

FES-Mitteilungen ***Ausgabe 3/2013*** ***Juli 2013***



Funtreffen 2013 in Heidelberg

Sommerfest bei Bernd am 20. Juli

Schmalspurwochenende in der Oberlausitz Anfang Oktober

Veranstaltungen

Liebe Fes'ler,

unser Funtreffen in Heidelberg war wieder gut besucht und war trotz des ungewohnt wechselhaften Wetters ein voller Erfolg. Daher soll an dieser Stelle noch einmal allen gedankt werden, die dazu beigetragen haben. Das waren in erster Linie die Hauptorganisatoren Andreas und Ulrich, aber es sollen auch die nicht vergessen werden, die im Hintergrund mitgewirkt haben: Roland, der die Gelder verwaltet hat und Frank, der in bewährter Weise die Namensschilder angefertigt hat. Auf den folgenden Seiten könnt ihr noch einmal nachlesen, was geboten war.

Das aktuelle Rundschreiben haben wir besonders pünktlich auf die Reise geschickt, um alle Mitgliedern rechtzeitig vor dem Anmeldeschluss am 30. Juni noch einmal auf das Schmalspurwochenende in Zittau besonders hinzuweisen. Es gibt bereits genügend Anmeldungen, sodass die Veranstaltung auf jeden Fall stattfinden wird. Und die bisherigen Erfahrungen lassen erwarten, dass das von Andreas ausgetüftelte Programm bestimmt wieder alle Erwartungen übertreffen wird.

Darüber hinaus findet Ihr in dieser Ausgabe auch das Protokoll unserer Mitgliederversammlung, die wegen der Erkrankung unseres Kassenwarts um einen Monat verschoben werden musste. Der gesamte Vorstand wurde in seinem Amt bestätigt, für das in uns gesetzte Vertrauen durch die anwesenden Mitglieder möchte ich mich im Namen des Vorstandes an dieser Stelle noch einmal herzlich bedanken. Es ist Bestätigung und Verpflichtung zugleich.

Dann bleibt mir nur noch, auf unser Sommerfest bei mir Oberasbach hinzuweisen, auf die Teilnahme von vielen Mitgliedern und Freunden des FES freut sich ganz besonders

Euer Bernd

Titelbild

Mit dem ältesten betriebsfähigen Fahrzeug der Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft, dem zu einem „Salonwagen“ umgebauten OEG-Halbzug von 1928 befuhren wir die komplette ehemalige OEG-Rundstrecke Heidelberg–Weinheim–Mannheim–Heidelberg. Hier ist das Fahrzeug in der Schleife „ARENA/Maimarkt“ zu sehen.

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 Funtreffen 2013 in Heidelberg

In diesem Jahr wurde das Funtreffen der schwulen Eisenbahnfreunde in und um Heidelberg ausgerichtet.

Das Vorprogramm begann auch dieses Mal am Sonntag vor Pfingsten, diesmal hatten aber alle früh angereisten die Gelegenheit sich am Samstag Abend davor bereits zum Essen zu treffen. Passenderweise wurde dazu das *Blue* gewählt, das ist ein Lokal, das zu Füßen des Schlosses auf dem Neckar schwimmt. Da es großzügig verglast ist, konnten wir den recht schönen Abend dort genießen.



Am **Sonntag** ging es nach Darmstadt, Kranichstein um genau zu sein. Dort befindet sich das „Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein“, das sich zum einen im ehemaligen BW Darmstadt-Kranichstein der „großen Bahn“ widmet, zum anderen im schräg gegenüber gelegenen „HEAG mobilo Depot für historische Fahrzeuge“ historischen Meterspurfahrzeugen der Darmstädter Straßenbahn. Vom 9. bis 12. Mai fanden dort die Bahnwelttage 2013 „100 Jahre Dampflokomotive G8 – 4981 Mainz“ statt. Beide Museen waren geöffnet, im ehemaligen Depot konnten die ausgestellten Fahrzeuge besichtigt werden und auch einige Fahrzeuge Aktion erlebt werden, darunter die 01 118. Mit den historischen Fahrzeugen wurde ein Pendelverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Museum durchgeführt. Im Straßenbahndepot konnten auch die historischen Fahrzeuge besichtigt werden und es wurden Stadtrundfahrten mit einer historischen

Straßenbahn angeboten. Wir besichtigten beide Museen und unternahmten auch eine Stadtrundfahrt mit der historischen Straßenbahn.



Der **Montag** startete auf dem Heidelberger Bismarckplatz direkt vor dem Kaufhof. Von dort brachen wir zu einem Rundgang über den Philosophenweg auf, der auf der rechten Neckarseite, der Altstadt gegenüber am Südhang des Heiligenbergs flußaufwärts ansteigt und dabei einen herrlichen Blick über die Heidelberger Altstadt mit dem Schloß gewährt. Wir wurden von zwei Stadtführerinnen geführt, die abwechslungsreich erläuterten, was jeweils zu sehen war und dabei auch Informationen zur Geschichte Heidelbergs einflochten. Die Führung war interessant, nur leider paßte das Wetter so überhaupt nicht dazu, es goss während der gesamten Führung wie aus Kübeln, sogar unsere Führerin wähnte sich zwischenzeitlich im falschen Film... Wir ließen uns aber nicht unterkriegen und machten das Beste daraus. Nach dem Ende der Führung im (trockenen und warmen) Rathaus gab's eine Mittagspause, in der sich jeder wieder trocken und wärmen konnte. Dann ging's auf's Schiff, zum Glück hatte es inzwischen aufgehört zu regnen. Wir fuhren ca. 14 km flußaufwärts nach Neckarsteinach, auch als „Vierburgenstadt“ bekannt. Von diesen vier Burgen sind zwei Ruinen, eine wird bewohnt und eine ist Sitz von Verwaltungsstellen. Wir wanderten vom Schiff an der (bewohnten) Mittelburg vorbei zu Ruine der Hinterburg, von der aus man einen schönen Blick über die Neckarschleife

hat, die den Berg mit der Bergfeste Dilsberg umschließt, insbesondere wenn man den zugänglichen Turm besteigt. Von dort ging's zum Bahnhof, von wo wir mit dem Zug nach Heidelberg fahren und den Tag beim Abendessen im „Essighaus“ ausklingen lieben.



