trotz der niedrigen Preise waren die Portionen ordentlich und es schmeckte auch!

Am Freitag ging's zunächst zum *Großen Garten*. Dort verkehrt seit 61 Jahren eine Parkeisenbahn, in der zu DDR-Zeiten der (potentielle) Nachwuchs der Reichsbahn an die Eisenbahn heranführte und dieser bereits eine Grundausbildung im Eisenbahnbetrieb erhielt. Nach einer Delle nach der Wende gibt es jetzt wieder genügend interessierte junge Leute, die an Nachmittagen nach der Schule und am Wochenende nach einem speziellen Schichtplan dort ihren Dienst tun. Die Strecke der Parkeisenbahn ist 5,6 km lang, hat fünf Bahnhöfe und

eine komplette Rundfahrt dauert 30 Minuten. Wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, die eine Gruppe erhielt zunächst eine Führung im Stellwerk am Bahnhof Zoo und im Lokschuppen, die andere Gruppe fuhr eine Runde, danach wurde getauscht. Die Dampflokomotiven sind nur am Wochenende im Einsatz, wo wurde unser Zug von einer der beiden Akkuloks gezogen.



Die Dampflokomotiven konnten wir aber natürlich im Lokschuppen besichtigen und photographieren. Nachdem beide Gruppen beide Programmpunkte beendet hatten ging's mit der Parkeisenbahn zum Bahnhof „Hauptbahnhof“, an der gläsernen Manufaktur“. Dort in der Nähe, direkt vor der „gläsernen Manufaktur“, in der VW sein Luxusmodell „Phaeton“ produziert und die auf Straßenbahngleisen beliefert wird, befindet sich die Straßenbahnhalttestelle „Straßburger Platz“, an der der nächste Programmpunkt auf uns wartete in Form des historischen Triebwagens „großer Hecht“. Der „Große Hecht“ ist der bekannteste und legendärste Triebwagen der Dresdener Straßenbahn, erbaut Ende der zwanziger/Anfang dreißiger Jahre sowie zuwei Nachbauten 1954, der Name „Hecht“ kommt von den stark vcerjüngten Enden des Triebwagens. Unser Wagen mit der Nummer 1716 wurde 1931 von der Waggonfabrik AG in Bautzen erbaut und hervorragend restauriert. Es folgte eine rund

90-minütige Rundfahrt durch Dresden, unter anderem vorbei am blauen Wunder und über alle vier von Straßenbahnen befahrenen Elbbrücken. Das Fahrzeug beeindruckte besonders durch seinen für sein Alter leisen Antrieb, bei dem auch keinerlei Geräusche des Schaltwerks zu vernehmen sind.



Gegen 13:00 Uhr wurden wir am Hauptbahnhof abgeliefert, wo noch die Gelegenheit zu einem kleineren oder größeren Mittagssnack bestand, was auch fleißig genutzt wurde. Um 13:36 Uhr ging's mit der S-Bahn Richtung Westen, nach Freital-Hainsberg, wo die Weißeritztalbahn, eine Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite und Dampfbetrieb ihren Ausgangspunkt hat. Von dort verläuft die Strecke zunächst durch den romantischen Weißeritzgrund bis Dippoldiswalde. Von dort ging es ursprünglich weiter nach Kurort Kipsdorf. Allerdings wurde die Strecke beim großen Hochwasser 2002 erheblich beschädigt und mußte abschnittsweise de facto neu gebaut werden. Auf der touristisch interessanteren Streckenabschnitt bis Dippoldiswald konnte der Betrieb am 12.12.2008 wieder aufgenommen werden, die Wiederinbetriebnahme des touristisch weniger interessanten oberen Abschnitts bis Kurort Kipsdorf zieht sich noch hin. Es ist/war zeitweise nicht sicher, ob dieser Streckenabschnitt überhaupt wiederhergestellt wird, jetzt scheint aber doch Bewegung in die Sache zu kommen, immerhin sind nun Mittel für die Planung des Wiederaufbaus genehmigt worden.