Der **Dienstag** stand ganz im Zeichen von Sonderfahrten, deren erste fast in's Wasser gefallen wäre, da der Betreiber des Verkehrs auf dem Meterspurnetz im Rhein-Neckar-Dreieck, die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (rnv) bestreikt werden sollte. Zum Glück einigte man sich rechtzeitig, so daß nur am Montag gestreikt wurde, unsere Sonderfahrt am Dienstag aber stattfinden konnte. Wir trafen uns also am OEG- (bzw. heute rnv-)Betriebshof Edingen, von wo aus wir mit dem so genannten „Rastatter Zug“ in Richtung Mannheim starteten. „Rastatter Zug“ deshalb, weil die beiden Triebwagen 71 und 77 unseres Zuges Ende der fünfziger/Anfang der sechziger Jahre von der Waggonbaufabrik Rastatt (südlich von Karlsruhe) gebaut wurden. Von Edingen ging es nach Mannheim, durch die Fußgängerzone über die Kurt-Schuhmacher-Brücke nach Ludwigshafen, wo wir beide „U-Strab“-Abschnitte befahren die noch in Betrieb sind, zunächst die unterirdische Haltestelle „Ludwigshafen Rathaus“. Zunächst fahren wir Richtung Rheingönheim, wo wir in den noch von den Verkehrsbetrieben Ludwigshafen in den neunziger neu erbauten Betriebshof einführen. Dort konnten wir uns einige der dort abgestellten ex Ludwigshafener, Mannheimer und Heidelberger Straßenbahnfahrzeuge anschauen, zwei ex Ludwigshafener DUEWAG Gt6 wurden sogar

extra für uns eine Runde durch den Betriebs- hof gefahren. Dann ging es wieder zurück über Berliner Platz und den zweiten noch befahrenen unterirdischen Abschnitt mit der Haltestelle „Ludwigshafen Hauptbahnhof“ in Richtung Ludwigshafen-Oggersheim, dessen größtes „Kind“ wir mangels Gleisanschluß nicht besuchen konnte. Nach einem kurzen Photohalt ging's Richtung Westen auf die ehemalige „Rhein-Haardt-Bahn“-Strecke nach Bad Dürkheim, unterwegs gab's noch den einen oder anderen Photohalt, unter anderem in der bekannten Ortsdurchfahrt Ellerstadt.



Kurz vor der Endstelle am Bad Dürkheimer DB-Bahnhof (in die Schleife darf der historische Zug nicht einfahren, deshalb mußten wir wenige Meter vorher aussteigen und der Zug wendete stumpf auf der Straße. In Bad Dürkheim hatten wir Zeit uns den Ort anzusehen und/oder uns zu stärken für die nächste Etappe. Die startete wieder am DB-Bahnhof Bad Dürkheim, von dort fahren wir mit (eigentlich auch schon historischen) Fahrzeugen der Baureihe 628 (mit denen noch der komplette Regionalverkehr auf dem „Pfälzer Dieselnetz“ bestritten wird über Grünstadt nach Ramsen fahren. Vom dortigen Bahnhof liefern wir durch den Ort in ca. 20 Minuten zum östlichen Endpunkt der „Stumpfwaldbahn“. Dabei handelt es sich um eine ca. vier Kilometer lange Strecke, die eine Spurweite von 600 mm hat und weitgehend in Seitenlage auf Waldwege verläuft. Befahren wird sie mit von Feldbahnlokomotiven (Diesel und Dampf) gezogenen Zügen aus im Eigenbau entstandenen offenen Personenwagen. Nach dem einen oder

anderen Photohalt kamen wir am westlichen Endpunkt der Strecke, am „Eiswoog“ an, der den Betriebsmittelpunkt der Bahn darstellt. Im dort an einem schönen kleinen See gelegenen „Seehaus Forelle“ war für uns zum Kaffee und Kuchen gedeckt, bei schönstem Wetter konnten wir auch noch die Natur um den See und den See selbst genießen. Später ging es mit der Stumpfwaldbahn wieder zurück nach Ramsen, nach einem Fußmarsch erreichten wir den Zug nach Frankenthal an der Strecke Mannheim–Ludwigshafen (Rhein)–Worms–Mainz von wo es wieder zurück in Richtung Mannheim–Heidelberg ging.



Am **Mittwoch** ging es nach „Mainhattan“, also nach Frankfurt am Main, ca. 100 km nördlich von Heidelberg gelegen. In Frankfurt angekommen teilte sich die Gruppe, die einen fuhren zum ICE-Werk, die anderen nach Schwanheim zum Frankfurter Straßenbahnmuseum. Da der Autor schon das einen andere ICE-Bw/Werk gesehen hatte (wo er im Gegensatz zu heute noch frei photographieren durfte) hatte er sich für das Straßenbahnmuseum entschieden. Dort wurde extra für uns geöffnet, wir bekamen eine Führung und konnten die ausgestellten, hervorragend restaurierten Fahrzeuge bewundern. Leider hat keines von ihnen eine Zulassung um „draußen“ fahren zu können, aber auch so machte es Freude sich die Fahrzeuge anzuschauen. Nach Ende der Führung fuhren wir mit der Straßenbahn wieder zurück in die Innenstadt, am „Maintower“ trafen wir die andere Gruppe wieder und gemeinsam ging es mit einem flotten Lift

(nach einer Sicherheitskontrolle wie am Flughafen) auf die in 200m Höhe gelegene Aussichtsplattform. Zum Glück spielte das Wetter mit, es war zwar bewölkt und etwas windig, aber trocken, so konnte man den Rundumblick schön genießen. Nach dem Abstieg war etwas „freie Zeit“, nächster Treffpunkt war die Straßenbahnhaltestelle auf der Südseite des Bahnhofs, wo wir vom eigens für uns gecharterter „Ebbelwei-Express“ abgeholt wurden. Dabei handelt es sich um Triebwagen des Frankfurter Typ „K“ („Verbandstyp“), Baujahr 1954, die noch heute an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen im Linienverkehr als „Ebbelwei-Express“ auf Frankfurter Straßenbahngleisen unterwegs sind. Wie auch bei den Linienfahrten gab’s für uns (gespritzten) Apfelwein, Apfelsaft oder Wasser sowie Mini-Brezeln in der Tüte, für die Flaschen sind an den Tischen entsprechende Vertiefungen vorgesehen, damit während der Fahrt nichts daneben geht. Während der Fahrt erhielten wir einige Erläuterungen zum Umfeld der Strecke, die wir befuhren im speziellen sowie zu Frankfurt im allgemeinen.