Nach dem wir wieder in Freital-Hainsberg angekommen waren ging's mit einer S-Bahn zurück nach Dresden. Dort hatte jeder Gelegenheit für individuelle Unternehmungen, bevor wir uns im schwulen Lokal „Neustädter Diechl“ zum Abendessen trafen. Das erste Problem da war bereits das finden des Lokals. Ander angegebene Adresse befindet sich nämlich kein Lokal, lediglich schwer zu entdecken und verstehende Hinweise, wie man zum Lokal kommt: man muß eine Seitenstraße vor der Adresse rechts rein, dann links, dann sieht man es schon. . . Da Andreas für uns reserviert hatte und das Lokal relativ klein ist, hatten wir es für uns alleine. Die Getränkerversorgung war gut, wir konnten dann auch nach und nach unser Essen bestellen. Es gab auch Fleischfondue auf der Karte, aber leider nur auf Vorbestellung, so fielen diese für uns leider flach. Die Karte ist aber groß genug, daß jeder etwas finden konnte. Nachdem wir das Essen bestellt hatten begann das große Warten. Alle 20–30 Minuten kamen einige wenige Teller aus der Küche. Die letzten bekamen ihr Essen gegen 22:00 Uhr, da wollten die ersten, die ihr Essen noch relativ flott bekommen hatten, schon wieder nach Hause gehen. Die Qualität des Essen war zwar ok, aber die lange Wartezeit nicht wert. Wir hatten aber trotzdem einen lustigen Abend!

Am Samstag war „Schmalspur satt“ angesagt: auf der Löbnitzgrundbahn (dem sogenannten „Löbnitzdackel“) fand das jährliche Schmalspurfestival statt. Wir erhielten von An-

dreas eine Eintrittskarte in das Museum am Bahnhof Radebeul Ost sowie eine für die Gesamtstrecke Radebeul Ost–Radeburg gültige Rückfahrkarte. So konnte jeder seinen Tag nach eigenen Wünschen verbringen. Viele fuhren nach Besichtigung des Museum zunächst nach Moritzburg, wo ein Bahnhofsfest mit verschiedenen Infoständen, Ständen mit Essen und Trinken und Musik stattfand.



Dann ging's noch weiter zum Streckenendpunkt Radeburg, wo es allerdings nicht so viel zu sehen gab. Es waren drei Züge auf der Strecke: ein Zug im Stil der „königlich sächsischen Staatseisenbahn“, ein Zug im Stil der 30er Jahre und ein modernen Zug. Alle Züge führten jeweils einen offenen Wagen mit. Das Wetter spielte mit, es war zwar zeitweise bewölkt, es blieb aber trocken und warm. Erst am Nachmittag gab es einen größeren Regenguß, der die Guggemusik, die im offenen Wagen von Moritzburg nach Radebeul West vor in diesem überraschte. Am späten Nachmittag trafen wir uns wieder und fuhren gemeinsam mit der S-Bahn nach Radebeul West (früher: Kötzchenbroda), dort liefen wir dann durch den Ort zur Dampferanlegestelle, um mit einem der Raddampfer nach Dresden zurück zu fahren. Aufgrund von Problemen mit dem Personal des Dampfschiffs konnte der Autor nicht mit dem Dampfschiff nach Dresden zurückfahren, dem vernehmen nach war es eine sehr schöne Fahrt, die einige bereits zum Abendessen nutzen.



Vom Dresdener Anleger ging es nach Heidenau zurück, wo wir in einer anderen Gaststätte zum Abschluß eintrafen. Andreas hatte die Gaststätte bereits vorgewarnt, so daß es dort nur eine verkleinerte Speisekarte gab und da ja einige bereits auf dem Schiff gegessen hatten klappte es diesmal mit dem Essen hervorragend.

Am Sonntagvormittag fuhren mit einem gecharterten Bus und Privat PKWs vom Hotel zum Dampflokmuseum im ehemaligen BW Dresden Altstadt. Eigentlich war dort an diesem Tag geschlossen, extra für uns wurde aber trotzdem geöffnet. Zunächst bekamen wir eine Führung durch den Lokschuppen, anschließend wurden alle Dampflokomotiven für die Photographen auf die Drehscheibe gezogen und dort ein- oder mehrmals gedreht. Auch das obligatorische Gruppenphoto wurde dort gemacht. Anschließend hatte man für uns noch Bockwürste und reichlich belegte Brötchen vorbereitet, so daß wir uns vor der Rückreise nocheinmal ordentlich stärken konnten, was auch fleißig gemacht wurde. Nach und nach verabschiedeten sich die Teilnehmer und traten die Heimreise an.

Fazit: es war wieder ein hervorragend organisiertes Wochenende, das viel Spaß gemacht hat! Danke Andreas und wir freuen uns auf Deine nächste Veranstaltung!

Patrick

FES-Ausflug nach Horb am 23. Oktober

DIE „SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt“ in Horb veranstaltet am 23.10. einen Eisenbahn- und Modellbahn-Flohmarkt. Angeboten werden Utensilien aus allen Bereichen der Eisenbahn: Egal ob im Maßstab 1:1 oder in den Modellbahn-Baugrößen H0 bis N. Dies war für uns ein guter Anlass, der „SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt“ einen Besuch abzustatten. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes von Horb wurde von der SVG eine 250 x 39,5 m große Halle errichtet, in der ein großer Teil der Sammlung des Vereins „Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e.V.“ (FzS) untergebracht werden konnte. Dieser Schritt war notwendig geworden, weil das bisher genutzte Betriebs- und Abstellgelände in Stuttgart wegen des Projekts „Stuttgart 21“ aufgegeben werden musste. So wurde 2009 in Horb ein Grundstück mit einer Fläche von ca. 77 000 m² erworben, auf dem ab 2010 die Halle mit 8 400 m² Grundfläche errichtet wurde. Sie hat fünf Gleise mit jeweils 245 m Länge. Initiator ist Dr. Claus-Jürgen Hauf, Geschäftsführer der Schienenverkehrsgesellschaft (SVG), die als Sonderzug-Anbieter sehr erfolgreich tätig ist, und gleichzeitig auch Vorsitzender des Vereins „Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e.V.“ (FzS). Insgesamt hat der Verein über 60 Fahrzeuge in seinem Bestand, darunter der betriebsfähige ET 25 und ET 65. In der Halle sind zurzeit 40 historische Fahrzeuge ausgestellt, dazu gehören:

Dampflokomotive: 44 1681

Elektrische Lokomotive: 110 281, 144 084, SBB-AE 6/6 11401

Diesellokomotive: 217 001, DHG160B von Henschel.

Diesellokomotive: VT 11.5 (TEE-Triebwagen, zwei Triebköpfe und zwei Mittelwagen, Schienenbus VT 98

Elektrische Triebwagen: 420, 427, 430, 432 (Triebkopf), 465, ET 85 und ES 85

Reisezugwagen: Vier Umbauwagen der DB, ein Mitteleinstiegswagen, „Silberling“ und ein 1.Klasse-Schürzenwagen aus der Vorkriegszeit

Güterwagen: Elf charakteristische Güterwa-

gen aus der Bundesbahnzeit (gedeckte, Staubgutwagen, Schotterwagen, Schiebewandwagen, Kesselwagen).

Neben diesen Originalfahrzeugen gibt es noch weitere Attraktionen. Ein Eisenbahnkino mit 54 Plätzen, auf dessen 4 x 3 m großer Leinwand ständig Filme aus dem Verlagsprogramm der Verlagsgruppe Bahn (MIBA, Eisenbahn Journal, Modelleisenbahner) laufen.

In Planung ist der Bau einer Modellbahn-Anlage, die von der Fa. Brawa als Partner der SVG Eisenbahn-Erlebniswelt gesponsert wird. Bis dahin werden auf einer Ausstellungslandschaft einige Brawa-Modelle gezeigt.

In einem Museumsshop gibt es neben den üblichen Souvenirs eine große Auswahl an Fachliteratur über die ausgestellten Fahrzeuge.

Und weil das leibliche Wohl der Besucher auch nicht zu kurz kommen darf, gibt es im Bistro „La Ferrovia“ ein reichhaltiges Angebot an Speisen und Getränken, sodass nach der Ankunft ein Mittagsimbiss möglich ist und vor unserer Abreise auch noch Kaffee und Kuchen für uns bereit stehen.

Wer sich schon mal vorab über das Gebotene informieren will, schaut einfach mal hier: <http://www.eisenbahn-erlebniswelt.de/>

Fahrtverlauf

Wir treffen uns am Sonntag, den 23.10.2011 um 9:45 Uhr am Info-Point im Stuttgarter Hauptbahnhof und fahren dann mit dem RE um 10:12 Uhr nach Horb (Ankunft 11:12 Uhr). Die Rückfahrt werden wir voraussichtlich 16:46 Uhr antreten und sind dann um 17:42 Uhr wieder in Stuttgart. Da wir mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ fahren wollen, sollten alle Teilnehmer rechtzeitig da sein, um noch in Ruhe die nötige Anzahl Fahrkarten kaufen zu können. Der Eintritt kostet 6,- € inklusive Flohmarkt, ab zehn Teilnehmern 5,- € pro Person. Ich bin ganz sicher, dass sich so viele Mitglieder und Freunde des FES für diese sehenswerte Einrichtung interessieren werden...

Bernd



Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhof Horb vor...