Unser Stadtführer war mit Christian Setzpfandt jemand, der neben seiner Tätigkeit als Stadtführer auch (schwulen-)politisch aktiv ist sowie Autor einiger Bücher zu historischen sowie sozialen/sozialpolitischen Themen ist. Unter anderem ist er ehrenamtliches Mitglied des Frankfurter Magistrats („Stadregierung“) sowie für die Frankfurter AIDS-Hilfe in leitender Tätigkeit aktiv. Er versteht es sehr gut, sowohl sein Wissen zur Historie Frankfurts als auch

zur Gegenwart von Frankfurt und homosexuellen in Frankfurt auf interessante und interessierende Art rüberzubringen. An der Zwischenschleife in Louisa gab's eine Pause, dort konnte der Ebbelwei-Express in schönem Sonnenlicht abgelichtet werden. Die Sonderfahrt endete am Dom, von dort ging die Führung zunächst zum Römer und dann in Richtung Zeil, wo die Führung endete. Wir besuchten dann noch die Zeilgalerie, von deren Aussichtsplattform auf dem Dach man noch einen schönen Blick auf den Bereich Hauptwache und die Skyline sozusagen in „Nahaufnahme“ hat. Bis zum Treffpunkt an der Stadtbahnstation „Hauptwache“ gab's noch etwas Zeit zur freien Verfügung, nach einer kurzen Fahrt zur Station „Ostbahnhof“ führte ein kurzer Fußmarsch an der Baustelle der EZB vorbei auf die Deutschherrnbrücke, einer Eisenbahnbrücke mit Fußweg, von wo aus man einen schönen Blick auf die Frankfurter Skyline hatte. Dort direkt um die Ecke liegt das recht neue Lokal „Oosten“, das sich in einem Neubau befindet, in den ein alter Hafenkran integriert wurde. Dort klang der Tag mit einem gemeinsamen Abendessen mit schönem Blick über den Main und die Skyline Frankfurts aus. Zurück nach Heidelberg ging's dann in angenehmer Fahrt mit dem IC.



Am Morgen des **Donnerstag** fuhren wir mit dem Zug nach Neustadt (Weinstraße), wo wir zunächst das direkt am Bahnhof in einem alten Lokschuppen gelegene DGEG-Museum besichtigten. Nachdem es zunächst trocken gewesen war begann es im Verlauf unserer Besichtigung zu regnen, dabei blieb es auch für den Rest der Fahrt. Es regnete zwar nicht

sehr stark aber dauerhaft. Das tat der Stimmung allerdings kaum Abbruch, zumal man sich in der im Zug mitfahrenden „Museumschänke“ mit „stimmungsaufhellenden Substanzen“ in Form von „Schoppen Wein“ (in der Pfalz die normale Glasgröße mit 0,5l Inhalt) versorgen konnte. Was auch fleißig in Anspruch genommen wurde, von dem einen weniger, von dem anderen mehr. . . Wir befuhren mit dem von der Dampflokomotive „Speyerbach“ – einem 1904 in Köln gebauten Dreikuppeler – gezogenen Zug bestehend aus über hundert Jahren alten ehemals Württembergischen Wagen die Strecke von Neustadt über Lambrecht nach Elmstein, genannt „Kuckucksbähnle“. Bis Lambrecht wird die Hauptstrecke (Mannheim–)Neustadt (Weinstr.)–Kaiserslautern(–Saarbrücken) befahren, dort zweigt nach Norden die Strecke des „Kuckucksbähnle“ ab. Die Strecke verläuft sehr romantisch und leicht kurvig durch den Wald und über Lichtungen. Trotz Regens gab es einige Photohalte und Scheindurchfahrten, so daß auch die Photographen auf ihre Kosten kamen. Am Ende der Strecke in Elmstein gab es einen eher kurzen Halt zum Wenden. Auch auf der Rückfahrt gab es noch eine Scheindurchfahrt. Nach Heidelberg kehrten wir recht früh zurück, die Teilnehmer mußten sich ja für den großen „Begrüßungs- und Wiedersehensabend“ im „Mocca“ zurechtmachen.

Am **Freitag** begaben wir uns zunächst wieder auf die Meterspurgleise der rnv, wir wurden am Heidelberger Hauptbahnhof vom „Salonwagen“, einem ehemaligen OEG-Halbzug, gebaut 1928 bei Fuchs Waggonbau in Heidelberg Rohrbach abgeholt. Mit diesem befuhren wir die komplette rnv- (ehemals OEG-)Rundstrecke Heidelberg–Weinheim–Mannheim–Heidelberg. Vom komplett weiblichen Personal wurden wir gut über die Strecke gebracht und an Bord mit warmen und kalten Getränken versorgt. Zunächst ging es quer durch Heidelberg über den Bismarckplatz nach Handschuhsheim, wo an der Endstelle der Heidelberg Straßenbahn die reizvolle Bergstraßenstrecke nach Weinheim be-

ginnt. Diese war bis vor wenigen Jahren noch weitgehend eingleisig, wurde inzwischen aber zweigleisig ausgebaut, dabei wurden alle Haltepunkte modernisiert und mit Hochbahnsteigen für ebenerdigen Einstieg in die Niederflurfahrzeuge barrierefrei ausgebaut. Es verkehren zwar noch einige hochflurige DUEWAG Achtachser aus den sechziger Jahren und von 1989, der Großteil der Umläufe wird inzwischen aber üblicherweise von den neuen niederflurigen Variobahnen bedient.



In Weinheim biegt die Strecke Richtung Südosten ab um Kurs auf Mannheim zu nehmen, wobei mit Viernheim „feindliches“ (hesisches) Ausland zu durchquert wird. In Mannheim nahmen wir nicht direkten Kurs Richtung Edingen/Heidelberg sondern befuhren noch die Mannheimer Straßenbahnstrecken nach Sandhofen und die (recht neue) Strecke vom Planetarium über Neuhermsheim, an der „SAP-Arena“ vorbei zur Endstelle „ARENA/Maimarkt“ zu der hin vor kurzem der ehemalige DB-Haltepunkt „Mannheim Rangierbahnhof“ unter Umbenennung in „Mannheim ARENA/Maimarkt“ verschoben wurde. Von dort ging es über eine ebenfalls recht neue Strecke am Maimarktgelände vorbei Richtung Neuostheim, wo die alte OEG-Strecke Mannheim (Kurpfalzbrücke)–Mannheim–Seckenheim–Edingen–Heidelberg erreicht wurde. Über diese fuhren wir nach Heidelberg, wo am Hauptbahnhof unsere Sonderfahrt zu Ende ging. Nach etwas Zeit zur freien Verfügung ging es wieder mit dem Zug auf Richtung Main-Neckar-Bahn, die wir diesmal bis Weinheim befuhren. Dort stiegen wir

in einen 628 um, der uns ein Stück in den Odenwald nach Fürth brachte. Ein Fußmarsch brachte uns zur „Modellbahnwelt Odenwald“.



Diese hat ihren Ursprung im Jahr 2008, als die Anlage „Von der Küste bis zu den Alpen“ gekauft wurde und von Lautenthal im Harz nach Fürth im Odenwald überführt wurde. Dort wurde die Modellbahnschau im Jahr 2009 eröffnet. Mit der Zeit kamen weitere kleinere Anlagen dazu und wurden ausgebaut (Anlage „Dürnstein“ aus Österreich, Anlage „Eselbrück'sche Eisenbahn“, „Sherman-Hill“ nach Vorbildern aus den USA). Im Jahr 2012 wurde eine alte Tennishalle gekauft, abgerissen und an deren Stelle eine neue Stahlhalle mit 2000 qm Grundfläche gebaut. In dieser wurde die neu erworbene Anlage der „Miniaturwelt Oberhausen“ aufgebaut, Anfang 2013 wurde die neue Halle so eröffnet. Noch ist vieles im Aufbau und auch der Zugverkehr ist noch recht dünn. Die Modellbahnanlagen beeindrucken aber bereits jetzt, vor allem die Anlage aus Oberhausen, die den größten Teil der Ausstellung einnimmt ist faszinierend. Sehr stimmungsvoll ist auch die in regelmäßigen Abständen einsetzende Nacht. Nach ausgiebiger Besichtigung traten wir wieder den Fußweg zum „richtigen“ Zug an, mit dem wir zunächst nach Weinheim und von dort zurück nach Heidelberg fuhren. Der Abend war dann zur freien Verfügung.



Am **Samstag** ging es zunächst nach Mannheim-Friedrichsfeld, wo in direkter Nachbarschaft zum Haltepunkt „Mannheim-Friedrichsfeld Süd“, an der Strecke Mannheim–Heidelberg auf dem Gelände der ehemaligen „Fahrleitungsmeisterei Mannheim“ die „Historische Eisenbahn Mannheim“ ihr Domizil hat. Bei schönstem Wetter bewältigten wir den kurzen Fußweg vom Haltepunkt zur „Historischen Eisenbahn Mannheim“. Dort bestiegen wir einen Schienenbus, der, nachdem er einige Güterzüge in Richtung Schwetzingen durchlassen mußte sich auf die Fahrt Richtung Rangierbahnhof machte. An diesem fuhren wir ein Stück entlang, dann ging es auf die Ausfädelung aus dem Rangierbahnhof in Richtung Mannheim-Käfertal/Riedbahn. Kurz nach dem Bahnhof „Mannheim-Käfertal“ (an dem pro Tag ein(!) Personenzug hält) verließen wir die Hauptstrecke und bogen nach Richtung „Industriehafen“ ab. Dort befuhren wir einige Strecken der Mannheimer Hafenbahn. Zunächst zwei Stichstrecken vor dem Altrheinarm, die uns an alter Industriearchitektur, darunter auch an dort ansässigen Mühlen vorbeiführten. Dann gab es einen Zwischenstopp vor der „Difffenébrücke“. Diese Brücke verbindet das „Mannheim Festland“ mit der „Friesenheimer Insel“, auf der sich neben Hafenanlagen auch einige Industrie befindet. Bei der Difffenébrücke handelt es sich um eine Klappbrücke, mit zwei separat klappbaren Teilen für die Bahn und die Straße. Dort gab es einen Sektempfang, der uns anlässlich „Zehn Jahren Hafenrundfahrten mit dem Schienenbus“ von der „Historischen Eisenbahn Mannheim“ aus-

gegeben wurde. Die die Brücke einmal pro Woche angehoben werden muß, damit die Hydraulik keinen Schaden nimmt (als die Brücke neu war hat man sie nur nach Bedarf geöffnet, was recht selten der Fall ist. Das Ergebnis war, daß die Hydraulik defekt war und für viel Geld repariert werden mußte. Seitdem wird die Brücke einmal pro Woche gehoben, auch wenn kein Schiff kommt, für das sie gehoben werden müßte) wird das mit den Hafenrundfahrten mit dem Schienenbus abgestimmt. So konnten wir nicht nur den Sekt sondern auch die Brücke in Aktion genießen. Nachdem die Brücke wieder geschlossen war befuhren wir sie um auf die Friesenheimer Insel zu kommen.



Dort fuhren wir bis an das nördliche Ende der Gleise, die mitten im Grünen enden, wobei sich dort der Blick auf einige Industrieanlagen zum beiden Seiten Seiten das Altrheinarms bietet, auch von der BASF auf der anderen Seite des „richtigen“ Rheins ist einiges zu sehen. Während der Fahrt erfuhren wir aus fachkundigem Munde einiges zum dem, was wir so zu sehen bekamen, aktuelles und historisches. Wieder zurück auf dem Gelände der „Historischen Eisenbahn Mannheim“ bestand Gelegenheit, das Gelände und die dort abgestellten Fahrzeuge zu besichtigen, auch für das „Kind im Manne“ war gesorgt, es konnte ein kurzes Gleisstück mit einer Handhebeldraisine befahren werden. Dann ging es auch schon wieder zurück nach Heidelberg. Dort gab es etwas Zeit zur freien Verfügung, am Abend trafen wir uns im Restaurant „Burgfreiheit“ in direkter Nachbarschaft zum Schloß, wo der Abend bei einem Buffet ausklang.



Der **Sonntag** führte uns nach Süden, mit Planzügen führen wir nach Karlsruhe, dort stiegen wir in den Zug der Schwarzwaldbahn Richtung Konstanz/Kreuzlingen um. Diesen verließen wir in Hausach, dort kan direkt am Bahnhof eine Modellbahnanlage zu bestaunt werden, die die Schwarzwaldbahn nachbildet. Diese Anlage ist sehr beeindruckend, sowohl die Höhenunterschiede als auch die Tiefe der Schwarzwälder Täler wurde sehr realistisch umgesetzt. Es handelt sich um die größte Modellbahnanlage Europas nach einem realen Vorbild. Die Bahn hat auch im Modell einen ordentlichen Höhenunterschied zu bewältigen, 1,80m! Es sind auch einige Bahnhöfe originalgetreu nachgebildet, am Bahnhof Hausach auch der Brand des Hauses, das direkt neben der Halle mit der Modellbahnhalle stand im September 2012 und bei dem auch die Modellbahnanlage schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde. Zum Teil durch Löschwasser, vor allem aber durch Ruß, der sich auf der kompletten Anlage abgelagert hatte. Nach ca. sechs Monaten Sanierung in Eigenarbeit konnte die Anlage am 17. April 2011 wieder eröffnet werden. Als wir die Modellbahn verließen ging gerade ein Platzregen runter, was aber nicht weiter schlimm war, da wir am Bahnhof überdacht warten konnten und es dann ein ganzes Stück mit dem Zug weiter ging. Von Hausach führen wir mit einem eigens für uns fahrenden Regioshuttle der HZL/„3er Ringzug“ nach Trossingen Bf, in Villingen wurden wir an einen planmäßig Richtung Rottweil verkehrenden Regioshuttle angehängt. Von Trossingen Bf nach Trossingen Stadt brachte uns dann

wieder „unser“ Regioshuttle. Am Endpunkt in Trossingen Stadt wurden wir in der Wagenhalle, die heute ein Museum beherbergt, vom „Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn“ erwartet. Neben den in der Halle stehenden Museumsfahrzeugen waren für uns Tische aufgestellt und mit Wein, Wasser und „Trossinger Morgensupp“ eingedeckt. Das besondere: „Trossinger Morgensupp“ hat (heute) weder etwas mit „Morgen“ nach etwas mit Suppe zu tun, es handelt sich um Rotwein mit Hefezopf. Der war sehr lecker und es gab auch reichlich Nachschub. Erst später erfuhren wir, daß es nach einer Sonderfahrt mit einem der historischen Fahrzeuge nach Kaffee und Kuchen geben würde...