... und nach dem Bau der Halle für die „SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt“

Modellbau Süd in Stuttgart am 19. November

VOM 17.-20. November 2011 findet auf der Neuen Messe Stuttgart an den letzten vier Tagen der „Familie & Heim“ (12.11. - 20.11.2011), Süddeutschlands große Einkaufs- und Erlebnismesse, die „HOBBY & ELEKTRONIK“, „KREATIV- & BASTELWELT“, „SÜDDEUTSCHE SPIELEMESSE“ und die „MODELLBAU SÜD“ statt.

Im Rahmen der Letzt genannten hat auch die Modellbahn ihren Platz. Zweifellos dominiert wieder die Baugröße N: Auf der 6. „N-Convention“ treffen sich Clubs aus 11 Nationen und viele deutsche Vereine, die auf 1.500 m² eine Modulanlage mit etwa 600 m Modullänge präsentieren. Weithin sichtbar dominiert „das Tor zur N-Welt“, welches mit Hilfe von zwei riesigen Wendeln einen 4 m breiten, freien Durchgang inmitten der Modulanlage erlaubt.

Es geht hierbei weniger um epochen- oder länderreines Modellbahnern, sondern zuallererst um den Spaß am gemeinsamen Hobby in der Baugröße N. Schweizer Züge fahren durch nordamerikanisches Gelände, ICEs kriechen hinter Länderbahn-Dampfzügen der Epoche 2 her und es wurden auch schon französische Dieselloks in finnischen Gefilden erspäht. Das Miteinander ist sehr wichtig und es überrascht nicht, dass sich hier schon sehr viele länderübergreifende Freundschaften, Kooperationen und sogar Geschäftsbeziehungen ergeben haben.

Die Koppelung von teilweise mehr als 300 Modulen (Gesamtlänge bei der 2. Convention 2007 mehr als 500 Meter!) beeindruckt nicht nur Tausende Besucher, sondern auch die „Profis“ der Modellbahnvereine.

Für jeden Besucher zum Mitmachen wird es einen ständigen „Jedermann“-Wettbewerb ohne Voranmeldung geben, bei dem man versuchen muss, drei verschiedene Modelle möglichst vorbildgerecht zu bewegen, d.h. jede Traktionsart mit je einer vorgegebenen Geschwindigkeit fahren (Diesellok mit 30,

Dampflok mit 80 und Ellok mit 180 km/h umgerechnete Geschwindigkeit).

Das besondere Highlight wird aber der von mir betreute und organisierte Hochgeschwindigkeitswettbewerb am Samstag um 14:00 Uhr sein, zu dem allerdings eine Voranmeldung nötig ist. Hier kann jeder ein getunttes Fahrzeug mitbringen und auf einer speziell präparierten Strecke mit 15 m Länge wird der Wettbewerb dann ausgetragen. Der letztjährige Sieger erreichte übrigens mit halbaufgedrehtem Regler etwa (umgerechnet) 1.500 km/h. Das Anmeldeformular gibt es auf der Homepage des N-Club International (www.n-club-international.de).

Mit dabei sind als große Hersteller neben Arnold auch Fleischmann/Roco, Lemke, KATO, ModellbahnUnion und Märklin/Trix! Darüber hinaus sind viele kleinere Firmen in Vitrienen oder über Händler auf der Modellbau Süd vertreten.

Erstmals seit drei Jahren Pause organisiert der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) wieder einen Ausstellungsbeereich mit Anlagen in anderen Baugrößen!

Ein Besuch lohnt sich also allemal.

Wolfgang

Ablauf

Wir treffen uns um 11:00 Uhr im Eingangsbereich des Eingangs Ost, der von der S-Bahn und von den Parkhäusern unmittelbar erreicht werden kann. Der Eintritt (Tageskarte) beträgt inkl. Fahrpreis im VVS 10,- € und ermäßigt (Rentner) 7,- € und für Gruppen ab 10 Personen ebenfalls 7,- €. Die Eintrittskarten können über das Internet bestellt werden (www.messe-stuttgart.de/vorverkauf) oder in Vorverkaufsstellen erworben werden (Toto-Lotto-Verkaufsstellen und Ticketautomaten an allen U- und S-Bahnhaltestellen im VVS-Gebiet, DB-Automaten und DB-Reisezentren im VVS und Easy-Ticket-Service-Verkaufsstellen).