Zur Morgensupp erhielten wir ausführliche Erklärungen über Geschichte und Gegenwart der Trossinger Eisenbahn. Sie wurde 1898 eröffnet, um der Musikinstrumentenindustrie (Mundharmonikas, Akkordeons) den Abtransport ihrer Produkte zu beschleunigen und verbilligen, man exportierte schon damals in die ganze Welt! Die Strecke war damals schon mit 4 km eine der kürzesten „Privatbahnen“ im damaligen deutschen Reich. Man dachte damals schon sehr fortschrittlich, es war klar, daß die Bahn elektrisch verkehren sollte. Zusammen mit der Bahn wurde ein Elektrizitätswerk gebaut, das neben der Bahn auch Verbraucher in Trossingen belieferte. Die Bahn fuhr dann bis zum 11. Juli 2003 mit 600 V Gleichstrom zwischen Trossingen Bahnhof und Trossingen Stadt. Ab dann wurde die Strecke in das Streckennetz des „3er Ringzugs“ eingebunden und

wird seither mit Regioshuttles der HZL bedient. Bis auf einen Triebwagen und einen Beiwagen sind noch alle Fahrzeuge vorhanden, die die Trossinger Eisenbahn je besessen hat. Und bis auf einen Triebwagen sind noch alle betriebsfähig! Wir fuhren mit dem ältesten vorhandenen Fahrzeug, dem Triebwagen T1 „Zeug Christe“ von 1898 zunächst nach Trossingen Bahnhof. Dieser Triebwagen wurde nach dem Zeugweber (Tuchmacher) Christian Messner benannt, der im Jahr 1827 den Grundstein für die Musikinstrumentenindustrie in Trossingen gelegt hat.



In Trossingen warteten wir den RE aus Rottweil ab und übernahmen dann die Fahrt des planmäßig im Anschluß an diesen nach Trossingen Stadt verkehrenden Regioshuttle. Das war dann auch mal etwas anderes für die Fahrgäste des Planzuges. Nach unsere Rückkehr gab es, wie bereits erwähnt, Kaffee und Kuchen, auch dabei wurde Sorge getragen, daß wir ausreichend versorgt sind. Der Empfang, der uns bei der Trossinger Eisenbahn bereitet wurde war wirklich außergewöhnlich, wir haben uns sehr wohl und gut umsorgt gefühlt! Am späten Nachmittag war das aber auch wieder zu Ende, unser Sonderzug brachte uns nach Villingen, wo wir in einen Planzug der Schwarzwaldbahn stiegen, der uns nach

Karlsruhe brachte. Dort gab es in der Nähe des Hauptbahnhofs noch ein gemeinsames Abendessen und spät am Abend fuhren wir wieder zurück nach Heidelberg.



Am **Montag** war Abschied angesagt, wir fuhren vom Heidelberger Hauptbahnhof mit dem Bus zur Talstation der Bergbahn. Diese brachte uns zunächst mit umsteigen in der Station Molkenkur von der (hyper-)modernen unteren Bergbahn auf die sehr historische obere Bergbahn auf den Königstuhl in Rund 560m Höhe. Wie sich das bei diesem Funtreffen für Heidelberg gehört, war es eher kühl und regnerisch. Nachdem wir den Maschinenraum der oberen Bergbahn und den Ausblick hinreichend genossen hatten ging's wieder runter, diesmal zu Station Schloß. Dort wurden wir von zwei Stadtführerinnen erwartet, die uns eine kurze Führung im und am Schloß gaben. Das Ende der Führung war an der Scheffelterasse hoch über Heidelberg, wo bei Sekt der tränenreiche Abschied begangen wurde.

Es war wieder ein tolles Funtreffen, vom Wetter her etwas wechselhaft, aber soweit ok. Es hat dem Programm auf jeden Fall keinen Abbruch getan! Vielen Dank Andreas, Ulrich und Bernd! Auf wiedersehen beim Funtreffen 2014 in und um Leipzig!

Patrick

Wir begrüßen neue Mitglieder

WIR haben Zuwachs bekommen! Joachim, Heiko und Achmed aus Stuttgart haben den Weg zu uns gefunden und ihnen hat es so gefallen, daß sie als Mitglieder beigetreten sind.

Wir begrüßen die drei in unseren Reihen und hoffen, daß sie mit uns viele gemeinsame Stunden unterwegs oder in Stuttgart verbringen!

20. Juli: FES-Sommerfest 2013

AUCH in diesem Jahr soll es wieder das traditionelle Sommerfest des FES in Oberasbach geben, wozu wir wieder alle Mitglieder und Freunde des FES herzlich einladen. Am Samstag, den 20.7.2013 soll es ab 11:00 Uhr losgehen, wie schon mehrfach erprobt stehen bei gutem Wetter Terrasse und Garten, bei schlechtem Wetter unser großer Carport zur Verfügung. Wie immer kann auch meine im Bau befindliche H0-Anlage besichtigt werden, bei der es leider nur etwas langsam voran geht.

Für das leibliche Wohl sorgt mein Küchenchef Achim, der zur Mittagszeit am Grill stehen wird. Mit Kaffee und Kuchen soll der Nachmittag dann ausklingen. Daher sollte Eure Anreise bis spätestens Mittag erfolgen, die Heimfahrt kann je nach Fahrtrichtung bzw. Gruppen- und Ticketbindung am frühen Abend erfolgen. Die Stuttgarter fahren mit RE oder IC bis Ansbach und von dort mit der S-Bahnlinie 4 (auf der jetzt überwiegend der Talent 2 zum Einsatz kommt) bis Anwandern. Wer über Nürnberg kommt, fährt vom Hauptbahnhof mit der S4 (Richtung Ansbach) bis Oberasbach. Von beiden Haltepunkten sind noch etwa 1,5km zu Fuß zu bewältigen. Damit wir für die Verpflegung besser planen können bitten wir um Eure Anmeldungen bis zum **17.7.2013**.