Die Wendeltürme der Anlage



Technische Daten

Durchmesser	1,4 m
Gewicht	ca. 660 kg
Höhe	2,50 m
Steigung	ca. 1.6 %
Gleislänge	ca. 400 m
Dauer der Durchfahrt	ca. 30 min.
Blockstellen	18 Stück heute 60 Stück vorbereitet für Endausbau
Kabel	ca. 1,8 km davon 400 m 8-fach Flachkabel
Lötstellen	ca. 1400
Lötzinn	ca. 2,5 kg
Holzleim	ca. 6 kg
Schrauben	ca. 10 kg
Bauzeit	ca. 2600 h
Stromverbrauch in der Bauzeit	ca. 2,5 kWh
Brücke	4,10 m lang Selbsttragend ca. 15 kg Eigengewicht

Wir begrüßen zwei neue Mitglieder

WIR haben wieder Zuwachs bekommen! Roland aus Kreuzlingen und Heiko aus Mannheim haben den Weg zu uns gefunden und ihnen hat es so gefallen, daß sie als Mitglieder beigetreten sind.

Wir begrüßen Roland und Heiko in unseren Reihen und hoffen, daß sie mit uns viele gemeinsame Stunden unterwegs sind!

Aufruf zum Funtreffen 2012 in der Schweiz Gemeinsame Unterkunft gewünscht?

BEIM letzten Arbeitstreffen der „Vereinsgewaltigen“ in Wien haben wir uns gemeinsam dafür entschieden, das Angebot unserer Schweizer Freunde für die Ausrichtung des nächsten Funtreffens in der Umgebung von Lausanne anzunehmen. Uns war dabei durchaus bewusst, dass sich wegen der sehr ungünstigen Währungsparität zum Euro insbesondere die Übernachtungskosten ein Problem darstellen können. Auf keinen Fall wollen wir aber riskieren, dass sich diese Tatsache negativ auf die Anzahl der Teilnehmer auswirken könnte. Daher setzen wir große Hoffnungen auf die Möglichkeit, durch die Buchung bzw. Reser-

vierung eines größeren Kontingents in nur einem Hotel zu besseren Konditionen für alle zu kommen. Ähnliches haben wir bereits bei unseren Herbstwochenenden im Harz und in Sachsen praktiziert und offensichtlich ist es auch bei allen Teilnehmern gut angekommen, gemeinsam unter einem Dach einquartiert zu sein. Daher möchten wir alle potentiellen Teilnehmer am Funtreffen 2012 bitten, uns dazu ihre Meinung zu sagen. Es reicht eine kurze Mail an unseren Veranstaltungswart: heiko@fes-online.de

Bernd

FES-Veranstaltungstermine

Stammtische

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

- **23.10.2011 – Sonntag**

Besuch des Eisenbahn- und Modellbahn-Flohmarkt auf der SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt in Horb. Nähere Informationen siehe Artikel Seite ??.

- **19.11.2011 – Samstag**

Besuch der Messe „Modellbau Süd“ in Stuttgart. Nähere Informationen siehe Seite ?? Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail bernd@fes-online.de

- **18.12.2010 – 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 bernd@fes-online.de

München:

28.10. + 25.11. + 30.12. (jeweils letzter Freitag im Monat)

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Gaststätte „Beim Franz“, Holzstraße 41, München.

Info: Peter – Tel (089) 20239703 / E-Mail peter@fes-online.de

Nürnberg:

9.10. + 13.11. + 11.12. (jeweils zweiter Sonntag im Monat)

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

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

16. Oktober 2011 – Sonntag, Nürnberg

Besichtigung der U-Bahn-Baustelle Friedrich-Ebert-Platz

Genauer Treffpunkt und Uhrzeit wird noch bekanntgegeben.

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

11. Dezember 2011 – Sonntag, Nürnberg

Besuch des Christkindlmarkts vor dem Stammtisch

Genauer Treffpunkt und Uhrzeit wird noch bekanntgegeben.

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

14. Januar 2012 – Samstag, Karlsruhe

Echtdampf-Hallentreffen in Karlsruhe

Es ist schon Tradition, daß der FES das Echtdampf-Hallentreffen besucht. Für alle Freunde „real dampfender“ Modell-Lokomotiven (und auch Dampfschiffen, Lokomobilen usw.) ist das Echtdampf-Hallentreffen in Karlsruhe ein Muß, das man nicht versäumen sollte. Im Internet gibt es Infos unter <http://www.echtdampf-hallentreffen-messe.de/>

Treffpunkt ist um 10:15 Uhr am Servicepoint im Karlsruher Hbf, dort wird unser Mitglied Ulrich die Besucher des Echtdampf-Hallentreffens erwarten.