So bin ich immer erreichbar:

Telefon AB:	(09 11) 69 66 38
Mobil neu! :	(01 72) 95 97 98 7
E-Mail:	bernd@fes-online.de

Für Speisen und Getränke ist ein kleiner pauschaler Obolus zu entrichten. Sollte es einen Überschuss geben, kommt er der Vereinskasse zugute.

Wir freuen uns auf Euer zahlreiches Erscheinen und das Mitbringen von guter Laune und gutem Wetter!

Achim und Bernd

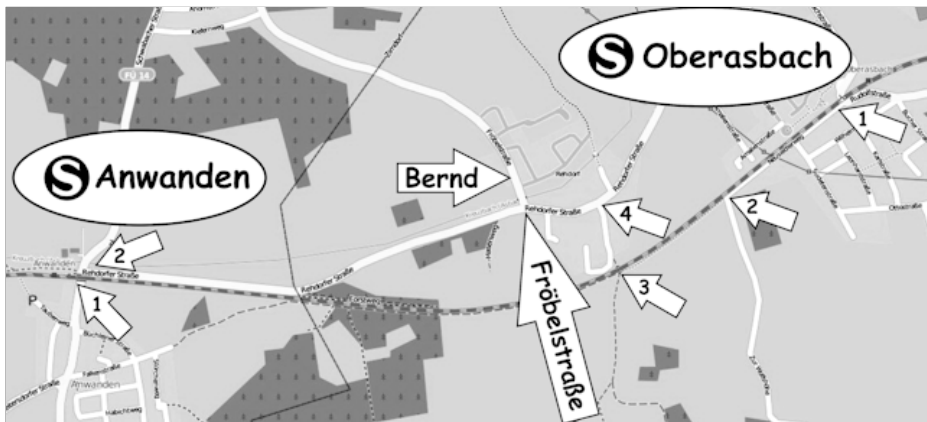
Wegbeschreibung nach Oberasbach, Ortsteil Rehdorf, Fröbelstraße 10:

Von Anwandern

Den Bahnsteig in Fahrtrichtung Nürnberg über die Treppe verlassen, links durch die Unterführung ① und danach gleich rechts Richtung Oberasbach ② abbiegen. Im Ortsteil Rehdorf ist die die erste Straße links die Fröbelstraße.

Von Oberasbach

Den Haltepunkt in Fahrtrichtung verlassen und am Bahnübergang auf die südliche Seite wechseln ①. Dort der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Straße bis zum Ende weiter folgen ② und dann auf dem schmalen Weg neben der Bahntrasse bis zur nächsten Unterführung laufen ③. Dann nach rechts unter der Brücke durch Richtung des Ortsteils Rehdorf, in Ortsmitte ④ dann nach links bis zur Fröbelstraße, die am Ortsende rechts abzweigt.



Fahrt mit dem Bundenthaler in's Dahner Felsenland

Am 15. September besuchen wir die „Wieslauterbahn“, so ihre korrekte Bezeichnung.

Sie wurde im Jahre 1911 zwischen Hinterweidenthal-Ost und Bundenthal-Rumbach eröffnet (15,3 km) und sollte eine Verbindung zwischen Zweibrücken–Pirmasens, Bad Bergzabern–Winden (Pfalz), Weissenburg und Wörth–Karlsruhe herstellen.

Nach dem 1. Weltkrieg wurden die Pläne eines Weiterbaus zwischen Bundenthal-Rumbach und Bad Bergzabern ad acta gelegt, da es keine Notwendigkeit mehr gab und auch Weissenburg (franz.: Wissembourg) nicht mehr zum deutschen Staatsgebiet gehörte. 1920 wurde auf Betreiben des französischen Militärs, die im Zuge der Rheinlandbesetzung bis 1930 das Gebiet kontrollierten, eine schmalspurige Strecke in ein Lager von Bundenthal-Rumbach nach Ludwigswinkel gebaut.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde Anfang der 60er Jahre ein ca. 1 km langes Gleisstück zwischen Hinterweidenthal und Dahn gebaut, um ein Tanklager der NATO mit schweren Kesselwagenzügen zu erreichen.

Bereits 1966 wurde der Personenverkehr auf dieser Strecke eingestellt. Nur durch Proteste der Bevölkerung war es gelungen einen Ausflugsverkehr am Wochenende bis 1976 zu initiieren. Das endgültige Aus kam fast durch die Einstellung des Güterverkehrs 1995.

1997 griff man die Idee eines Wochenendverkehrs wieder auf und so gibt es seit diesem Zeitpunkt den „Bundenthaler“ an Sonn- und Feiertagen sowie seit 2012 diesen auch mittwochs. Um dieses Gebiet als Ausflugsregion für den Karlsruher Raum auch zu erschließen wurde der Felsenland-Express der AVG (KVV) ins Leben gerufen.

Für die Zukunft ist ab 2020 eine regelmäßige Bedienung im Rhein-Neckar-Takt geplant. Der zuständige Zweckverband hat dies aber schon auf nach 2023 verschoben.

Das „Dahner Felsenland“ und Burg „Berwartstein“

Das Dahner Felsenland ist Teil des Naturparks „Pfälzerwald“. Es liegt zwischen 200 m (Täler) und 400 m (Berge) hoch und wird von der Lauter, die hier an ihrem Oberlauf Wieslauter heißt, zum Rhein hin entwässert.

Charakteristisch sind die durch Buntsandstein gebildeten Felsformationen, die sehr beliebt sind bei Kletterern und Wanderern. Um einige Felsen ranken sich alte Sagen, wie hier den Teufelstisch oder dem Jungfrausprung.

Auch sind im „Dahner Felsenland“ 16 Burgen bzw. Burgruinen zu finden, von denen wir an diesem Tag eine erklimmen wollen, die Burg „Berwartstein“ bei Erlenbach.

Erstmals 1152 urkundlich erwähnt, erlebte sie im Mittelalter als Raubritterburg unter Haus Trapp wechselvolle Zeiten. Über die Herren von Weingarten und die Eckebrechte von Dürkheim kam der Berwartstein 1347 an das dem Benediktinerorden gehörende Kloster Weissenburg. Mehr als hundert Jahre später begab sich das Kloster 1453 unter den Schutz des Kurfürsten von der Pfalz und räumte ihm das sogenannte Öffnungsrecht ein. Gegen den Protest des Klosters, das sich weiterhin als Eigentümer sah, übergab dann 1480 Kurfürst Philipp der Aufrichtige die Burg seinem Marschall Hans von Trotha, regional auch „Hans Trapp“ oder (seltener) „Hans Trott“ genannt, zu erblichem Lehen. Unter dessen Herrschaft wurde sie weiter befestigt und erwarb sich den Mythos der Uneinnehmbarkeit. 1484 ließ der neue Burgherr am Nordhang des 402 Meter hohen Nestelberges, südlich gegenüber der Hauptburg und nur 370 Meter Luftlinie entfernt, ein Vorwerk mit einem 15 Meter starken Turm errichten, das später im Volksmund „Klein-Frankreich“ genannt wurde. Im folgenden Jahr übereignete der Kurfürst auch das „Zubehör“ der Burg an Hans von Trotha. Dieser ließ, weil das Kloster Weissenburg wiederum heftig protestierte, kurzerhand die nahe Wieslauter aufstauen und entzog so dem 8 Kilometer abwärts gelegenen Städtchen Weissenburg das Wasser.

Fahrplan für Sonntag, 15. September

Anreise ab Mannheim

			①	
Mannheim Hbf	ab	8:48	9:56	
Neustadt(Weinstr.)	an	9:10	10:31 U	
Neustadt(Weinstr.)	ab	9:16	10:44	
Landau	an	9:36	10:57 U	
			↳	
Landau	ab	9:42		
Hinterweidenthal Ost	an	10:20		
Hinterweidenthal Ost	an	10:25		
Dahn	an	10:36		
Bundenthal-Rumbach	an	10:51		

Anreise ab Stuttgart

				②
Stuttgart Hbf	ab			9:00
Karlsruhe Hbf	an			9:53 U
Karlsruhe Hbf	ab			10:14
Landau	an			10:53
				↘
				11:01
				11:35
				11:39
				11:54
				12:10

Ausstieg in Dahn mit anschl. Busfahrt bis Erlenbach-Seehof/Berwartstein. Aufstieg zur Burg mit Besichtigung und Kaffee und Kuchen oder Anderen im Felsengarten der Burg „Berwartstein“ in Erlenbach. Aufenthaltsdauer 5 h 37 min oder alternativ 4 h 38 min

Rückfahrt

			①	②
Bundenthal-Rumbach	ab	14:47	16:47	17:47
Dahn	ab	15:02	17:02	18:08
Hinterweidenthal Ost	an	15:16 U	17:16	18:16
Hinterweidenthal Ost	ab	15:37	17:20	18:20
Landau	an	16:17	17:56	18:54 U n. Stuttgart

Abreise nach Stuttgart

Landau	ab	16:22	18:22	19:22
Karlsruhe Hbf	an	16:54 U	18:50 U	19:54 U
Karlsruhe Hbf	ab	17:19	19:19	20:05
Stuttgart Hbf	an	18:39	20:39	20:58

Abreise nach Mannheim

Landau	ab	16:25	18:02	18:57
Neustadt/Wstr.	an	16:45	18:16	19:15
Neustadt/Wstr.	ab	17:05	18:30	19:20
Mannheim Hbf	an	17:34	19:03	19:48

U = Umsteigen

Wir wollen am 15. September die **fett** gedruckten Verbindungen nehmen.

① Durchgehender Zug von/nach MA Hbf nach Bundenthal-Rumbach als „Bundenthaler“ mit Triebwagen BR628

② Durchgehender Zug von/nach KA Hbf nach Bundenthal-Rumbach als „Felsenland-Express“ mit „Esslinger“ Triebwagen

TICKET

Ab Stuttgart „Schönes Wochenende“ 42,- € bei 5 Pers./p.P. 8,40 € oder mehr.

Ab HD/MA „VRNTagesticket“ 30,00 € bei 5 Pers./p.P. 6,- € oder mehr.

Wir Bitten um Anmeldung bis 13.09.2013 bei Bernd oder Andreas!

Oktober: FES-Schmalspur-Wochenende in und um Zittau in der Oberlausitz

LIEBE FES'ler, liebe Eisenbahnfreunde, zum dritten Mal wird das traditionelle Schmalspurbahnwochenende des FES in Sachsen stattfinden. Den mehrfachen Wünschen beim letzten Treffen in Dresden folgend habe ich ein Programm im äußersten Winkel Sachsens zusammengestellt und hoffe damit wieder eine interessante Mischung an Bahnhöhepunkten gefunden zu haben.

Einige Bedenken hatte ich erst, ob es angesichts der langen Anreisewege für die meisten Teilnehmer überhaupt sinnvoll ist, in der Oberlausitz eine solche Kurzreise zu veranstalten. Unter Einbeziehung des Feiertages am 3. Oktober als Anreisetag ergeben sich auch aus fast allen Ecken Deutschlands Reisezeiten ohne einen zusätzlichen Urlaubstag „opfern“ zu müssen. Auch das Programmende ist so geplant, daß noch zu vertretbarer Zeit die Heimorte wieder erreicht werden können.

Für das nachfolgend beschriebene Programm lade ich Euch ganz herzlich ein:

Donnerstag, 3. Oktober 2013

Individuelle Anreise nach Zittau. Per Bahn geht's entweder über Dresden für die Teilnehmer aus dem süddeutschen Raum bzw. über Berlin und Görlitz für die aus dem Norden Anreisenden.

Auf der Straße erreicht man Zittau über die A4 bis Abfahrt 91 (Weißenberg) und dann weiter über die B 178 (ca. 40 km)

Unterkunft im Hotel „Dresdner Hof“ (ca. 1,5 km vom Bahnhof). Teilnehmer, die es bis 17 Uhr schaffen, im Hotel zu sein, können sich noch an einem Stadtrundgang (Dauer 1,5 Std) beteiligen, um die Zittauer Sehenswürdigkeiten kennenzulernen.

Begrüßung und Abendessen im Hotel.

Weitere Infos unter:

www.zittau.de

Freitag, 4. Oktober 2013

Vormittags Fahrt mit dem Regionalexpress

nach Liberec (Reichenberg). Dort gibt es einen recht interessanten Straßenbahnbetrieb mit zwei Spurweiten (1000 und 1435 mm). Wir besichtigen das Depot und unternehmen mit einer historischen Straßenbahn eine Sonderfahrt auf der Überlandstrecke nach Jablonec (Gablonz). Nachmittags ist je nach individueller Interessenlage Zeit für einen Stadtbummel oder einen Ausflug zum Jestêd (Jeschken), dem mit 1011 m höchsten Berg der Gegend. Hier ist auch eine Besichtigung der Maschinenanlage der Seilbahn zum Gipfel möglich.

Weitere Infos unter:

www.dpmlj.cz

www.strassenbahn-liberec.de

www.liberec.cz

Samstag, 5. Oktober 2013

Dieser Tag steht ganz im Zeichen der Zittauer Schmalspurbahn. Jeder Teilnehmer erhält eine Tageskarte, die das freizügige Benutzen aller auf der Bahn verkehrenden Züge ermöglicht. Gemeinsam werden wir den Lokschuppen und das museal gestaltete Empfangsgebäude im Bahnhof Bertsdorf sowie das kleine Museum des „Interessenverbandes der Zittauer Schmalspurbahnen e.V.“ im alten Güterschuppen des Oybiner Bahnhofs besichtigen. Danach hat jeder die Möglichkeit, die Bahn und ihre Umgebung nach eigener Lust und Laune erkunden. So ist ein z.B. ein Aufstieg auf den sagenumwobenen Berg Oybin genauso möglich wie eine Wanderung von einem der beiden Streckenendpunkte zum anderen.

Übrigens übernimmt an diesem Tage auch der historische „Sachsenzug“ mit einer sächsischen IVK-Lokomotive Planleistungen. Für interessante Fotomotive ist damit gesorgt.

Nach Rückkehr in Zittau besuchen wir noch eine am nahegelegenen Olbersdorfer See (ein ehemaliger Braunkohlentagebau) befindliche Ausstellung der ehemaligen Grubenbahn, die eine Arbeitsgruppe des o.g. Vereins betreut.

Das gemeinsame Abendessen ist in einem

Lokal direkt am See geplant. Der anschließende Fußweg zurück zum Hotel ist ca. 1,2 km lang.

Weitere Infos unter:

www.soeg-zittau.de

www.zoje.de, www.zoje.de/e13

Sonntag, 6. Oktober 2013

Um die Heimfahrt nicht ganz ohne Eisenbahnprogramm zu antreten zu müssen, fahren wir nach dem Frühstück nach Löbau und statten dort dem von den Ostsächsischen Eisenbahnfreunden e.V. betriebenen Eisenbahnmuseum Besuch ab, das extra für den FES an diesem Sonntag seine Pforten öffnet. Um dann nicht hungrig die Heimfahrt antreten zu müssen, bieten die Löbauer Eisenbahnfreunde einen kleinen Imbiß an.

Weitere Infos unter:

www.osef.de

Was ist sonst noch wichtig?

Unterkunft

Im Hotel „Dresdner Hof“ stehen uns wieder überwiegend Doppelzimmer zur Verfügung. Derzeit haben sich sehr viele Interessenten für Einzelzimmer angemeldet, so daß deren Verfügbarkeit im Hotel u.U. nicht ausreichen könnte. Aus diesem Grunde wird darum gebeten, bei der Anmeldung für weitere Einzelzimmer mit anzugeben, ob evtl. auch ein Zweibettzimmer mit einem anderen Mitreisenden geteilt werden kann. Ich versuche zwar alle Wünsche zu erfüllen, spare mir aber Rückfragen, wenn die Einzelzimmer doch nicht reichen.

Frühere Anreise oder spätere Abreise

Wer früher anreisen oder noch etwas länger in Zittau bleiben möchte, äußert diese Wünsche bei mir gleich mit der Anmeldung. Dann kann dafür auch der günstigere Gruppenpreis gewährt werden. Die Zimmerverfügbarkeit muß ich jeweils im Hotel anfragen. Bei Problemen melde ich mich dann unverzüglich.

Weitere Infos unter:

www.hotel-dresdner-hof.de

Ausflusstipp

Für einen individuellen Ausflug bei einem Zusatztag ist die Stadt Görlitz zu empfehlen, die einzigartig restauriert wurde und mehrfach für namhafte Hollywood-Produktionen als Filmkulisse diente. Ein kleiner meterspuriger Straßenbahnbetrieb (2 Linien auf ca. 10 km Strecke) sowie die Parkeisenbahn (600 mm Spurweite) sind für Eisenbahnfreunde ein Ausflugsziel. Die Bahnfahrt dorthin dauert knapp 40 Minuten und führt über eine polnische Korridorstrecke.

Was kostet das Wochenende?

Im Preis sind enthalten: 3 Übernachtungen mit Frühstück, Bahnfahrten auf der Zittauer Schmalspurbahn, Eintritt in die Museen bzw. Ausstellungen in Oybin, Bertsdorf und Löbau, Bahnfahrt nach Liberec und zurück, Depotbesichtigung und Sonderfahrt mit der historischen Straßenbahn in Liberec.

Das beschriebene Programm kostet im **Doppelzimmer: 132,- €** im **Einzelzimmer: 162,- €**

Anmeldungen

Für das Anmeldeformular und Fragen einfach eine E-Mail an die Adresse [raily\(at\)freenet.de](mailto:raily(at)freenet.de) schicken.

Anmeldeschluß ist wegen des Feier- und Brückentages im Oktober auf Wunsch des Hotels bereits der **30. Juni 2013 (bitte unbedingt einhalten!)**. Man möchte zu diesem Zeitpunkt verbindlich wissen, inwieweit der Gruppenreservierung in Anspruch genommen wird. Danach sind weitere Anmeldungen nur unter Vorbehalt möglich. Ich muß dann jeweils beim Hotel anfragen.

Mindestteilnehmerzahl: 30, wenn diese erreicht wird, sende ich Euch eine Bestätigung mit Rechnung, andernfalls versende ich nach dem 30. Juni 2013 eine Negativmitteilung.

In der Hoffnung, dass ich Euer Interesse geweckt habe, freue ich mich auf Eure Anmeldungen!

Euer *Andreas*

FES-Veranstaltungstermine

Stammtische

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

- **20.7.2013 – Samstag**

Sommerfest bei Bernd in Oberasbach

Es ist inzwischen schon Tradition, das Sommerfest bei unserem Vorsitzenden Bernd zu Hause in Oberasbach bei Nürnberg. So findet es auch dieses Jahr wieder statt. Nähere Infos auf Seite 11

- **17.8.2013 – Samstag**

Beginn 15:00 Uhr im „Haus am See“ Mühlhäuser Straße 311, am Max-Eyth-See, vom Hauptbahnhof mit Stadtbahn U 14 bis Haltestelle „Max-Eyth-See“ oder „Hofen“,
Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail bernd@fes-online.de

- **14.9.2013 – Samstag**

Fahrt mit dem „Bundenthaler“ Hinterweidenthal Ost–BundenthalRumbach, weitere Informationen auf Seite 12.

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

München:

28.6. + 26.7. + 30.8. + 27.9. (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:

14.7. + 11.8. + 8.9. (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

Donnerstag, 3.–Sonntag, 6. Oktober – FES-Schmalspur-Wochenende

Siehe Artikel auf Seite 14



Von Bernd am Südausgang vom Nürnberger Hbf entdeckt: hier darf der Nachwuchs üben...